

361

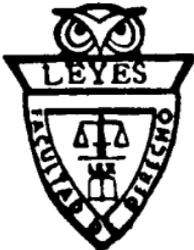
**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**



FACULTAD DE DERECHO  
SEMINARIO DE DERECHO INTERNACIONAL

"CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LIMITACION DE  
RESPONSABILIDAD NACIDA DE RECLAMACIONES DE  
DERECHO MARITIMO 1976, SU APLICACION A DAÑOS  
CAUSADOS POR EMBARCACIONES A ARRECIFES  
EN MEXICO"

**T E S I S**  
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:  
**LICENCIADO EN DERECHO**  
**P R E S E N T A :**  
**HERNANDEZ RAMIREZ LEON RODRIGO**



ASESOR: NORA RAMIREZ FLORES

MEXICO, D. F.

2002



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.



FACULTAD DE DERECHO  
SEMINARIO DE DERECHO INTERNACIONAL

INGENIERO LEOPOLDO SILVA GUTIERREZ  
DIRECTOR GENERAL DE LA  
ADMINISTRACION ESCOLAR  
P R E S E N T E

El señor HERNANDEZ RAMIREZ LEON RODRIGO, inscrito en el Seminario de Derecho Internacional bajo mi dirección, elaboró su tesis profesional titulada: "CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LIMITACION DE RESPONSABILIDAD NACIDA DE RECLAMACIONES DE DERECHO MARITIMO 1976, SU APLICACIÓN A DAÑOS CAUSADOS POR EMBARCACIONES A ARRECIFES EN MEXICO", bajo la dirección de la Lic. Nora Ramírez Flores, trabajo que después de su revisión por quien suscribe, fue aprobada por cumplir con los requisitos reglamentarios, en la inteligencia de que el contenido y las ideas expuestas, en la investigación, así como su defensa en el examen oral, son de la absoluta responsabilidad de su autor, esto con fundamento en el artículo 21 del Reglamento General de Exámenes y la Fracción 11 del artículo 2º. De la Ley Orgánica de la Universidad Nacional Autónoma de México.

De acuerdo con lo anterior y con fundamento en los artículos 18, 19, 20, 28 del vigente Reglamento de Exámenes Profesionales, solicito de usted, ordene la realización de los trámites tendientes a la celebración del Examen Profesional de Licenciado en Derecho de Hernández Ramírez León Rodrigo.

ATENTAMENTE  
"POR MI RAZA HABLARA EL ESPIRITU"  
CIUDAD UNIVERSITARIA, 9 de septiembre de 2002.

  
DRA. MARÍA ELENA MANSILLA Y MEJÍA  
DIRECTORA DEL SEMINARIO

NOTA: EL INTERESADO DEBERÁ INICIAR EL TRÁMITE PARA SU TITULACION DENTRO DE LOS SEIS MESES SIGUIENTES (CONTADOS DE DÍA A DÍA) A AQUEL QUE LE SEA ENTREGADO EL PRESENTE OFICIO, EN EL ENTENDIDO DE QUE TRANSCURRIDO DICHO LAPSO SIN HABERLO HECHO, CADUCA LA AUTORIZACION QUE AHORA SE LE CONCEDE PARA SOMETER SU TESIS A EXAMEN PROFESIONAL, MISMA AUTORIZACION QUE NO PODRÁ OTORGARSE NUEVAMENTE, SINO EN EL CASO DE QUE EL TRABAJO RECEPCIONAL CONSERVE SU ACTUALIDAD Y SIEMPRE QUE LA OPORTUNA INICIACION DEL TRAMITE PARA LA CELEBRACION DEL EXAMEN, HAYA SIDO IMPEDIDA POR CIRCUNSTANCIA GRAVE, TODO LO CUAL CALIFICARÁ LA SECRETARIA GENERAL DE LA FACULTAD.



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

## FACULTAD DE DERECHO

México, Distrito Federal a 29 de julio del 2002

**DRA. MARIA ELENA MANSILLA Y MEJIA**  
**DIRECTORA DEL SEMINARIO DE**  
**DERECHO INTERNACIONAL**  
**FACULTAD DE DERECHO**  
**P R E S E N T E**

Por medio de la presente, me permito enviar a usted la tesis titulada **"CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LIMITACION DE RESPONSABILIDAD - DE RECLAMACIONES DE DERECHO MARITIMO 1976, SU APLICACION A DAÑOS CAUSADOS POR EMBARCACIONES A ARRECIFES EN MEXICO"**, presentada por el alumno **LEON RODRIGO HERNANDEZ RAMIREZ**, cuyo título y capítulo quedaron debidamente inscritos bajo el número de inscripción 8406, con número de cuenta 93513290-0, en el Seminario a su cargo el día 25 de septiembre del 2001, toda vez que en mi carácter de directora de tesis, estimo que la misma reúne los requisitos de fondo y forma, previa a su autorización y conocimiento que ahora someto a su consideración, una vez se realice; el interesado pueda continuar con los trámites necesarios para su titulación.

Sin otro particular aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

**A T E N T A M E N T E**  
**"POR MI RAZA HABLARA EL ESPIRITU"**



**NORA RAMIREZ FLORES**  
**ASESORA**

*A mi padre, el Lic. Raúl Hernández, por su gran ejemplo tanto en casa como en la oficina.*

*A mi madre, por todo su amor.*

*A Sylvia, mi esposa, mi compañera, mi cómplice. Gracias por tus deseos y tus ilusiones, por tu solidaridad, por tu apoyo, por las risas y por las lágrimas. Te amo.*

*A mis maestros de la Facultad de Derecho por sus enseñanzas y sus experiencias.*

*A mis amigos del Colegio Madrid por compartir tantos años juntos, por su sinceridad y por todas las vivencias.*

*A mis amigos de la Facultad de Derecho, por las reflexiones sobre nuestro futuro y el de México.*

*Gracias por sus consejos para terminar el presente trabajo a la Lic. Nora Ramirez Flores.*

*A la Dra. María Elena Mansilla y Mejía, por sus comentarios.*

*A Hernández, Zamanillo y Asociados, S.C. Paco, vamos bien; Alberto, gracias por tu apoyo.*

*A mis suegros, con cariño y respeto.*

*A Buenos Aires, Ciudad del Carmen, Hong Kong, Nueva York y Singapur, ciudades-puerto que me inspiran a seguir adelante en esto.*

*A los hombres y mujeres dedicados al Mar, y desde luego a nuestro planeta.*

# ÍNDICE

## ABREVIATURAS

## INTRODUCCIÓN

### CAPÍTULO 1

#### Organización Marítima Internacional, (OMI)

1.1	Antecedentes	2
1.2	Su estructura	8
1.3	Seguridad	15
	1.3.1 SOLAS	15
	1.3.2 INMARSAT	21
	1.3.3 Otros Convenios de Seguridad.	23
1.4	Prevención de la Contaminación.	24
	1.4.1 MARPOL	25
	1.4.2 Otros Convenios en Relación con Daños Causados por Contaminación.	29
	1.4.2.1 Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que Causen Contaminación por Hidrocarburos, 1969.	29
	1.4.2.2 Convenio Internacional Sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1969.	31
	1.4.2.3 Convención Internacional Sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1971.	31
	1.4.2.4 Convenio Internacional Sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990.	33
	1.4.2.5 Convenio Internacional Sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas (SNP).	34
1.5	Otros Asuntos.	34
	1.5.1 Convenio Internacional para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional.	35
	1.5.2 Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima.	37

1.5.3	Convenio de Atenas relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar.	38
1.5.4	Convenio Internacional Sobre Salvamento Marítimo.	39
1.6	Códigos y Recomendaciones.	41
1.7	Asistencia Técnica	43

## **CAPÍTULO 2**

### **Convenio Internacional Sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976**

---

2.1	Concepto de Convenio Internacional.	46
2.2	Antecedentes del Convenio y distintos tipos de Limitación de Responsabilidad.	48
2.3	Derecho de Limitación.	57
2.3.1	Personas con Derecho a la Limitación de Responsabilidad.	57
2.3.2	Reclamaciones Sujetas a Limitación.	60
2.3.3	Reclamaciones que No Pueden Ser Objeto de Limitación.	65
2.3.4	Conducta que Excluye el Derecho a la Limitación.	67
2.3.5	Reconvenciones.	70
2.4	Limitación de la Responsabilidad.	70
2.4.1	Límites Generales.	71
2.4.2	Límites para las Reclamaciones Vinculadas a Pasajeros.	78
2.4.3	Unidad de Cuenta.	79
2.4.4	Acumulación de Reclamaciones.	82
2.4.5	Limitación de Responsabilidad sin Constitución de un Fondo de Limitación.	84
2.5	El Fondo de Limitación.	87
2.5.1	Constitución del Fondo.	87
2.5.2	Distribución del Fondo.	91
2.5.3	Acciones Excluidas.	94
2.5.4	Legislación aplicable.	96
2.6	Ámbito de Aplicación.	96
2.7	Cláusulas Finales del Convenio.	101
2.7.1	Firma, Ratificación y Adhesión.	101
2.7.2	Entrada en Vigor.	102
2.7.3	Reservas.	104
2.7.4	Denuncia.	105
2.7.5	Revisión y Enmienda.	105

2.7.6	Revisión de las Cuantías de Limitación y de la Unidad de Cuenta o de la Unidad Monetaria.	106
2.7.7	Depositorio.	107
2.7.8	Idiomas	108

## **CAPÍTULO 3**

### **Protección Ambiental en México**

---

3.1	Derecho Ambiental.	110
3.2	Las Bases Constitucionales para la Protección al Ambiente.	114
3.3	Legislación Ambiental.	119
3.3.1	Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente.	121
3.3.1.1	Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales.	125
3.3.1.1.1	Estructura de la SEMARNAT	133
3.3.1.1.2	Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA).	136
3.3.1.1.2.1	Sus Atribuciones.	136
3.3.1.2	Áreas Naturales Protegidas.	142
3.3.1.3	Normas Oficiales Mexicanas.	145
3.3.1.3.1	NOM-059-ECOL-2001.	147
3.3.2	Tratados Internacionales en Materia Ambiental y Protección al Ambiente desde la Perspectiva Internacional.	149
3.3.3	Derecho Marítimo.	153
3.4	Protección Jurídica del Ambiente.	159
3.4.1	Procedimientos Administrativos.	160
3.4.1.1	Procedimiento de Inspección y Vigilancia.	163
3.4.1.2	Denuncia Popular.	165
3.4.1.3	Recurso de Revisión.	166
3.4.1.4	Medidas de Seguridad	173
3.4.1.5	Procedimiento Administrativo para la Inspección y Verificación en Materia de Impacto Ambiental.	173
3.4.1.6	Auditoría Ambiental.	176
3.4.2	Procedimiento Penal.	178
3.4.2.1	Etapas del Procedimiento Penal.	185
3.4.2.2	Sujetos Activos del Delito.	187
3.4.3	Procedimiento Civil.	189
3.4.3.1	Disposiciones relativas a la reparación del Daño Ambiental en la LEGEPA.	191
3.4.3.2	Disposiciones Relativas a la Reparación del Daño en el Código Civil Federal.	193

## **CAPÍTULO 4**

### **Reparación del Daño Causado a Arrecifes por Embarcaciones, Su Sujeción al Convenio Internacional Sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo 1976**

---

4.1. Arrecifes Coralinos	196
4.2 Reparación del Daño Ambiental, el caso específico de los Arrecifes.	200
4.3 Sujeción de la Reclamación de Daño a Arrecifes causado por Embarcaciones a la Limitación de Responsabilidad Dispuesta por el Convenio, con base en el Artículo 2, inciso 1, letra a) del mismo.	204
4.4 Caso Práctico, Aplicación de distintas Limitaciones de Responsabilidad	207

### **Apéndice I - CONVENIO SOBRE LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE RECLAMACIONES DE DERECHO MARÍTIMO, 1976.**

---

211

### **Apéndice II - CONVENCIONES DE LA OMI**

---

225

### **Apéndice III - CONVENCIONES DE LA OMI DE LAS QUE MÉXICO ES PARTE**

---

228

### **CONCLUSIONES**

---

230

### **BIBLIOGRAFÍA**

---

236

## ABREVIATURAS

AEIA	Agencia Internacional de Energía Atómica
ANP	Áreas Naturales Protegidas
BIMCO	<i>Baltic and International Maritime Council</i>
CCF	Código Civil Federal
CCI	Cámara Internacional de Comercio
CERCLA	<i>Comprehensive Environmental Response Compensation Liability Act.</i>
CINFTGM	Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar
CMI	Comité Marítimo Internacional
Código C.Gr.Q.	Código para la Construcción y el Equipamiento de Buques que Transportan Productos Químicos Peligrosos a Granel
Código C.I.G.	Código para la Construcción y el Equipamiento de Buques que transportan Gases Licuados a Granel
Código I.D.S.	Código Internacional de Dispositivos de Salvamento
Código I.G.S.	Código Internacional de Gestión de Seguridad
Código I.M.D.G.	Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas
Código NGU	Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad
COGSA	<i>Carriage of Goods by Sea Act</i>
CPMM	Comité de Protección al Medio Marino
CSM	Comité de Seguridad Marítima
DEG / SDR	Derecho Especial de Giro / <i>Special Drawing Right</i>
DGMM	Dirección General de Marina Mercante
FAO	Organización para la Agricultura y la Alimentación.
GMDSS	Sistema Global de Auxilio y Salvamento Marítimo / <i>Global Maritime Distress and Safety System</i>
HNS	Convenio Internacional Sobre Responsabilidad y Compensación por Daños Relativos al Transporte por Mar de Sustancias Peligrosas y Nocivas
HNS Protocol	Protocolo Sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Sustancias Peligrosas y Nocivas
IBC Code	Código Internacional de Buques a Granel
IGC Code	Código Internacional de Buques Gaseros
INMARSAT	Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite / <i>International Mobile Satellite Organization</i>
LFPA	Ley Federal del Procedimiento Administrativo
LGEEPA	Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.
LLMC Convention	Convenio Internacional Sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo

MARPOL	Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Embarcaciones / <i>International Convention for the Prevention of Pollution from Ships.</i>
NOM	Norma Oficial Mexicana
OEA	Organización de Estados Americanos
OILPOL	Convención para la Prevención de la Contaminación del Mar por Hidrocarburos
OMI / IMO	Organización Marítima Internacional / <i>International Maritime Organization</i>
OMS	Organización Mundial de la Salud
ONU	Organización de las Naciones Unidas
OPRC Convention	Convenio Internacional Sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos
OTI	Organización Internacional del Trabajo
P&I	<i>Protection and Indemnity</i>
PAL Convention	Convenio de Atenas Relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar
PROFEPA	Procuraduría Federal de Protección al Ambiente
SALVAGE Convention	Convenio Internacional Sobre Salvamento Marítimo
SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
SEMARNAT	Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales
SOLAS	Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar / <i>International Convention for the Safety of Life at Sea</i>
UNCITRAL / CNUDMI	Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

## INTRODUCCION

Una de las actividades industriales que ejerce mayor impacto sobre los ecosistemas y la calidad de vida de las personas que habitamos este planeta, es sin duda el transporte. Paradójicamente, aún en nuestros días, entre mayores son los avances en esta actividad mayores son también los daños al entorno que nos rodea.

El continuo análisis de nuestro medio ambiente en los últimos años por las autoridades en nuestro país ha permitido detectar un fenómeno que antes pasaba desapercibido: el daño a los Arrecifes Coralinos causado por embarcaciones tanto nacionales como extranjeras.

Mi interés por el tema de los Arrecifes derivó de mi experiencia en el Derecho Marítimo, en donde además de atender diversos siniestros de ese carácter, representé los intereses de navieros extranjeros en contra del Gobierno Federal en desastres como el que se ejemplifica en el Capítulo 4 de la presente tesis.

La atención de los asuntos descritos en el párrafo anterior me permitió observar que la autoridad encargada de tutelar los bienes de uso común como los Arrecifes, limitaba su actuar en relación con las acciones que debía intentar para obtener la reparación del daño por los daños causados a dichos elementos medio ambientales y de la misma forma desconocía la aplicación de la limitación de la responsabilidad dispuesta por el Convenio Internacional Sobre Limitación de

Responsabilidad de Reclamaciones de Derecho Marítimo 1976 (Convenio), motivo de estudio de la presente tesis.

Con este propósito, el primer Capítulo del trabajo lo dedico a analizar los antecedentes de la Organización Marítima Internacional, organismo impulsor del Convenio motivo de mi estudio, en donde como consecuencia de mi interés por el Derecho Marítimo también presento comentarios a los convenios más importantes en materia de seguridad en las embarcaciones y en materia ambiental.

El segundo capítulo de la tesis contiene un análisis artículo por artículo del Convenio, en el se comentan las disposiciones más importantes del mismo y se apuntan los cambios que quedan pendientes de implementar en la legislación mexicana para la plena adopción del Convenio.

Toda vez que las conclusiones de la presente tesis implicarán repercusiones en materia ambiental, el Capítulo 3 del trabajo se dedicó a enunciar las bases constitucionales para la protección del ambiente, la estructura de las autoridades encargadas de su protección y los requisitos de los procedimientos administrativos, penales y civiles tendientes a la protección ambiental.

Finalmente, en el capítulo cuarto, primeramente explico la naturaleza tanto real de un arrecife como su clasificación legal de acuerdo con la Constitución y las Leyes Federales que se ocupan de ellos, para después analizar finalmente los artículos

relevantes del Convenio que determinan las razones legales de la aplicación del Convenio al caso concreto planteado en el presente trabajo.

Con la presente tesis pretendo demostrar que la limitación de responsabilidad dispuesta por el Convenio es aplicable a los daños causados a arrecifes por embarcaciones; y de esta forma acabar con la incertidumbre que las autoridades han planteado en este tipo de siniestros.

Debido a la novedad del tópico de la presente tesis, la mayor parte de la bibliografía consultada en relación con la limitación de responsabilidad del Convenio es de origen extranjero, principalmente de los Estados Unidos de América y del Reino Unido, no sucedió lo mismo con la parte dedicada al derecho ambiental en donde sin duda han habido muchos avances en nuestro país.

Finalmente, en esta parte quiero agradecer a la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México por todas sus enseñanzas y experiencias durante mis estudios de licenciatura.

León Rodrigo Hernández R.

## CAPÍTULO 1

### Organización Marítima Internacional, (OMI)

- 1.1 Antecedentes
- 1.2 Su estructura
- 1.3 Seguridad
  - 1.3.1 SOLAS
  - 1.3.2 INMARSAT
  - 1.3.3 Otros Convenios de Seguridad.
- 1.4 Prevención de la Contaminación.
  - 1.4.1 MARPOL
  - 1.4.2 Otros Convenios en Relación con Daños Causados por Contaminación.
    - 1.4.2.1 Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que Causen Contaminación por Hidrocarburos, 1969.
    - 1.4.2.2 Convenio Internacional Sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1969.
    - 1.4.2.3 Convenio Internacional Sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1971.
    - 1.4.2.4 Convenio Internacional Sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990.
    - 1.4.2.5 Convenio Internacional Sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas (SNP).
- 1.5 Otros Asuntos.
  - 1.5.1 Convenio Internacional para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional.
  - 1.5.2 Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima.
  - 1.5.3 Convenio de Atenas relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar.
  - 1.5.4 Convenio Internacional Sobre Salvamento Marítimo.
- 1.6 Códigos y Recomendaciones.
- 1.7 Asistencia Técnica

## 1.1 Antecedentes

El transporte marítimo es sin duda una de las actividades industriales e internacionales más importantes del mundo y a su vez una de las más peligrosas; es por eso que, a partir de la mitad del Siglo XIX, los principales actores de dicha industria reconocieron la importancia de desarrollar distintas regulaciones de carácter global, tendientes a la estandarización de los procedimientos en el transporte marítimo mediante la creación e implementación de ordenamientos internacionales.

Como resultado de una preocupación internacional en los asuntos marítimos cada vez más creciente y tras la consolidación de las Naciones Unidas<sup>1</sup>, una vez terminada la segunda guerra mundial, en el año de 1948 se llevó a cabo una convención internacional en Ginebra mediante la cual se adoptó la Convención que formalmente dio creación a la Organización Marítima Internacional (OMI)<sup>2</sup>, el primer organismo internacional dedicado exclusivamente a la elaboración de medidas relativas a la seguridad marítima. La Convención que dio lugar a la OMI

---

<sup>1</sup> Las Naciones Unidas se constituyeron el 24 de octubre de 1945 al entrar en vigor la Carta de la ONU; tratado multilateral que es a la vez la constitución o ley orgánica de la Organización, BUERGENTHAL Thomas et al., Manual de Derecho Internacional Público, Fondo de Cultura Económica, 1994, México, p. 39. Como antecedentes de la ONU se pueden identificar a la Sociedad de Naciones, a la Declaración de Aliados firmada en Londres el 12 de Junio de 1941; a la Declaración Conjunta de la Carta del Atlántico firmada por Roosevelt y Churchill el 14 de agosto de 1941, a la Declaración de Washington o de las Naciones Unidas de 1942, la Declaración de Moscú de 1943 y a la Declaración de Teherán de 1943, ORTIZ, Ahlf Loretta, Derecho Internacional Público, Segunda Edición, Harla, 1993, México, p. 207. Además los fines o propósitos de la Organización son: mantener la paz; fomentar relaciones de amistad entre las naciones; lograr la cooperación internacional en la solución de problemas internacionales de carácter económico, social, cultural y humanitario; y promover los derechos humanos y las libertades fundamentales de todos sin distinción. (BUERGENTHAL Thomas et al., Manual de Derecho Internacional Público, op cit., p. 40.)

<sup>2</sup> El nombre original de la Organización Marítima Internacional fue "*Inter-Governmental Maritime Consultative Organization - IMCO*" y su nombre fue cambiado hasta 1982 por el actual "*International Maritime Organization - IMO*", GRIGGS, Patrick, *Uniformity of Maritime Law-An International Perspective* en revista *Tulane Law Review*, volumen 73, números 5 y 6, Junio 1999, Nueva Orleans, p. 1558.

entró en vigor en 1958 y la organización se reunió por primera vez al año siguiente<sup>3</sup>.

El principal propósito de la OMI, de acuerdo con el Artículo 1 (a) de la Convención que le dio origen, es el de promover la cooperación entre los gobiernos preocupados por regular prácticas técnicas o de cualquier otro carácter en relación con el transporte marítimo y el comercio internacional con el propósito de establecer y facilitar la adopción general de altos estándares en la seguridad marítima, la eficiencia en la navegación y la prevención y control de la contaminación marina causada por embarcaciones.

En los años cincuenta, cada uno de los países con actividad marítima tenía sus propias leyes en la materia, había relativamente pocos tratados internacionales y muchos de esos tratados que existían no estaban aceptados o implementados por sus países signatarios. Lo anterior, resultaba en que los requisitos, leyes y estándares de operación entre los países dedicados al transporte marítimo variaran considerablemente o inclusive en muchos casos fueran contradictorios, causando así diversos problemas entre dichos países.

---

<sup>3</sup> Además de la OMI existen tres órganos de la ONU dedicados a la creación de reglas, códigos y otros instrumentos tendientes a regular la actividad marítima o algunas de sus actividades conexas, estos son el Comité Marítimo Internacional (CMI), la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL), a los que se suman organizaciones no gubernamentales como el *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO) y la Cámara Internacional de Comercio (ICC), GRIGGS, Patrick, *Uniformity of Maritime Law-An International Perspective* en revista *Tulane Law Review*, op cit. supra nota 2, p. 1561.

En este orden de ideas, fue aceptado de manera general que los problemas arriba mencionados estaban dañando la seguridad marítima a nivel mundial, no únicamente eran diferentes los estándares de operación, sino que algunos eran muy superiores a otros. Los propietarios de embarcaciones que no estaban obligados a altos índices de seguridad gastaban menos dinero en este concepto y tenían una ventaja sobre sus competidores de otras jurisdicciones con mayores controles en ese tipo de conceptos. Fue así que una de las principales tareas de la OMI, al momento de su conformación, fue la de desarrollar estándares internacionales que suplieran las múltiples regulaciones y legislaciones nacionales existentes hasta ese momento.

Una de las primeras tareas de la OMI fue la de adoptar una nueva versión de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS)<sup>4</sup>, de acuerdo con la misma OMI, el más completo e importante de los tratados relativos a la seguridad marítima<sup>5</sup>. Dicha tarea pudo ser cumplida por la OMI en el año de 1960 y fue hasta entonces cuando la OMI dio un giro a la atención de sus asuntos para trabajar en temas diversos, mismos a los que se hará referencia en le presente capítulo.

No obstante la seguridad en las embarcaciones continuó siendo la más importante actividad de la OMI; en la década de los sesenta un nuevo problema comenzaba a crecer en el mundo, la contaminación marina. El crecimiento en el volumen de

---

<sup>4</sup> El nombre en Inglés de la Convención es "*International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*".

<sup>5</sup> *Introduction to IMO*, www.imo.org. London, 2001, p. 1

petróleo transportado por mar en el mundo y el tamaño de los buques tanque comenzó a ser una gran preocupación entre los países de tradición marítima, además de entre los países productores y compradores de crudo, misma que se agudizó con el accidente del Buque Tanque Torrey Canyon en 1967, el cual provocó el derrame de 118,000 toneladas de petróleo cerca de las costas de Inglaterra<sup>6</sup>.

Durante los años siguientes al accidente del Torrey Canyon, la OMI produjo diversas medidas para prevenir los accidentes a bordo de buques tanque con el propósito de minimizar los daños causados por dichas embarcaciones, así como sus posibles consecuencias. Adicionalmente, la OMI se dedicó a atacar las amenazas de problemas ambientales causados por las operaciones de rutina como la limpieza de los tanques de las embarcaciones y el desecho de residuos y basura de los barcos; los cuales en volumen o a largo plazo, representaban una amenaza mayor para el medio ambiente que el daño provocado por un accidente.

Entre las medidas tomadas por la OMI se encuentra la creación y promoción del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Embarcaciones 1973<sup>7</sup> y posteriormente modificada por un importante protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). Dicha Convención no sólo contempla la contaminación por motivo

---

<sup>6</sup> En el mes de marzo de 1967 el mundo se percató en toda su magnitud del peligro potencial que implican los grandes petroleros, el naufragio del Torrey Canyon, de 118,000 toneladas frente a las costas inglesas, no sólo fue el mayor desastre financiero que un sólo buque hubiese causado hasta entonces a los aseguradores (alrededor de 6.5 millones de Libras Esterlinas) sino que puso de relieve la nueva amenaza de contaminación de petróleo creada por el tamaño de los buques cisterna modernos. SOBARZO, Alejandro, Régimen Jurídico de Alta Mar, Segunda Edición, Porrúa, México, 1985, p. 129-130

<sup>7</sup> El nombre en Inglés de la Convención es "International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78)".

accidental u operacional sino que incluye también contaminación por químicos, mercancías empacadas, aguas negras, basura y contaminación del aire.

Entre otras actividades de la OMI se pueden identificar aquellas Convenciones que tienen la tarea de promover la compensación a países que han sufrido algún menoscabo como resultado de contaminación o daños por embarcaciones como lo es el Convenio Internacional sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo 1976, el cual analizaré a detalle en el segundo capítulo del presente trabajo.

En general podemos decir que el transporte marítimo, como casi todos los ámbitos de la vida actual, sufre día a día innovaciones tecnológicas y cambios en su manera de operar. Algunos de estos cambios son fáciles de adaptar por la OMI en sus regulaciones, sin embargo, algunos otros representan grandes retos para lograr su adopción internacional.

En los años setenta, un nuevo sistema de radio y sistema de mensajes a los barcos fue introducido en el medio marítimo, para esto la OMI dio lugar a la creación de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT)<sup>8</sup> y a un acuerdo de explotación de dicho sistema. Más tarde la INMARSAT iba a escoger a Londres como su ciudad sede, como lo hizo también la IMO tras su creación.

---

<sup>8</sup> El nombre en Inglés de la convención es "International Mobile Satellite Organization (INMARSAT)"

Otro tipo de medidas, recomendaciones o Convenciones creadas y promovidas por la OMI, han sido las referidas a la seguridad de los contenedores, el transporte de cargas a granel, los buques tanques dedicados a la transportación de gas, y otro tipo de embarcaciones destinadas a diferentes propósitos; adicionalmente la OMI constantemente desarrolla programas para implementar estándares de operación y entrenamiento para las tripulaciones de embarcaciones, como de muchos otros temas relacionados con la operación de embarcaciones.

Alrededor de 40 Convenciones y sus Protocolos son los que han sido promovidos y firmados bajo el auspicio de la OMI, de los cuales, la mayoría de ellos se mantienen actualizados mediante enmiendas periódicas para asegurar que dichas Convenciones satisfacen los requerimientos de la industria marítima de hoy en día. Las Convenciones desarrolladas por la OMI representan una transformación en la industria marítima, toda vez que los porcentajes de países signatarios de dichas Convenciones y que efectivamente han implementado sus regulaciones en sus respectivas jurisdicciones alcanzan casi la totalidad del tonelaje de embarcaciones en el mundo, como se muestra en la siguiente tabla<sup>9</sup>:

<u>Convención</u>	<u>Número de Estados Parte</u>	<u>Porcentaje de Tonelaje Cubierto</u>
Líneas de Carga 1966 <sup>10</sup>	140	98.19
SOLAS 1974	136	98.27
CINFTGM 1978 <sup>11</sup>	130	97.55
Colisión 1972 <sup>12</sup>	130	96.20
Tonelaje 1969 <sup>13</sup>	118	97.51
MARPOL 73/78	102	93.48

<sup>9</sup> "IMO's 50<sup>th</sup> Anniversary - a Record of Success", www.imo.org, Londres, 2001, p. 1-2

<sup>10</sup> Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (LOAD LINES Convention 66) .

<sup>11</sup> Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de Mar, 1978.

<sup>12</sup> Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972.

<sup>13</sup> Convenio Internacional sobre Arque de Buques, 1969 (TONAGGE Convention 69).

Una vez que se han expuesto, aunque de manera breve, los antecedentes y algunas de las funciones que desarrolla la OMI, permitiéndonos además recordar la importancia de la industria marítima, tanto en tiempos remotos como en nuestros días, es necesario dar paso a una revisión de la estructura y el funcionamiento de la OMI con el propósito de comprender el proceso que fue necesario para desarrollar la Convención de nuestro interés en la presente investigación; más adelante, por tratarse de temas de importancia, también analizaremos algunas de las Convenciones más importantes firmadas ante la OMI y algunas otras tareas de la Organización.

## 1.2 Su estructura.

La OMI al momento de llevar a cabo la presente investigación<sup>14</sup> se encuentra conformada por 158 Estados Miembros y dos Miembros Asociados. El órgano rector de la OMI es la Asamblea, entre los periodos de sesiones de ésta el órgano ejecutivo de la OMI es el Consejo, que a su vez esta conformado por 32 Estados Miembros de la OMI.

Además de la Asamblea y el Consejo, la OMI esta conformada por cuatro Comités principales: el Comité de Seguridad Marítima (CSM)<sup>15</sup>, el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM)<sup>16</sup>, el Comité Jurídico<sup>17</sup> y el Comité Técnico<sup>18</sup>, además

---

<sup>14</sup> Septiembre de 2001.

<sup>15</sup> Su nombre en inglés es "*Maritime Safety Committee (MSC)*".

<sup>16</sup> Su nombre en inglés es "*Marine Environment Protection Committee (MEPC)*".

<sup>17</sup> Su nombre en inglés es "*Legal Committee*".

<sup>18</sup> Su nombre en inglés es "*Technical Co-operation Committee*".

existen también un Comité de Facilitación y diversos subcomités que realizan trabajos para los comités principales.

La Asamblea, la cual se reúne una vez cada dos años, es el máximo órgano de la OMI, se encuentra conformada por todos los Estados miembros de la organización, sus sesiones usualmente son de carácter regular pero es posible que también se reúna en sesiones extraordinarias si algún asunto lo amerita. Entre las principales responsabilidades de la Asamblea se encuentran las de elaborar y aprobar el programa de trabajo de la Organización, elaborar y acordar el presupuesto para los próximos dos años y establecer los acuerdos financieros de la OMI. Finalmente, la Asamblea también es la responsable de elegir al Consejo.

El Consejo esta compuesto por 32 Estados Miembros elegidos por un período de dos años comenzando a partir de la fecha de la Asamblea General Ordinaria anterior de la OMI. Los miembros del Consejo serán de tres tipos, los cuales serán elegidos bajo los siguientes criterios:

- El grupo a) será conformado por ocho de los Estados Miembros con mayor número de embarcaciones o mayor tonelaje registrado. En este primer grupo se encuentran al momento de llevar a cabo el presente trabajo: China, Grecia, Italia, Japón, Noruega, Rusia, Reino Unido y Estados Unidos de América.
- El segundo grupo, el grupo b), deberá integrarse por ocho Estados Miembros que cuenten con gran desarrollo e interés en el comercio marítimo, así como con facilidades portuarias de gran importancia. Dicho

grupo actualmente se encuentra representado por: Argentina, Brasil, Canadá, Francia, Alemania, India, Holanda y Suecia.

- Finalmente el tercer grupo, el grupo c), se compondrá de dieciséis Estados Miembros no elegidos bajo los conceptos de los grupos a) y b) con la condición de contar con interés en el transporte marítimo y conformar un grupo que le pueda asegurar al Consejo contar con representación en todas las áreas geográficas del mundo. El tercer grupo se encuentra conformado por: Australia, Bahamas, Chipre, Egipto, Finlandia, Indonesia, Malta, México, Marruecos, Filipinas, Corea del Sur, Singapur, Sudáfrica, España y Turquía<sup>19</sup>.

Algunas otras funciones del Consejo son i) coordinar las actividades generales de todos los órganos internos de la organización, ii) elaborar tanto los proyectos de trabajo como de presupuesto para la OMI, con el propósito de ser propuestos a la Asamblea, iii) concentrar reportes y propuestas de los Comités para someterlos a la Asamblea previo estudio y comentarios, iv) nombrar al Secretario General de la OMI, y v) celebrar acuerdos de cooperación o diversos convenios con otras organizaciones.

En cuanto a los comités que conforman la OMI, a continuación se hace mención a las principales características de éstos y las actividades que cada uno desarrolla:

---

<sup>19</sup> Los miembros de los tres grupos del Consejo fueron elegidos en el año de 1999 para formar parte del mismo durante los años 2000-2001.

- Comité de Seguridad Marítima (CSM).- Este comité es considerado como el más importante de la OMI<sup>20</sup> y puede estar conformado por la totalidad de los Estados Partes de la OMI. Las funciones del presente comité son las de analizar y estudiar cualquier asunto que se pueda considerar de importancia para las áreas del trabajo de la organización como lo son: ayudas a la navegación, construcción y equipamiento de embarcaciones, reglas para la prevención de colisiones, manejo de mercancías peligrosas, procedimientos y requisitos para la seguridad en la navegación, información hidrográfica, bitácoras y registros de navegación, investigaciones de accidentes marítimos, salvamento y rescate y en general cualquier asunto que se relacione directamente con la seguridad marítima.
- Comité de Protección del Medio Marino (CPMM).- El CPMM se encuentra facultado para llevar a cabo estudios y análisis relacionados con el ámbito de aplicación de la OMI, pero en relación con la prevención y control de la contaminación provocada por embarcaciones. Particularmente, su principal actividad se concentra en la adopción de las enmiendas las distintas Convenciones en la materia y de otras regulaciones y medidas con el propósito de asegurar su entrada en vigor y obligatoriedad entre los Estados Miembros.

Tanto el CSM y el CPMM son asistidos en su trabajo por nueve subcomités, los cuales se listan a continuación y se dedican a los temas que sus nombres respectivos indican:

---

<sup>20</sup> "Structure of IMO", www.imo.org, Londres, 2001, p. 3

- Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG).
  - Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC).
  - Protección Contra Incendios (FP).
  - Radiocomunicaciones, Búsqueda y Salvamento (COMSAR).
  - Seguridad de la Navegación (NAV).
  - Proyecto y Equipo de Buques (DE).
  - Estabilidad, Líneas de Carga y Seguridad de Pesqueros (SLF).
  - Formación y Guardia (STW).
  - Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI).
- Comité Jurídico.- El comité Jurídico fue creado en 1967 como un cuerpo dependiente del Consejo de la OMI y con el único propósito de afrontar las cuestiones legales que surgieron tras el accidente del Torrey Canyon, no obstante, una vez terminada esa tarea el Comité fue facultado para desarrollar actividades legales relacionadas con todas las Convenciones, Códigos y Recomendaciones de la Organización.
- Comité Técnico.- El presente Comité Técnico se encarga de implementar los proyectos de cooperación internacional creados por la OMI, que obviamente se refieren a todas aquellas áreas de interés para la Organización. Más adelante cuando tratemos lo correspondiente a la asistencia técnica de la OMI se explicará a mayor detalle este tipo de actividades de cooperación.

- Comité de Facilitación.- el Comité de Facilitación fue creado en el año de 1972 como un órgano subsidiario del Consejo, al igual que el Comité jurídico en sus principios; su propósito era el de eliminar trámites burocráticos e innecesarias formalidades entre los Estados Miembros de la organización y esa misma. Tras su éxito interno, durante la enmienda de 1991 al Convenio de la OMI, el Comité alcanzó el mismo nivel de los demás Comités.

Como un aspecto previo al estudio de cada una de las tareas específicas de la OMI, considero oportuno mencionar algunas referencias en cuanto a los costos y presupuestos de la Organización. La OMI es una de las agencias más pequeñas de las Naciones Unidas, su plantilla de empleados fija es de más o menos 300 personas<sup>21</sup>. En relación con su presupuesto para los años 1998-1999 este fue de aproximadamente \$ 56.3 millones de dólares<sup>22</sup>, cantidad que representa apenas la mitad del costo de un buque tanque gasero especializado o una simple fracción de lo que pudiera ser un accidente marítimo, como por ejemplo, el derrame causado por el EXXON VALDEZ en Alaska en el año de 1989, el cual tuvo un costo aproximado de cinco Billones de Dólares<sup>23</sup>.

---

<sup>21</sup> La dirección de la OMI es 4 Albert Embankment, Londres SE1 7SR, Londres, Inglaterra, Reino Unido; *Guidelines on the Application of the IMO International Safety Management Code (ISM)*, International Chamber of Shipping and International Shipping Federation, 1996, Londres, p. 82

<sup>22</sup> *FAQ - How much does IMO cost?*, www.imo.org, Londres, 2001, p. 3

<sup>23</sup> El encallamiento del EXXON VALDEZ en las costas de Alaska es probablemente el accidente marítimo con repercusiones contaminantes más conocido e importante en los Estados Unidos de América, BRICE, Geoffrey, *Salvage and the Marine Environment* en revista *Tulane Law Review*, volumen 70, 1995, Nueva Orleans, p. 670. Además el incidente causado por el EXXON VALDEZ causó en los Estados Unidos de América la promulgación de la ley federal denominada *Oil Pollution Act 1990 (OPA)* por el Presidente en turno George Bush en el mes de agosto de ese mismo año. GONYNOR, Francis J., "Six Years Before the Mast: The Evolution of the Oil Pollution Act of 1990", en revista *University of San Francisco Maritime Law*

No obstante las cantidades antes descritas para el presupuesto de la IMO pudieran parecer elevadas, es posible pensar que si la OMI tan sólo fuera capaz de evitar un accidente con proporciones similares a las del EXXON VALDEZ al año, dicha prevención pagaría con creces los costos de la Organización. Los costos y presupuesto de la OMI se dividen entre los 157 Estados Miembros, sin embargo, dichas aportaciones se calculan en proporción al tamaño de cada una de sus flotas mercantes, es por eso que países con mayores registros como Panamá y Liberia aportan las dos más grandes cuotas a la OMI, con porcentajes aproximados del 15.05% y 10.35% respectivamente; mientras que Estados Unidos, uno de los mayores contribuyentes a las Naciones Unidas y de algunas otras agencias internacionales, a la OMI únicamente aporta un aproximado del 4.03% del total del presupuesto, sólo un poco arriba el Reino Unido que aporta un 2.95% del presupuesto o por debajo del 5.23% con el que Japón coopera a la Organización. No fue posible determinar durante nuestra investigación cuál es la aportación actual de México a la OMI, sin embargo, creemos que dicha aportación

Journal, Vol. 9, Número 1, 1996, San Francisco, p. 105: En suma la *Oil Pollution Act* dispone lo siguiente: A) Un buque tanque responsable de un siniestro que cause contaminación será responsable hasta por \$ 1,200.00 Dólares Americanos por tonelada bruta de peso o por \$ 10,000,000.00 de Dólares Americanos cualquiera que resulte mayor en relación con los costos de limpieza causados por dicho siniestro, en caso de que el buque sea menor de 300 toneladas será responsable hasta por \$ 1,200.00 Dólares Americanos por tonelada de embarque o por \$ 2,000,000.00 de Dólares Americanos cualquiera que resulte mayor. Otros buques serán responsables hasta por \$ 600 dólares por tonelada bruta o \$ 500,000.00 Dólares cualquiera que sea mayor. B) Los anteriores límites podrán elevarse si el accidente de que se trate se debió a negligencia, falta de pericia grave o a violación de las disposiciones de cualquier ley federal relativa a la seguridad en las embarcaciones, a la construcción, o a reglas de operación. C) No habrá responsabilidad para el buque si la causa que originó el accidente se debió a un acto de Fuerza Mayor. D) En adición a ser responsable de la limpieza causada por el derrame o la contaminación por hidrocarburos, le embarcación responsable lo será también por los daños causados, entre los cuales se incluyen, daños al medio ambiente, daños a personas, daños en las cosas, daños por la pérdida o destrucción de una fuente de ingreso, daños o pérdidas de las cosas que generen impuestos, renta o algún otro beneficio económico, daños a cosas o propiedad causado durante la limpieza generada por el incidente. Los daños a los recursos ambientales serán reclamados por los fideicomisos designados por las leyes Federales y locales que correspondan entre las que se debe considerar a la ley Federal *Comprehensive Environmental Response Compensation Liability Act* de 1990 (CERCLA). GONYNOR, Francis J., "Dangerous Waters Without a Chart: Pollution Problems As They Relate to Tugs and Barges", en revista Tulane Law Review, volumen 20, números 2 y 3, Diciembre 1995, Nueva Orleans, pp. 552.

es decreciente año con año debido a la reducción de la flota mercante en nuestro país.

### 1.3 Seguridad

A partir de la mitad del siglo XX fue general la idea de que la más eficaz forma de implementar seguridad en el tráfico marítimo era mediante el desarrollo de regulaciones internacionales en lugar de continuar con regulaciones nacionales, en muchos casos obsoletas<sup>24</sup>.

Así tras la formación de la OMI, una de sus primeras tareas fue la de adoptar una nueva versión del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), que como ya se había mencionado anteriormente es el más importante tratado internacional en cuanto a seguridad marítima se refiere. En este orden de ideas, esta es la razón por la que considero oportuno hacer mención breve de las partes más importantes de dicho Convenio, por ser este una de las mayores aportaciones de la OMI a la industria marítima y de la cual se deriva gran parte del trabajo de la Organización.

#### 1.3.1 SOLAS

La convención SOLAS, junto con sus modificaciones desde su creación, ha sido considerada como la convención más importante en cuanto a seguridad marítima se refiere<sup>25</sup>. La primera versión del Convenio SOLAS de 1914 fue la respuesta al

---

<sup>24</sup> *Safety*, [www.imo.org](http://www.imo.org), Londres, 2001, p. 1

<sup>25</sup> *Safety*, op. cit. supra nota 24, p. 8

sinistro sufrido por el TITANIC<sup>26</sup> en el año de 1912, aunque entró en vigor hasta el año de 1929, su segunda versión data de 1948 y la tercera del año de 1960<sup>27</sup>.

A partir de la creación de la Convención, la intención fue mantenerla actualizada mediante enmiendas periódicas, sin embargo, en la práctica dicho procedimiento resultó ser muy lento lo que provocó que varias modificaciones nunca entraran en vigor<sup>28</sup>.

Como resultado de tantos cambios a la Convención de SOLAS 1960, en los que hubo varias enmiendas que nunca pudieron entrar en vigor, una nueva Convención fue elaborada en el año de 1974, la cual además de actualizar diversos aspectos de seguridad conocidos hasta ese momento incluyó el novedoso sistema de aceptación tácita<sup>29</sup> de enmienda para evitarse mayores

---

<sup>26</sup> El TITANIC es uno de los iconos más recordados dentro de la industria marítima, era de bandera Inglesa y se hundió en las primeras horas del 15 de abril de 1912 tras colisionar con un iceberg a 400 millas de la costa de Newfoundland durante su primer viaje del puerto de Southampton, Inglaterra al puerto de Nueva York en los Estados Unidos de América. En el accidente murieron aproximadamente 1517 personas. Al momento del hundimiento del TITANIC no existían Convenciones Internacionales que regularan los requerimientos de seguridad de las embarcaciones; como resultado del hundimiento del TITANIC en el año de 1914 en la Ciudad de Londres se llevó a cabo la primera Convención SOLAS, la cual incluía disposiciones relativas a varios aspectos de seguridad entre los que podemos mencionar requisitos en cuanto a la construcción de embarcaciones, radiotelegrafía, equipo salvavidas, equipo contra incendio e inspecciones de seguridad, PELTZ, Robert, "The TITANIC's legacy: The History and Legal Developments Following the World's Most Famous Maritime Disaster", en revista *University of San Francisco Maritime Law Journal*, Vol. 12, Número 1, 1999-2001, San Francisco, p. 66.

<sup>27</sup> La Convención SOLAS 1960 fue adoptada el 17 de junio de 1960 y entró en vigor el 26 de mayo de 1965, dicha Convención es considerada como la primera gran tarea realizada de la OMI después de su creación y representa un paso muy importante en cuanto a la modernización de la navegación marítima de nuestros tiempos, <sup>27</sup> *Safety*, op. cit. supra nota 24, p. 8

<sup>28</sup> *ibidem*, p. 8

<sup>29</sup> En lugar de que una enmienda requiriera para entrar en vigor que fuera aceptada por cierto porcentaje o número de miembros de la OMI, la aceptación tácita permite que una nueva enmienda entre en vigor en una fecha futura y determinada, a menos que con anterioridad a la fecha señalada dicha enmienda sea objetada por un cierto número o porcentaje de Estados Parte.

tiempos de espera para la entrada en vigor de futuras modificaciones a la Convención.

De forma muy general, es necesario mencionar que los principales objetivos de SOLAS son los de regular los mínimos estándares de seguridad para la construcción, equipamiento, y operación de embarcaciones; no obstante los gobiernos del pabellón de cada embarcación son los únicos responsables de asegurar que los barcos de su matrícula cumplan con los requisitos de la Convención y de que los numerosos certificados dispuestos por la Convención se mantengan en orden.

A la fecha de la redacción del presente trabajo, el Convenio SOLAS se encuentra conformado por una parte principal, que dispone sus disposiciones generales y obligaciones para sus Estados Parte, su procedimiento de enmienda, y un anexo dividido en doce capítulos principales, los cuales cubren cada uno de los temas y áreas que a continuación se detallan:

- Capítulo I.- Disposiciones Generales, incluye disposiciones relativas a la inspección de diversos tipos de embarcaciones y a la emisión de los certificados que comprueban el cumplimiento de los requisitos dictados por la Convención.
- Capítulo II-1.- Construcción – Estabilidad, Maquinaria e Instalaciones Eléctricas, se refiere a los requerimientos para embarcaciones, tanto de pasajeros como de carga, de instalaciones eléctricas, maquinaria, tanques de lastre; todos encaminados a asegurar que los servicios esenciales a

bordo de las embarcaciones se mantengan en orden para el caso de una posible emergencia.

- Capítulo II-2.- Protección, Detección y Extinción de Incendios, Describe detalladamente cuales son los requisitos y medidas necesarias para todo tipo de embarcaciones, incluyendo buques de carga general y buques tanques en caso de incendio<sup>30</sup>.
- Capítulo III.- Vida y Salvamento, Este capítulo fue modificado casi por completo en el año de 1996, enmienda durante la cual se incluyeron modificaciones tendientes a implementar en los salvamentos, durante accidentes, las tecnologías existentes a esa fecha como nuevos botes salvavidas o artefactos similares a los utilizados en las aeronaves. Es importante mencionar que de acuerdo con el Comité de Seguridad de la OMI, la mayoría de los cambios hechos en este sentido en 1996 fueron resultado de las experiencias obtenidas por el estudio de casos registrados durante las décadas de los ochenta y parte de los noventa.
- Capítulo IV.- Radiocomunicaciones, Este capítulo se denominó hasta 1988 "Radiotelegrafía y Radio Telefonía", sin embargo, a partir de la implementación de los sistemas satelitales en las embarcaciones mercantes cambió su nombre a Radiocomunicaciones. El capítulo dispone principalmente que todas las embarcaciones de 300 toneladas brutas y más, durante travesías internacionales, deben contar con equipo satelital para el caso de cualquier eventualidad.

---

<sup>30</sup> Este capítulo fue reformado recientemente en Diciembre de 2000. Dichas reformas entrarán en vigor el 1º de Julio del 2002.

- Capítulo V.- Seguridad en la Navegación, el quinto capítulo del SOLAS se encarga de regular todos aquellos servicios que deberán ser proveídos por los Estados Parte en cuanto a sus embarcaciones registradas se refiere, entre los cuales se encuentran la marcación de rutas marítimas, la instalación y mantenimiento de servicios de búsqueda y rescate y otros que no aplican en México por la naturaleza del servicio, como podría ser el rompimiento de hielos durante el invierno.
- Capítulo VI.- Transporte de Mercancías, se encarga de regular el transporte de todo tipo de mercancías, excepto líquidos y gases a granel, preocupándose por el manejo y requisitos de estiba y seguridad de la carga o en su caso de contenedores.
- Capítulo VII.- Transporte de Mercancías Peligrosas, Este Capítulo se divide en tres áreas:
  - Parte A) Es referente al transporte de mercancías peligrosas en paquetes o sólida a granel; regula la clasificación de las mercancías, empaque, etiquetado, documentación y estiba.
  - Parte B) Cubre la construcción y equipamiento de barcos dedicados al transporte de químicos líquidos peligrosos a granel y obliga a aquellos buques tanque de químicos construidos a partir del 1° de julio de 1986 a cumplir con el Código Internacional de Químicos a Granel (IBC Code).
  - Parte C) Se encarga de regular la construcción y equipamiento de embarcaciones dedicadas al transporte de gas licuado a granel y de otras embarcaciones dedicadas al transporte de gas construidas a

partir del 1° de Julio de 1986 para dar cumplimiento al Código Internacional de Buques Gaseros (IGC Code).

- Capítulo VIII.- Buques Nucleares, se dedica a establecer requerimientos de seguridad para aquellos buques de propulsión nuclear con especial atención al cuidado de evitar efectos causados por radiación y remite al Código de Seguridad para Buques Nucleares Mercantes.
- Capítulo IX.- Gestión de la Seguridad Operacional de los Buques, el capítulo hace obligatorio el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS), el cual establece como obligación para los propietarios de embarcaciones el crear un sistema en el cual exista una persona designada encargada de asumir responsabilidad para la operación de embarcaciones. El capítulo fue adoptado en Mayo de 1994 y entró en vigor el 1° de Julio de 1998<sup>31</sup>.
- Capítulo X.- Medidas de Seguridad para Embarcaciones de Alta Velocidad, impone como obligatorio el Código Internacional para la Seguridad de Embarcaciones de Alta Velocidad (HSC Code), el cual, como su nombre lo indica, aplica a embarcaciones de alta velocidad construidas a partir del 1° de enero de 1996. El presente capítulo fue adoptado en mayo de 1994 y entró en vigor hasta la misma fecha en que entró en vigor el Código HSC.
- Capítulo XI.- Medidas Especiales Para Incrementar la Seguridad Marítima, el presente capítulo se encarga de establecer los requisitos relativos a la autorización y reconocimiento de organizaciones responsables de llevar a

---

<sup>31</sup> Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) y Directrices para la implementación del Código IGS, Organización Marítima Internacional. Edición 1997, Londres, p. 2

cabo inspecciones o a aquellos inspectores de administraciones nacionales<sup>32</sup>, al cuidado que deberá de observarse en las inspecciones, a la forma en la cual se deben de identificar las embarcaciones y al control portuario en cada uno de los Estados Parte.

- Medidas Adicionales para Embarcaciones a Granel, este capítulo fue adoptado por la OMI en noviembre de 1997 y entró en vigor el primero de Julio de 1999. Dispone requisitos relativos a buques a granel nuevos de más de 150 metros de eslora y construidos después del primero de Julio de 1999 destinados a transportar cargas con una densidad de 1,000Kg/m<sup>3</sup> o más y también determina los requerimientos para embarcaciones similares ya existentes que transporten mercancías con una densidad de 1,780 Kg/m<sup>3</sup> y mayores, esto incluye mercancías como acero, aluminio o cemento.

### 1.3.2 INMARSAT

Otras de las Convenciones de la OMI con gran relevancia en el medio marítimo en cuanto a seguridad se refiere es la INMARSAT<sup>33</sup>. Con el lanzamiento del primer satélite de comunicaciones, el TELSAR, en el año de 1962, la OMI de inmediato comenzó a analizar las ventajas que podría traer la tecnología satelital al

---

<sup>32</sup> En el caso de México la "Administración Nacional" de la OMI esta a Cargo de la Dirección General de Marina Mercante (DGMM), dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

<sup>33</sup> Convenio Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite, su nombre en inglés es "*Convention on the International Maritime Satellite Organization*", 1976.

transporte marítimo para que finalmente en febrero de 1966 el comité de Seguridad Marítima de la OMI formalizara sus trabajos al respecto<sup>34</sup>.

En el año de 1973 la OMI decidió impulsar una conferencia internacional con el propósito de establecer las nuevas regulaciones en relación con los sistemas de comunicación marítima a partir de la tecnología satelital y así se dio paso al inicio de las sesiones de la Convención; la primera sesión tuvo lugar en el año de 1975 y finalmente la convención como la conocemos actualmente fue adoptada en el año de 1976 junto con un Acuerdo de Operación.

El propósito de INMARSAT ha sido el implementar y mejorar las comunicaciones marítimas y de esta forma incrementar la eficiencia en la navegación y en operaciones de salvamento en casos de accidentes; además de mejorar los sistemas de comunicación entre las embarcaciones y sus principales de tierra<sup>35</sup>.

La Convención dio lugar a la creación de una nueva organización, la cual consiste en una Asamblea compuesta de todos los Estados Parte de la Convención, un Consejo compuesto por 22 representantes de los Estados firmantes y un Cuerpo Ejecutivo dirigido por un Director General. La organización, al igual que la OMI se estableció en Londres<sup>36</sup>.

---

<sup>34</sup> *Convention on the International Maritime Satellite Organization*, 1976, [www.omi.org](http://www.omi.org), Londres, 2001, p. 2.

<sup>35</sup> *Convention on the International Maritime Satellite Organization*, op. cit. supra nota 39, p. 2.

<sup>36</sup> La dirección de la INMARSAT es 99 City Road, EC1Y 1AX, Londres, Inglaterra, Reino Unido; *Contact*, [www.inmarsat.org](http://www.inmarsat.org), Londres, p. 1

La Organización inició sus operaciones en el año de 1982 y uno de sus principales aportaciones, junto con el Convenio SOLAS, fue la de crear el Sistema Global de Auxilio y Salvamento Marítimo (GMDSS)<sup>37</sup>. El INMARSAT es el único sistema reconocido por los Estados Parte del SOLAS y exclusivo para el uso del GMDSS<sup>38</sup>.

En 1998 la asamblea general de INMARSAT tomó el acuerdo de privatizar el sistema a partir de Abril de 1999, para lo que creó una empresa para su nuevo funcionamiento, en el cual la compañía *Inmarsat Ltd*, se encargaría de la parte comercial del sistema INMARSAT y la Organización Internacional de Satélites Móviles (IMSO), se aseguraría de que el sistema INMARSAT continúe cumpliendo con sus obligaciones y servicios públicos incluyendo las referentes al Código GMDSS.

### 1.3.3 Otros Convenios de Seguridad.

Entre otros convenios relacionados con la seguridad de las embarcaciones adoptados bajo el auspicio de la OMI podemos encontrar el Convenio Internacional Sobre Líneas de Carga, 1966, que actualiza un antiguo convenio de 1930 y que entró en vigor en el año de 1968; el Convenio Internacional Sobre Arqueo de Buques, 1969; el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972, que introdujo distancias mínimas entre las embarcaciones durante la navegación y con esto redujo considerablemente los accidentes en

---

<sup>37</sup> Su nombre en inglés es "Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)".

<sup>38</sup> *Convention on the International Maritime Satellite Organization*, op. cit. supra nota 39, p. 2.

varias zonas del mundo<sup>39</sup>; y el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979<sup>40</sup>.

Una de las áreas de mayor importancia para la OMI ha sido la de la formación del personal de los buques, es así que en el año de 1978, la OMI convocó a una conferencia que adoptó el Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar. Dicho Convenio entró en vigor en el año de 1984 y dispuso normas mínimas aplicables a las tripulaciones internacionalmente; posteriormente, en el año de 1995, dicha Convención sufrió modificaciones para darle a la OMI la facultad de fiscalizar los procedimientos administrativos de formación y titulación de tripulación de los Estados Parte del Convenio, obteniendo de esta forma la OMI una de sus primeras facultades para intervenir en las políticas y costumbres de sus Estados Parte<sup>41</sup>.

#### 1.4 Prevención de la Contaminación.

La segunda tarea de la OMI, y que es realizada a través del Comité de Protección del Medio Marino y sus distintos subcomités, es la prevención de la contaminación por embarcaciones. Su principal función es la de eliminar riesgos potenciales derivados del transporte por mar de mercancías peligrosas o líquidos tóxicos, así como también determinar las acciones que deberán de seguir los propietarios de

---

<sup>39</sup> *Safery*, op. cit. supra nota 28, p. 3

<sup>40</sup> En el Apéndice II del presente trabajo se incluye una lista completa de todas las Convenciones adoptadas bajo el auspicio de la OMI, y en el apéndice III una lista de todas aquellas Convenciones de las que México es parte.

<sup>41</sup> *Safery*, op. cit. supra nota 28, p. 8

los buques y los Estados ribereños afectados en caso de un accidente que pueda provocar contaminación al medio marino o inclusive a ecosistemas en tierra.

Existen diversos Convenios internacionales en relación con la prevención de la contaminación y con los remedios en caso de un daño producido por esta causa, uno de los más importantes es el MARPOL 73/78. En este orden de ideas, y por así convenir a nuestro estudio, primeramente se observarán las principales características del Convenio MARPOL antes citado, como se hizo en la parte de este capítulo relativo al Convenio SOLAS y posteriormente se hará mención de algunos otros Convenios internacionales importantes dedicados a la prevención de la Contaminación y a la facilitación de la indemnización por daños causados por el derrame de hidrocarburos.

#### 1.4.1 MARPOL

La Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación por Embarcaciones (MARPOL<sup>42</sup>), fue adoptada el 2 de noviembre de 1973 por la OMI y se encargaba inicialmente de regular principalmente la posible contaminación por hidrocarburos, químicos, sustancias peligrosas en paquete, aguas negras y basura a bordo de embarcaciones<sup>43</sup>.

MARPOL tiene como antecedente el reconocimiento de la contaminación provocada por hidrocarburos como un problema creciente desde los años

---

<sup>42</sup> Su nombre en inglés es "*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)*".

<sup>43</sup> *International Convention for the Prevention of Pollution from Ship, 1973 as modified by Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL, 73/78)*.

cincuenta del Siglo XX. En esa época diversos países crearon regulaciones para el control de descargas de petróleo en sus aguas territoriales; una de las acciones más trascendentes en este sentido fue la convocatoria organizada en el Reino Unido para una Convención resultante en la adopción de la Convención para la Prevención de la Contaminación del Mar por Hidrocarburos (OILPOL), 1954<sup>44</sup>, misma que posteriormente fue modificada ya en manos de la OMI y adoptada como base para la Convención MARPOL de 1973.

La Convención de 1973 requería para entrar en vigor la ratificación de quince Estados Parte que entre sí cubrieran al menos el 50 por ciento de la flota mercante mundial en cuanto a tonelaje bruto se refiere; para 1976 la convención únicamente había recibido tres ratificaciones<sup>45</sup>, las cuales representaban menos del uno por ciento de la flota mercante mundial, en esa época se pensó que la Convención nunca entraría en vigor.

Como respuesta a nuevos accidentes en los años de 1976 y 1977 la OMI convocó a una nueva conferencia para regular la seguridad en buques tanque y prevención en la contaminación en el año de 1978. Esta nueva Convención adoptó medidas dedicadas a regular el diseño y operación de buques tanque los cuales se incorporaron a la Convención mediante Protocolo aplicable tanto a la Convención SOLAS 1974, como al MARPOL 1978. Las partes más relevantes de MARPOL 73/78 se incluyen en sus distintos anexos, los cuales han entrado en vigor en

---

<sup>44</sup> A partir de la entrada en vigor de la OMI en 1958, el cuerpo de OILPOL y todas sus funciones fueron transferidas del gobierno del Reino Unido a la OMI, *Ibidem*.

<sup>45</sup> Los países que ratificaron hasta 1976 fueron Jordania, Kenya y Túnez, *Ibidem*.

distintas fechas, es por eso que adelante describimos las principales características de cada anexo y las fechas de entrada en vigor de cada uno de ellos:

- Anexo I.- Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos, este anexo del Convenio entró en vigor en el año de 1983. Se encarga principalmente de regular las cantidades de hidrocarburos a descargar en cada puerto y su operación, las aéreas del mundo en la que se deberán de observar procedimientos especiales, el diseño y funcionamiento de los tanques dedicados al transporte y de lastre, la limpieza de ambos tipos de tanques y la inspección y certificación de todo lo anterior.
- Anexo II.- Control de la Contaminación por Sustancias Líquidas Tóxicas, su entrada en vigor se remonta al año de 1987, al igual que el anexo anterior, se dedica a regir las cantidades y modos de operación de descarga, solamente que en este caso de sustancias que requieren de mayor cuidado simplemente por ser aún más tóxicas. Incluye una lista con más de 250 sustancias que después de evaluaciones han sido clasificadas como tóxicas y establece como obligatorio que las maniobras de descarga de ese tipo de sustancias deberá únicamente llevarse a cabo en instalaciones especiales y bajo condiciones climatológicas específicas<sup>46</sup>. Finalmente también establece regulaciones aún más estrictas para zonas marítimas como el Mar Báltico y el Mar Negro.
- Anexo III.- Prevención de la Contaminación por Sustancias Peligrosas Empaquetadas, este capítulo fue opcional para los Estados Parte desde la

---

<sup>46</sup> Las condiciones climatológicas varían dependiendo de la sustancia tóxica de que se trate. *Ibidem*.

creación del Convenio, toda vez que existe la posibilidad que un Estado Parte de MARPOL 73/78 decida reservarse la aplicación de este anexo, esto con el propósito de que cada país tuviera más tiempo de adaptar sus legislaciones o procedimientos nacionales a las disposiciones del Anexo. Específicamente el Anexo contiene disposiciones relativas a los estándares que deberán de seguir los empaques de mercancías, su marcaje, etiquetado, estiba, documentación y cantidades límite de transporte. Este Anexo entró en vigor el primero de Julio de 1992.

- Anexo IV.- Prevención de la Contaminación por Aguas Negras de Embarcaciones, este anexo aún no entra en vigor, para su entrada en vigor requiere que haya sido ratificado por 15 Estados Parte que entre ellos sumen al menos 50 por ciento de la flota mercante mundial. Hasta el momento de llevar a cabo esta investigación el Anexo ha sido ratificado por 75 Estados Parte, sin embargo, todos juntos representan apenas el 43.11 por ciento del total de la flota mundial. El Anexo se refiere a los procedimientos para deshacerse de las aguas sucias de las embarcaciones.
- Anexo V.- Prevención de la Contaminación por Basura de las Embarcaciones, entró en vigor el 31 de Diciembre de 1988 y se refiere a los tipos de basuras de las embarcaciones, las clasifica y además determina la forma en la cual deben ser arrojadas al mar y las distancias mínimas a tierra. Una parte principal del anexo es la que establece la prohibición de tirar plástico al mar.

- Anexo VI.- Prevención de la Contaminación Aérea por Embarcaciones, el anexo fue adoptado en 1997, sin embargo, no ha entrado en vigor, al igual que otros anexos requieren la ratificación de 15 Estados que representen el 50 por ciento de la flota mundial y hasta la fecha del presente trabajo únicamente ha sido ratificado por Noruega y Suecia<sup>47</sup>, casualmente dos de los países con mejores flotas mercantes en el mundo. La complejidad de dar cumplimiento por los demás Estados Partes radica en que el anexo regula las emisiones de sulfuros, óxidos y nitrógeno, además de prohibir las emisiones de ozono.

#### 1.4.2 Otros Convenios en Relación con la Daños Causados por Contaminación.

Después de haber revisado de manera general las características de MARPOL y de acuerdo con lo prometido anteriormente, a continuación hacemos referencia a algunos otros de los convenios internacionales relacionados con la contaminación por embarcaciones, mencionando de sus principales objetivos.

##### 1.4.2.1 Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que Causen Contaminación por Hidrocarburos, 1969<sup>48</sup>.

El presente Convenio otorgó a los Estados ribereños el derecho y la posibilidad de actuar en caso de accidentes sucedidos en alta mar que pudieren causar daños por contaminación a sus costas, permitiéndoles llevar a cabo acciones para prevenir, mitigar o eliminar el peligro de las amenazas causadas por un accidente

<sup>47</sup> *Status of Conventions*, www.omi.org, Londres, 2001, p. 1-3

<sup>48</sup> Su nombre en inglés es "International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution 1969" (INTERVENTION Convention 69).

marítimo. No obstante lo anterior, el Estado ribereño que desee tomar acciones para reducir o eliminar el peligro que le pudiese afectar está obligado bajo el Convenio en comento a realizar consultas con los representantes del Estado del Pabellón del barco, con los propietarios del barco involucrado y si es posible con los representantes de la carga a bordo del mismo.

El Convenio contiene disposiciones expresas para sancionar a aquellos Estados ribereños que se excedan en sus acciones y que causen un daño mayor, ya sea a la embarcación en problemas o al medio ambiente, asimismo contiene un mecanismo de resolución de controversias surgidas por acciones llevadas a cabo con origen en el Convenio.

El Convenio se adoptó el 29 de Noviembre de 1969, pero entró en vigor hasta el 6 de mayo de 1975 y mientras entraba en vigor 6 años después de su adopción ya había sufrido su primer Protocolo en el año de 1973. Al momento de su adopción, el Convenio aplicaba a accidentes relacionados con contaminación producida por hidrocarburos, pero debido al creciente transporte en embarcaciones de otro tipo de mercancías igualmente peligrosas para el ambiente, mediante dos Protocolos, en los años de 1991 y 1996, se agregaron al Convenio listas de sustancias igualmente peligrosas y para las cuales el Convenio aplicaba de igual forma.

#### 1.4.2.2 Convenio Internacional Sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1969<sup>49</sup>.

Surge como uno de los primeros convenios internacionales auspiciados por la OMI que se dedica a la reparación del daño a las víctimas de un accidente marítimo, específicamente a daños debidos a la contaminación<sup>50</sup>, por primera vez se finca responsabilidad en los propietarios de las embarcaciones y su objetivo principal es el de asegurar indemnizaciones justas a los afectados por un accidente.

El Convenio se adoptó en el año de 1969, durante esta Conferencia hubo varias discusiones en relación con los límites de responsabilidad propuestos para el Convenio y finalmente adoptados para el mismo, muchos representantes de potenciales Estados Parte consideraron que éstos eran muy bajos; más tarde esa fue la razón principal de que en 1971 se llevara a cabo una nueva conferencia complementaria para dar paso al Convenio que a continuación se analiza.

#### 1.4.2.3 Convención Internacional Sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1971<sup>51</sup>.

---

<sup>49</sup> Su nombre en inglés es "*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969*" (CLC *Convention 69*).

<sup>50</sup> La expresión "Daños debidos a la Contaminación" está definida en los Convenios de 1992, a los cuales haremos referencia más adelante en el texto, como: "la pérdida o daños causados fuera del buque por la contaminación resultante del escape o la descarga de hidrocarburos procedentes de ese buque, dondequiera que se produzca tal escape o descarga, a condición de que la indemnización por deterioro del medio ambiente que no sea la pérdida de beneficios resultante de dicho deterioro estará limitada al coste de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse", "Los daños por contaminación incluyen además el coste de medidas preventivas razonables", Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, 1992 – Manual de Reclamaciones, Repro Workshop Ltd, Edición 1998, Alton, p. 7.

<sup>51</sup> Su nombre en inglés es "*International Convention on the Establishment of an International Fund for the Compensation for Oil Pollution Damage, 1971*" (FUND *Convention 71*).

A diferencia del Convenio comentado anteriormente que se refiere a la responsabilidad de los propietarios de las embarcaciones en relación con daños por hidrocarburos, el presente Convenio fue creado para obtener contribuciones de los importadores de petróleo con el propósito de cubrir aquellos excedentes de la limitación dispuesta a favor de los propietarios de buques y sus aseguradores bajo el Convenio Internacional Sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos para el caso de un daño a consecuencia de un accidente.

Dicho excedente a pagar se dividirá entre los Estados Parte del Convenio, de acuerdo con un mecanismo previsto en el mismo. Es importante mencionar que tanto el Convenio Internacional Sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos como la Convención Internacional Sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos, sufrieron modificaciones importantes en el año de 1992, a partir de las cuales se les denomina a ambos por su nombre y la terminación: 1992<sup>52</sup>.

---

<sup>52</sup> Ambos Protocolos de los convenios a los que se refieren los puntos 1.4.2.1 y 1.4.2.2 entraron en vigor el 30 de mayo de 1996 después de una eficiente firma de la mayoría de los Estados Parte de dichos convenios. Las más significantes aportaciones de los Protocolos se refieren a: 1) Un régimen especial de responsabilidad para los buques tanque pequeños y el incremento en el límite de compensación hasta por \$ 20,000,000.00 de Dólares. 2) La ampliación de su campo de aplicación hasta 200 millas (Zona Económica Exclusiva). 3) Los daños por contaminación persistentes se cubren sólo la primera vez. 4) Los gastos incurridos por concepto de prevención son recuperables en casos en los que haya existido un grave e inminente peligro de daño por contaminación, incluso cuando el derrame no ocurra. 5) Introduce una nueva definición de daño por contaminación que incluye los costos de reparación de daños al medio ambiente. *Newsletter - The International Tanker Owners Pollution Federation Ltd, The Benefits of the 1992 Protocols*, Junio 1996, Londres, p. 3.

#### 1.4.2.4 Convenio Internacional Sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990<sup>53</sup>.

En Julio de 1989 un grupo de países industrializados reunidos en París, impulsaron a través de la OMI un nuevo Convenio para desarrollar medidas para prevenir la contaminación por embarcaciones; sin embargo, esta vez el nuevo Convenio contemplaría un marco general para impulsar y regular la cooperación para combatir accidentes de grandes magnitudes que pudieran derivarse en contaminación marina. Con este Convenio las partes contratantes se obligaron a desarrollar medidas de cooperación para el caso de accidentes tanto de carácter nacional, como internacionales en cooperación con otros países.

Con el Convenio las embarcaciones de los Estados Parte están obligadas a mantener a bordo planes de emergencia para el caso de una posible contaminación por hidrocarburos, además de establecer una nueva coordinación obligatoria con los sistemas nacionales del lugar en el que se encontraren desarrollando sus actividades para enfrentar una posible contingencia que pudiera derivar en contaminación por hidrocarburos.

El presente Convenio, dispone además de un novedoso sistema de reembolso en favor de aquellos países que lleven a cabo acciones para auxiliar a otro durante un accidente marítimo. Finalmente, el Convenio tuvo un Protocolo en el año 2000, denominado Protocolo Relativo a la Cooperación, Preparación y Lucha Contra la

---

<sup>53</sup> Su nombre en inglés es "*International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation, 1990*" (OPRC Convention 90).

Contaminación por Sustancias Nocivas y Peligrosas (SNP), el cual como su nombre lo indica, tiene como propósito aplicar las mismas disposiciones del Convenio a otras sustancias clasificadas como peligrosas por diferentes Convenios o Códigos auspiciados por la OMI.

#### 1.4.2.5 Convenio Internacional Sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas (SNP)<sup>54</sup>.

Este último Convenio dentro del apartado de Prevención de la Contaminación como la segunda tarea principal de la OMI, es similar al Convenio Internacional Sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos comentado en el punto 1.4.2.1, sólo que dedicado a sustancias diferentes al petróleo y que por su naturaleza están clasificadas como peligrosas por diversos comités y subcomités de la OMI. Además, el Convenio se ocupa también de riesgos como incendios en las embarcaciones y explosiones.

### 1.5 Otros Asuntos.

Una vez ya analizadas las dos principales actividades de la OMI, la de Seguridad y la de Prevención de la Contaminación, es tiempo de dar paso a la sección denominada Otros Asuntos en la que finalmente podremos localizar a la Convención motivo de estudio del presente trabajo: el Convenio Internacional Sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho

---

<sup>54</sup> Su nombre en inglés es *"International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the carriage of Hazardous and Noxious Substances"*.

Marítimo 1976. El nombre de Otros Asuntos tal vez no parece muy exacto, además de no permitir el pensar en el tipo de actividades o Convenios que se pueden clasificar en este apartado, sin embargo, esto se debe a que los demás Convenios auspiciados por la OMI varían casi tanto como las actividades y los asuntos marítimos son posibles.

Sería imposible analizar cada uno de los distintos Convenios Internacionales que se encuentran clasificados dentro de este apartado y que son auspiciados por la OMI, toda vez que cada uno de ellos podría merecer un estudio independiente, es por eso que con el propósito de enumerar sólo algunos, a continuación se mencionarán las características principales de cuatro de ellos, no obstante que en el Apéndice II del presente trabajo se incluye una lista completa de todas las Convenciones adoptadas bajo el auspicio de la OMI.

#### 1.5.1 Convenio Internacional para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional<sup>55</sup>.

Este Convenio surgió como una obvia respuesta de los países dedicados al transporte marítimo que enfrentaban grandes problemas al cumplir con diferentes requisitos y documentos en cada puerto. En los años cincuenta las embarcaciones que se dedicaban a realizar tráfico de altura se encontraban con distintos problemas en cada lugar que visitaban, cada autoridad portuaria tenía reglas diferentes a cumplir al momento de arribar embarcaciones a sus jurisdicciones, los requisitos variaban absurdamente entre puerto y puerto; de tal manera que tal vez

---

<sup>55</sup> Su nombre en inglés es "Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965" (FACILITATION Convention 1965).

el mismo documento podía ser requerido en un lugar en un formato con cierto tamaño y en el siguiente país a visitar el mismo documento podía ser requerido en otro tamaño o en un color distinto de papel, el tiempo que se perdía para dar cumplimiento a los requisitos de cada país era demasiado.

Como resultado de los problemas arriba descritos, el tema de la facilitación del tráfico marítimo se trató en el seno de la OMI por primera vez en 1959, lo que desencadenó la adopción del Convenio Internacional para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional en el año de 1965, mismo que entraría en vigor en 1967.

Los principales objetivos de la Convención son los de prevenir demoras innecesarias en el tráfico marítimo, estimular la cooperación entre los diferentes Gobiernos y asegurar el más alto grado de uniformidad posible en las formalidades y procedimientos relativos a la llegada, permanencia y salida de buques en los puertos<sup>56</sup>.

El Convenio contiene entre su texto y sus anexos diversas recomendaciones para estandarizar las prácticas portuarias entre los Estados Parte, así como distintos listados de formalidades a cumplir entre los miembros del Convenio, requisitos que deberán de cumplir los distintos documentos a emplearse durante las diferentes etapas de una embarcación en puerto y regulaciones sanitarias y de salubridad para diferentes mercancías como animales y plantas.

---

<sup>56</sup> *Convention on Facilitation of International Maritime Traffic*, www.omi.org, Londres, 2001, p. 7

Adicionalmente, el Convenio regula a través de su texto original y de sus diversos Protocolos en los años 1973, 1986, 1987, 1990, 1992, 1993 y 1996, requisitos que deberán ser observados para la elaboración de documentación por parte de los buques como las declaraciones de carga, lista de tripulantes, declaraciones de propiedades de la tripulación, lista de pasajeros, mercancías peligrosas, o procedimientos para lidiar con problemas derivados de encontrar a bordo de las embarcaciones polizontes, sustancias ilegales como drogas o refugiados.

Este Convenio a partir de 1973, prevé el sistema de aceptación tácita para futuros Protocolos como muchos otros de los Convenios Internacionales auspiciados por la OMI.

#### 1.5.2 Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima<sup>57</sup>.

El presente Convenio fue adoptado primordialmente con la intención de mejorar las medidas para hacer frente a sucesos tales como ataques terroristas contra buques comerciales, el secuestro de embarcaciones, la piratería, acciones violentas contra personas a bordo de las embarcaciones y la instalación de objetos extraños a bordo de los buques con el propósito de dañarlos o destruirlos.

El Convenio contiene disposiciones relativas a procedimientos de seguridad, tanto en instalaciones en tierra como a bordo de las mismas embarcaciones. Para su

---

<sup>57</sup> Su nombre en inglés es "*Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, 1988*" (SUA Convention 88).

creación fueron tomadas en cuenta las medidas dispuestas para las aeronaves en instalaciones aeroportuarias por la Organización Internacional de Aviación Civil<sup>58</sup>.

Un capítulo del Convenio en comento obliga a las Estados Parte ya sea a extraditar o a procesar penalmente a los responsables de los posibles hechos ilícitos a bordo de las embarcaciones. El Convenio cuenta con un Protocolo hermano que regula los mismos aspectos, sólo que a bordo de plataformas de exploración y producción tanto de petróleo como de gas, al cual se le denomina Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad en Plataformas Fijas Localizadas en la Plataforma Continental, 1988<sup>59</sup>.

### 1.5.3 Convenio de Atenas relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar<sup>60</sup>.

En el año de 1974, la OMI consideró que era necesario establecer un régimen de responsabilidad para los daños sufridos por los pasajeros que viajan por mar a bordo de embarcaciones; es así, que en ese mismo año se adoptó bajo el auspicio nuevamente de la OMI, el Convenio de Atenas relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, el cual establece un límite en cuanto a la responsabilidad del naviero respecto a pérdidas o daños sufridos por los pasajeros a bordo de embarcaciones, ya sea sus personas o en sus equipajes hasta por un monto igual a 46,666 Derechos Especiales de Giro. Más adelante en el Segundo Capítulo de

<sup>58</sup> *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*, 1988, [www.omi.org](http://www.omi.org), Londres, 2001, p. 3

<sup>59</sup> Su nombre en inglés es "Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, 1988" (SUA Protocol 88).

<sup>60</sup> Su nombre en inglés es "Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974" (PAL Convention 74).

nuestro trabajo y en la parte que corresponde del Convenio Internacional Sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo 1976, se explicará a detalle qué son y cómo funcionan los Derechos Especiales de Giro.

El monto límite para reclamaciones por pasajeros a bordo de embarcaciones fue incrementado a 175,000 Derechos Especiales de Giro a través del Protocolo del mismo Convenio de 1990. No obstante en el Apéndice III del presente trabajo se incluye una lista de las Convenciones de la OMI de las que México es parte, considero pertinente adelantar que nuestro país no es parte del presente Convenio.

#### 1.5.4 Convenio Internacional Sobre Salvamento Marítimo<sup>61</sup>.

El Convenio en turno sustituye al Convenio de Salvamento adoptado en Bruselas en 1910, el cual disponía que un salvador de un buque podría recibir una recompensa sólo en el caso de que sus operaciones de salvamento hubieran tenido éxito, situación que dejaba en estado de indefensión a los buques que hubieran hecho esfuerzos o incurrido en gastos durante sus intentos de salvar a otra embarcación.

Además de lo anterior, el convenio de Bruselas de 1910 no hacía referencia a ningún tipo de recompensa por evitar daños por contaminación al medio marino, la cual sería introducida a partir del Convenio en comento. Con la adopción y entrada

---

<sup>61</sup> Su nombre en inglés es "*International Convention on Salvage, 1989*" (*SALVAGE Convention 89*).

en vigor del Convenio Internacional Sobre Salvamento Marítimo ahora es posible que los salvadores de una embarcación en problemas que esté enfrentando a un peligro inminente durante su navegación, o mientras se encuentre en puerto, puedan cobrar por sus operaciones de rescate una recompensa que deberá ser calculada tomando en consideración (i) la destreza con la que se hayan llevado a cabo sus acciones, (ii) los esfuerzos de los salvadores, y (iii) la disminución o eliminación del daño al medio ambiente durante el accidente de que se trate<sup>62</sup>.

Adicionalmente, el Convenio de 1989 dispone una nueva compensación a pagar a los salvadores aunque sus acciones no sean exitosas cien por ciento, y obliga a los propietarios de la embarcación que haya sufrido el peligro a pagar los gastos incurridos por los salvadores, más un porcentaje de recompensa que puede variar dependiendo de la negociación entre las partes o de la decisión de un Juez o un Arbitro en caso de controversia.

Una de las disposiciones más importantes del Convenio prevé que en caso de que el salvador del buque en peligro lleve a cabo sus acciones negligentemente, la recompensa a éste podrá ser reducida o negada por parte del buque salvado. Finalmente, es oportuno mencionar que de acuerdo con la presente Convención, los gastos a pagar al salvador deberán ser cubiertos de manera proporcional entre el buque y las mercancías a bordo del mismo que hayan gozado del beneficio de ser salvados, lo que en su caso daría lugar a una declaración de avería gruesa de

---

<sup>62</sup> Geoffrey, *Salvage and the Marine Environment* en revista *Tulane Law Review*, . op cit.. Supra Nota 23, p. 671.

acuerdo con los artículos 115, 116 y siguientes de la Ley de Navegación vigente en nuestro país<sup>63</sup>.

En caso de que el presente trabajo estuviera enfocado a un tema diferente al presente, correspondería este espacio para comentar brevemente el contenido y propósitos del Convenio Internacional Sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo 1976; sin embargo, el análisis a dicho Convenio se lleva a cabo, de manera más amplia y completa, en el segundo capítulo de la presente tesis, tan sólo después de hacer comentarios relativos a dos funciones complementarias de la OMI: sus Códigos y Recomendaciones y la Asistencia Técnica.

#### 1.6 Códigos y Recomendaciones.

Otra de las actividades de la OMI, además de promover la firma de los distintos tipos de Convenciones, como los que se han analizado anteriormente, es la de desarrollar Códigos y Recomendaciones relativos a diferentes tipos de cuestiones

---

<sup>63</sup> De la Ley de Navegación:

Art. 115.- Se entiende por avería todo daño o menoscabo que sufra la embarcación en puerto o durante la navegación, o que afecte a la carga desde que es embarcada hasta su desembarque en el lugar de destino; así como todo gasto extraordinario en que se incurra, durante la expedición para la conservación de la embarcación, de la carga o ambos.

Las Averías se clasifican en:

I. Avería común o gruesa es cuando se ha realizado o contraído, intencionada y razonablemente, cualquier sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en un riesgo común de la navegación por agua.

El importe de las averías comunes estará a cargo de todos los interesados en la travesía, en proporción al monto de sus respectivas intereses; y

II. Avería particular o simple toda la que no pueda ser considerada como común.

Las averías particulares son a cargo del propietario de la cosa que sufre el daño o que realiza el gasto extraordinario, sin perjuicio de las acciones por responsabilidad que puedan ejercitarse contra terceros.

Art. 116.- Los actos y contribuciones en concepto de avería común se rigen, salvo pacto en contrario, por los usos y costumbres internacionales, que se integran en las Reglas de York y Ambers vigentes.

dentro del ámbito marítimo, que al igual que las Convenciones de la OMI se podrían dividir en Códigos de Seguridad, Códigos para la Prevención de la Contaminación y Otros Códigos.

Los Códigos de la OMI no son de aplicación obligatoria para los Estados Parte de la OMI, sin embargo, muchos gobiernos los adoptan usualmente en sus legislaciones nacionales; también son considerados por los particulares como requisitos importantes durante todo tipo de contrataciones internacionales de embarcaciones que pueden variar desde la construcción de un buque, su operación, o inclusive su desguace.

No obstante lo anterior, algunos de los Códigos de la OMI han adquirido obligatoriedad internacional mediante su adopción por algunas de las Convenciones de la OMI a través de la aceptación tácita que ya se comentó anteriormente, es el caso del Código IGS<sup>64</sup> en 1993.

Algunos de los Códigos adoptados por la OMI a partir de su creación son los siguientes<sup>65</sup>:

- Código de Prácticas de Seguridad Relativas a las Cargas Sólidas a Granel.
- Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (Código IDS, 1996).
- Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad (Código NGV, 1994).

---

<sup>64</sup> Código Internacional de Gestión de la Seguridad 1993.

<sup>65</sup> Códigos y Recomendaciones, www.omi.org, Londres, 2001, p. 8

- Código Internacional de Señales.
- Código Internacional para el Transporte Sin Riesgos de Grano a Granel.
- Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG).
- Código para la Construcción y el Equipamiento de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CGrQ, 1971).
- Código para la Construcción y el Equipamiento de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código de Gaseros, 1975).
- Código para la Construcción y el Equipamiento de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CIG, 1983).
- Código para la Construcción y el Equipamiento de Buques que Transporten Químicos Peligrosos a Granel (Código CIQ).

### 1.7 Asistencia Técnica

Como se ha comentado a lo largo del presente capítulo, la tarea principal de la OMI es la de crear regulaciones internacionales en materia marítima a través de las Convenciones Internacionales que ella misma propone, sin embargo, la responsabilidad de implementar dichas Convenciones recae en cada uno de los Estados Parte del Convenio de que se trate; por esta razón la OMI desarrolló un programa de cooperación técnica dedicado a asistir a los gobiernos carentes de conocimiento técnico y de recursos para invertir en estos temas con el propósito de auxiliar a esos países a aprender a operar su industria marítima de manera eficiente y a analizar los contenidos de cada Convención con objeto de examinar su conveniencia y repercusión en particular.

Las tareas de asistencia técnica varían de muchas formas, puede tratarse desde cursos propios a cada país miembro en las instalaciones de la OMI, hasta programas globales a través de cursos, seminarios y publicaciones.

De todos los programas de asistencia técnica, la Universidad Marítima Mundial de Malmö en Suecia, es el más ambicioso. Su objetivo es proporcionar medios de formación de alto nivel para el personal de países en desarrollo que ya han alcanzado un nivel importante en sus respectivos países de origen, pero que aún requiere una formación superior más activa.

Además de la Universidad Marítima Mundial de Malmö, existen también el Instituto de Derecho Marítimo Internacional con sede en Malta y la Academia Marítima Internacional con sede en Italia. Todos estos programas de asistencia técnica proveídos por la OMI se financian mediante tres tipos de aportaciones, (i) las directamente hechas por al OMI, (ii) las que otorga la ONU a través de sus diferentes organismos y programas de desarrollo, y (iii) las que llevan a cabo directamente los países desarrollados con el propósito de mejorar los procedimientos marítimos y portuarios de países subdesarrollados<sup>66</sup>.

---

<sup>66</sup> GRIGGS, Patrick, *Uniformity of Maritime Law-An International Perspective* en revista Tulane Law Review, op cit. supra nota 2. p. 1577.

## CAPÍTULO 2

### Convenio Internacional Sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976

- 2.1 Concepto de Convenio Internacional.
- 2.2 Antecedentes del Convenio y distintos tipos de Limitación de Responsabilidad.
- 2.3 Derecho de Limitación.
  - 2.3.1 Personas con Derecho a la Limitación de Responsabilidad.
  - 2.3.2 Reclamaciones Sujetas a Limitación.
  - 2.3.3 Reclamaciones que No Pueden Ser Objeto de Limitación.
  - 2.3.4 Conducta que Excluye el Derecho a la Limitación.
  - 2.3.5 Reconvenções.
- 2.4 Limitación de la Responsabilidad.
  - 2.4.1 Límites Generales.
  - 2.4.2 Límites para las Reclamaciones Vinculadas a Pasajeros.
  - 2.4.3 Unidad de Cuenta.
  - 2.4.4 Acumulación de Reclamaciones.
  - 2.4.5 Limitación de Responsabilidad sin Constitución de un Fondo de Limitación.
- 2.5 El Fondo de Limitación.
  - 2.5.1 Constitución del Fondo.
  - 2.5.2 Distribución del Fondo.
  - 2.5.3 Acciones Excluidas.
  - 2.5.4 Legislación aplicable.
- 2.6 Ámbito de Aplicación.
- 2.7 Cláusulas Finales del Convenio.
  - 2.7.1 Firma, Ratificación y Adhesión.
  - 2.7.2 Entrada en Vigor.
  - 2.7.3 Reservas.
  - 2.7.4 Denuncia.
  - 2.7.5 Revisión y Enmienda.
  - 2.7.6 Revisión de las Cuantías de Limitación y de la Unidad de Cuenta o Unidad Monetaria.
  - 2.7.7 Depositario.
  - 2.7.8 Idiomas.

## 2.1 Concepto de Convenio Internacional.

Antes de dar paso al estudio del Convenio Internacional Sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo 1976, así como a sus antecedentes y los mismos de la limitación de responsabilidad, es necesario recordar el concepto o definición de Tratado o Convenio Internacional, mismo que es usualmente explicado por los tratadistas o doctrinarios con el propósito de identificar la fuente principal del Derecho Internacional; bajo estas circunstancias la definición que se puede dar a dichos acuerdos varían en complejidad de acuerdo con la rama del Derecho Internacional de que se trate o del punto de vista de cada autor.

Por lo que a este trabajo respecta, la definición expuesta hace ya más de cuarenta años por el Maestro Modesto Seara Vázquez es suficiente: "Tratado es todo acuerdo concluido entre dos o más sujetos del Derecho Internacional"<sup>1</sup>; a este respecto, Seara Vázquez señala que él habla de Sujetos y no de Estados para incluir también dentro de su definición a las Organizaciones Internacionales.

De acuerdo con varios autores, los acuerdos celebrados entre sujetos de Derecho Internacional pueden recibir distintos nombres como: Tratados, Convenios, Convenciones, Pactos, Protocolos o "Modus Vivendi", no obstante que en cualquiera de ellos debe concurrir el Órgano, Poder o Persona que de acuerdo con la Constitución de cada país u Organismo Internacional cuente con las facultades para concluir este tipo de Convenios.

Otro ejemplo de definición de Tratado es la establecida por la Convención de Viena en su artículo 2, párrafo 1 que a la letra dice: "Se entiende por tratado un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el Derecho Internacional Público, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualesquiera que sea su denominación particular"<sup>2</sup>.

Finalmente, la Fracción Primera del Artículo 2 de la Ley Sobre la Celebración de Tratados<sup>3</sup>, vigente en nuestro país, establece la siguiente definición: "Tratado: el convenio regido por el Derecho Internacional Público, celebrado por escrito entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y uno o varios sujetos de Derecho Internacional Público, ya sea que para su aplicación requiera o no la celebración de acuerdos en materias específicas, cualquiera que sea su denominación, mediante el cual los Estados Unidos Mexicanos asumen compromisos."; la misma fracción antes citada recuerda que "de conformidad con la fracción I del artículo 76 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos<sup>4</sup>, los tratados deberán ser aprobados por el Senado y serán Ley Suprema de toda la Unión cuando estén de acuerdo con la misma, en los términos del artículo 133<sup>5</sup> de la propia Constitución".

---

<sup>1</sup> SEARA Vázquez, Modesto, El Derecho Internacional Público, Pormaca, México, 1964, p. 4.

<sup>2</sup> Art. 2, Párrafo 1 de la Convención de Viena, citado en ORTIZ Ahlf, Loreta, Derecho Internacional Público, segunda edición, Harla, México, 1993, p. 17

<sup>3</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 2 de enero de 1992.

<sup>4</sup> Promulgada el 5 de Febrero de 1917.

<sup>5</sup> El Art. 133 de la CPEUM dispone que: "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

## 2.2 Antecedentes del Convenio y distintos tipos de Limitación de Responsabilidad.

Para comprender los orígenes de la limitación de responsabilidad es necesario entender cómo funciona en el negocio de la transportación de mercancías o pasaje vía marítima, el cual puede tener como riesgo el causar daños a la mercancía transportada o inclusive a los pasajeros, lo que a la postre puede resultar en ser responsable de pagar indemnizaciones contractuales a los dueños de la carga dañada o a las personas afectadas por el accidente o percance de que se trate. Así mismo, la naturaleza del transporte marítimo puede tener como consecuencia el causar daños a terceros ajenos a una relación contractual aunque el transportista no obre ilícitamente; a lo que comúnmente se denomina: responsabilidad civil y que se encuentra regulado expresamente en la ley de navegación vigente en el artículo 131<sup>6</sup>.

Como una respuesta a este tipo de riesgos contractuales y civiles, los empresarios navieros a lo largo de la historia han deseado reducir sus riesgos a través de la implementación de excepciones, códigos o leyes que les permitan minorizar o eliminar sus responsabilidades contractuales frente a sus clientes, lo que han

---

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".

<sup>6</sup> El artículo 131 de la Ley de Navegación dispone que: "El propietario de un buque, al ocurrir un siniestro será responsable de todos los daños que le sean imputables causados a terceros por la explotación de dicho buque o por la carga derramada o descargada desde el buque a resultas del siniestro, así como de las medidas tomadas para prevenir o minimizar los daños. Todos los buques que naveguen en las zonas marinas mexicanas o en aguas interiores deberán contar con un seguro de protección e indemnización por responsabilidad civil". Al seguro de responsabilidad civil antes citado se le conoce usualmente como PANDI o P&I.

conseguido mediante la promoción e implementación de diversas limitaciones de responsabilidad tanto a nivel nacional como internacional<sup>7</sup>.

Algunos de los principales ejemplos de este tipo de limitaciones de responsabilidad los podemos encontrar en los siguientes antecedentes: i) La "Merchant Shipping Act 1854" del Reino Unido, fijó una suma límite máxima de indemnización de 15 Libras Esterlinas por lesiones corporales y máxima de 8 Libras por daños a las cosas, en proporción al tonelaje del buque que hubiere causado el daño<sup>8</sup>, no obstante la primera legislación en el Reino Unido que estableció un límite de responsabilidad data del año de 1733<sup>9</sup>; (ii) la "Convención Sobre Limitación de Responsabilidad de los Propietarios de los Buques de Mar" adoptada en Bruselas en el año de 1924, establecía un fondo de limitación formado por el valor del buque al terminar el viaje más el 10 por ciento del valor del flete, misma que posteriormente sería sustituida por su convención sucesora de 1957 que fijó los montos de indemnización en 1,000 ó 3,100 francos oro por tonelada de arqueo del buque por créditos por daños materiales o daños corporales, respectivamente<sup>10</sup>; (iii) un ejemplo de limitación de la responsabilidad en nuestro país fue la dispuesta por nuestra legislación nacional denominada:

---

<sup>7</sup> LÓPEZ, Norman J., *Bes' Chartering & Shipping Terms*, décimo primera edición, Baker & Howard Ltd, Londres, 1992, p. 103

<sup>8</sup> BLAS SIMONE, Osvaldo, "Limitación Cuantitativa de la Responsabilidad en el Proyecto de Código Civil 1998", en revista LA LEY, volumen LXIV, Número 53, Marzo 2000, Buenos Aires, p. 2

<sup>9</sup> MOORE, Chirs, "English Law - Charterers and the Right to Limit Liability Under the 1976 Limitation Convention", en revista GARD NEWS, Vol. 163, Noruega, p. 1

<sup>10</sup> BLAS SIMONE, Osvaldo, "Limitación Cuantitativa de la Responsabilidad en el Proyecto de Código Civil 1998", en revista LA LEY, op.cit., supra nota 8, p. 2

"Fortuna de Mar"<sup>11</sup>; que consistía en que el propietario del buque responsable respondería al daño causado únicamente con el buque de su propiedad, las pertenencias de éste y sus accesorios, determinando de esta forma que el naviero podía hacer concreta y actual ésta limitación de responsabilidad mediante el abandono del buque de su propiedad, sus pertenencias y accesorios en favor de los acreedores<sup>12</sup>.

En este orden de ideas, es necesario recalcar que las Convenciones citadas en el segundo ejemplo del párrafo anterior, son antecedentes directos del Convenio motivo de mi trabajo de investigación, por lo que será necesario recordarlas para el caso de hacer referencia a las mismas a lo largo del presente capítulo, en casos en los que sea necesario comparar algunas de sus características con las del Convenio actual.

La conferencia que dio lugar al Convenio Internacional Sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo 1976, en adelante denominado "El Convenio", tuvo lugar en la ciudad de Londres, Inglaterra entre el 1° y el 19 noviembre de 1976 y fue auspiciada por la OMI. El propósito principal de dicha conferencia fue el de actualizar los montos de indemnización establecidos por las conferencias de limitación de los años 1924 y 1957 además de incorporarle un mecanismo de actualización a los montos de indemnización

---

<sup>11</sup> La "Fortuna de Mar" estaba prevista en el Artículo 135 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, el cual fue derogado mediante la promulgación de la Ley de Navegación actual el 4 de enero de 1994.

previstos por las anteriores conferencias que permitiera actualizar dichos montos de acuerdo al incremento en la inflación; sin embargo, al momento de llevar a cabo los trabajos para la redacción del Convenio muchos otros aspectos de la convención fueron modificados o actualizados<sup>13</sup>.

Una vez que el Convenio quedó terminado, su texto íntegro fue adoptado como ley nacional por el Reino Unido mediante la incorporación de su texto en la "*Merchant Shipping Act 1979*" sección 17<sup>14</sup>, no obstante pasarían varios años para que el Convenio entrara en vigor internacionalmente.

En el caso de México no cabe duda sobre la aplicabilidad de la Limitación dispuesta por el Convenio, toda vez que el artículo 132 de la ley de navegación adopta su contenido y claramente dispone que: "Los propietarios o navieros, salvadores, fletadores, armadores y operadores de buques podrán limitar su responsabilidad, con las reservas y en la forma y términos establecidos por el Convenio Sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, por el Convenio Internacional Sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos y por los demás en que México sea parte"; aunado a lo anterior, dicho Convenio fue adoptado por México y ratificado por el Senado para finalmente ser publicado en el

---

<sup>12</sup> GALINDO GARFIAS, Ignacio, "Cláusulas que Limitan o Excluyen la Responsabilidad en las Condiciones Generales de Contratación", en la revista *Revista de la Facultad de Derecho de México*, Tomo XXX, Núm 117, Septiembre-Diciembre 1980, UNAM, México, p. 882.

<sup>13</sup> GRIGGS, Patrick y WILLIAMS, Richard, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, *Lloyd's of London Press, Ltd*, Reino Unido, 1986, p. 1

Diario Oficial de la Federación el 9 de agosto de 1994 con los efectos que dicho acto supone.

Actualmente, cuando ocurre un accidente marítimo que causa daños a gran escala como pueden ser los de contaminación por hidrocarburos, los daños a puertos turísticos o a puertos o terminales privadas, o inclusive a arrecifes, como es el caso del presente trabajo, las acciones que se llevan a cabo tras dichos siniestros normalmente captan la atención de los medios masivos de comunicación, lo que provoca el desarrollo de expectativas indemnizatorias por encima de los límites establecidos por el Convenio o por encima del valor intrínseco de la propiedad dañada, situación que modifica negativamente las posibilidades de solucionar el conflicto originado por el siniestro entre los propietarios del buque responsable y los dueños de las propiedades dañadas; desde luego, este tipo de presiones se agudizan cuando el titular de los derechos afectados es el Gobierno Federal.

Es comúnmente pensado que las compañías marítimas forman parte de complejos empresariales transnacionales que gozan de salud financiera en abundancia; para defender este punto bastaría preguntar a la gente qué les viene a la mente con el nombre Aristóteles Onasis, seguramente muchos opinarían que fue un gran millonario con cientos de barcos y miles de millones de dólares en sus cuentas bancarias, sin embargo, si llevamos a cabo un análisis a detalle de la industria marítima, y en especial de la Mexicana, descubriríamos que muchos navieros

---

<sup>14</sup> SPRAGUE, Christopher y FOGLEMAN Valerie, "English Law: Damage to Persons, Property and the Environment", en la décimo sexta bienal en *Tulane Law School - Admiralty Law Institute*, 15:00 hrs. del 13

operan casi al límite del margen de sus costos, convirtiéndose entonces una razón económica en el principal argumento para mantener actualizados los límites de responsabilidad vigentes en nuestros días; la industria marítima no es tan productiva como se cree.

A este respecto, *Chris Moore*, abogado de uno de los despachos más prestigiados de Londres, Inglaterra, dice que "la limitación de responsabilidad no es un asunto de justicia, es un asunto de política pública que tiene su origen en la historia y su justificación en la conveniencia"<sup>15</sup>, por lo que a mi respecta, coincido en que a primera vista se podría pensar que las diferentes limitaciones de responsabilidad tienden a proteger a los empresarios dedicados al transporte marítimo y no benefician ni a los dueños de mercancías, ni a los posibles terceros afectados en caso de un siniestro, sin embargo, debemos recordar que el transporte internacional desde sus orígenes se ha constituido como una actividad estratégica para la convivencia humana y el desarrollo, razón por la cual deben de mantenerse e incrementarse los incentivos que permitan a los empresarios que decidan invertir en este tipo de transporte cierta estabilidad legal, en cuanto los riesgos que afrontan durante su actividad.

En relación con esta discusión, el joven jurista José David Enríquez Rosas en su libro titulado *Transporte Internacional de Mercancías*, presenta un comparativo de los argumentos del debate en torno a la limitación de la responsabilidad en el

---

de Marzo, 1997, Nueva Orleans, p. 3

sector del transporte en general basado en ideas previas expresadas por José García-Pita y Enrique Mapelli, mismo que aunque no hace referencia expresa al transporte marítimo, si concentra opiniones expresadas en torno a los *pros* y *contras* de la limitación de responsabilidad y por tal motivo se reproducen en este trabajo<sup>16</sup>.

A. Argumentos representativos en Contra de la Limitación.

- Violación a la garantía de legalidad (Igualdad ante la ley).
- Falta de Protección del Estado al usuario del transporte.

B. Argumentos representativos en Pro de la Limitación.

- Protección de cargas financieras extremas a la industria del transporte.
- Beneficio Indirecto generalizado a toda la sociedad.
- Necesidad de compartir el riesgo inherente al transporte.
- Estandarización de la indemnización por la obtención de un precio estándar.
- Estabilidad en primas de seguros.
- Posibilidad de contratar seguros de carga complementarios a la limitación.
- Unificación en el transporte internacional.
- Presunción de culpa en contra del porteador.

---

<sup>15</sup> MOORE, Chirs, "English Law – Charterers and the Right to Limit Liability Under the 1976 Limitation Convention", op. cit. supra nota 8, p. 1

<sup>16</sup> ENRIQUEZ ROSAS, José David, Transporte Internacional de Mercancías, Porrúa, México, 1999, p. 250

Cuando un barco sufre un accidente se puede ver involucrado en distintos tipos de reclamaciones como pudiera ser, por poner algunos ejemplos: (i) daño a casco, (ii) daño a carga y (iii) muerte o daños a tripulación o pasajeros, es así que en el caso de que el buque responsable pueda estar facultado para interponer una limitación de responsabilidad por motivo de dichos eventos, ya sea bajo el Convenio de nuestro estudio o bajo la tutela de cualquier ley nacional, dependiendo del puerto o lugar del que se trate, a dicha limitación de la responsabilidad se le denomina comúnmente "Limitación Global"; sin embargo, algunas de esas reclamaciones que pueden surgir con motivo de un accidente pueden estar sujetas a distintos regímenes de responsabilidad con base ya sea en ley nacional, en la voluntad contractual o en otras convenciones internacionales<sup>17</sup> en cuyos casos ambas limitaciones podrán ser interpuestas para actuar conjuntamente a favor del buque responsable.

Ejemplo de lo anterior es que un naviero dedicado al transporte puede estar facultado para limitar su responsabilidad frente a los propietarios de una carga dañada ya sea bajo las Reglas de la Haya<sup>18</sup>, La Haya Visby<sup>19</sup> o las Reglas de

---

<sup>17</sup> WILLIAMS, Richard, [*Limitation, Inter relationship between the right to "package" (or "individual claim") limitation and "global" limitation*], en revista *GARD NEWS*, Vol. 146, Noruega, p. 1

<sup>18</sup> Se trata de un conjunto de reglas internacionalmente acordadas en el año de 1924 que funcionan como condiciones estándar aplicables a los contratos de transporte por mar en los casos en los que dichos transportes están documentados por un conocimiento de embarque o algún documento similar e inclusive un conocimiento de embarque emitido bajo un contrato de fletamento. Su principal función generalmente es la de establecer un sistema de responsabilidades para el transportista para cada contrato de transporte además de otorgar al transportista ciertos derechos en relación con posibles reclamos bajo el contrato de que se trate. Las reglas pueden ser parte de las condiciones del contrato de transporte en dos formas: a) mediante la entrada en vigor de la regla vía adopción de una ley nacional, convirtiéndose así obligatorias si el transporte se lleva hacia o desde el país que las haya adoptado, y b) mediante su inclusión en el clausulado contractual en la cláusula que comúnmente se denomina "Cláusula Paramount", en cuyo caso las reglas sería obligatorias por así haberlo acordado las partes, LÓPEZ, Norman J., *Bes' Chartering & Shipping Terms*, op cit., supra nota 6, p. 82

Hamburgo<sup>20</sup>, cualquiera que resulte aplicable, inclusive bajo COGSA en Estados Unidos; a estas limitaciones se les denomina comúnmente: "Limitación por Paquete".

Más adelante en el cuarto capítulo del trabajo, se incluirá un ejemplo en el que se relaciona la limitación "Global" con la "Limitación por Paquete" con el propósito de demostrar la manera en la que se pueden interponer ambas limitaciones en caso de un siniestro.

Finalmente, antes de dar paso al análisis del texto del Convenio, es necesario mencionar que existen críticas al título del Convenio motivo de nuestro estudio, las cuales alegan que el término "Limitación de Responsabilidad", como usualmente se expresa, es incorrecto debido a que la "responsabilidad" es unívoca, es decir: se es o no responsable de algo; de acuerdo con las críticas la limitación no es de la responsabilidad sino del "*Quantum*" en el que dicha responsabilidad puede ser valorada<sup>21</sup>; sobre el particular, coincido completamente con la crítica, no obstante sería posible desarrollar un trabajo particular para ahondar en esta discusión.

---

<sup>19</sup> Son el protocolo de 1968 a las reglas de la Haya. *Ibidem*, p. 82

<sup>20</sup> Aunque supuestamente las Reglas de la Haya y las de la Haya Visby habían sido creadas para proteger a los dueños de cargas dañadas frente a los transportistas marítimos, algunos países principalmente exportadores consideraron que la protección otorgada por dichas reglas a los embarcadores era insuficiente y fue así que en el año de 1978, bajo los auspicios de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD) en la ciudad de Hamburgo en Alemania se promovieron estas nuevas reglas las cuales finalmente entraron en vigor en el año de 1992. La única forma en la que pueden ser aplicables para las partes es mediante su incorporación en el contrato de fletamento o en el conocimiento de embarque a través de la denominada "Cláusula Paramount". *Ibidem*, p. 83

<sup>21</sup> BLAS SIMONE, Osvaldo, "Limitación Cuantitativa de la Responsabilidad del Armador y del Transportador Marítimos", en revista LA LEY, volumen LXIV, número 36, Febrero 2000, Buenos Aires, p. 1

### 2.3 Derecho de Limitación.

Durante el presente capítulo me he referido al concepto de Convenio Internacional o Tratado, a ciertos aspectos históricos que dieron pie a la existencia de la limitación de responsabilidad y a los distintos tipos de limitación existentes; toca entonces el turno a una revisión completa del texto del Convenio motivo de nuestro trabajo, con el propósito de identificar primeramente a las personas facultadas para limitar su responsabilidad para después analizar aquellas partes importantes del mismo que en la práctica pueden representar una laguna en el Convenio o provocar incertidumbre en casos específicos. Con este objeto y para mayor referencia del lector, los siguientes incisos a lo largo del presente Capítulo siguen el mismo orden de los preceptos dictados por el Convenio y las partes transcritas del mismo se muestran en una letra distinta.

#### 2.3.1 Personas con Derecho a la Limitación de Responsabilidad.

El artículo 1 del Convenio, titulado igual que el presente inciso, dispone las personas que pueden limitar su responsabilidad bajo el Convenio, entre ellos incluye a los propietarios de los buques y a los salvadores. Los primeros quedan definidos por el segundo inciso del mismo artículo como los mismos propietarios de las embarcaciones, sus fletadores, el gestor naval y los armadores de un buque de navegación marítima, mientras que por salvador se entenderá toda persona que preste sus servicios directamente relacionados con operaciones de salvamento<sup>22</sup>.

---

<sup>22</sup> SPRAGUE, Christopher y FOGLEMAN Valeric, "English Law: Damage to Persons, Property and the Environment", op. cit, supra nota 14, p. 37

En atención a la definición que establece el Convenio para las personas facultadas para limitar su responsabilidad es necesario dar lectura a las definiciones que establece el artículo 16 de la ley de navegación, el cual dispone en su primer párrafo que: "El naviero o empresa naviera es la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aún cuando ello no constituya su actividad principal", así mismo, define en el segundo párrafo el concepto de armador, señalando que "armador es el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad la embarcación, con objeto de asumir su explotación y operación".

Más adelante, en el tercero y cuarto párrafo del mismo artículo antes citado, se encuentran las definiciones de operador y propietario, señalándose que "operador es la persona física o moral que, sin tener la calidad de naviero o armador, celebra a nombre propio los contratos de transporte por agua para la utilización del espacio de las embarcaciones que él a su vez, haya contratado", a quien también se le puede llamar fletador; y propietario, que "es la persona física o moral titular del derecho real de la propiedad de una o varias embarcaciones o artefactos navales, bajo cualquier título legal".

Como se puede observar, cualquiera de estas definiciones de la ley mexicana se encuadra en las descritas por el texto del Convenio, por lo que no habría discrepancia entre las figuras dispuestas por el Convenio y las previstas por nuestra legislación para la aplicación de la Convención.

En donde sí existe una discusión, es en la parte del segundo inciso del primer artículo que dice que los fletadores también podrán limitar su responsabilidad al igual que las demás personas mencionadas por el Convenio, toda vez que en el Reino Unido ya han existido litigios que han declarado que los fletadores efectivamente podrán limitar su responsabilidad pero únicamente contra terceros o dueños de mercancías dañadas, pero en ningún caso contra los propietarios de las embarcaciones<sup>23</sup>.

El cambio más representativo del Convenio de 1976 en relación con sus antecedentes anteriores, es la inclusión, en las personas que pueden limitar su responsabilidad, de los salvadores y los aseguradores, lo que significa que un salvador que cause un daño durante sus operaciones de salvamento tendrá la posibilidad de interponer la limitación de responsabilidad como si se tratara de un buque responsable de cualquier siniestro. Por lo que se refiere a los aseguradores, el inciso 6 del artículo en análisis es muy claro al señalar que todo asegurador de la responsabilidad por reclamaciones que estén sujetas a limitación de conformidad con las reglas del presente Convenio, tendrá derecho a gozar de los privilegios del Convenio en la misma medida que su asegurado; lo que le permitirá a una compañía de seguros o club de *Protection and Indemnity (P&I)* reducir el monto de los reclamos que se le presenten al máximo que establezca el Convenio para su asegurado.

---

<sup>23</sup> MOORE, Chirs, ["AEGEAN SEA" limiting the Right to Limit?], en revista GARD NEWS, Vol. 150, Nonicga, p. 3

Como se indicó anteriormente, en cada análisis del texto de la Convención se incluirá el texto transcrito del artículo de que se trate para mayor referencia del lector. El artículo 1 dispone que:

**1. Los propietarios de buques y los salvadores, tal como se les define a continuación, podrán limitar la responsabilidad nacida de las reclamaciones que se enumeran en el Artículo 2, acogiéndose a las disposiciones del presente Convenio.**

**2. Por propietario se entenderá el propietario, el fletador, el gestor naval y el armador de un buque de navegación marítima.**

**3. Por salvador se entenderá toda persona que preste servicios directamente relacionados con operaciones de auxilio o salvamento. Figurarán también entre estas operaciones aquellas a que se hace referencia en los apartados d), e) y f) del párrafo 1 del Artículo 2.**

**4. Si se promueven cualesquiera de las reclamaciones enunciadas en el Artículo 2 contra cualquier persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean responsables el propietario o el salvador, esa persona podrá invocar el derecho de limitación de la responsabilidad estipulado en el presente Convenio.**

**5. En el presente Convenio, la responsabilidad del propietario de un buque comprenderá la responsabilidad nacida de una acción incoada contra el buque mismo.**

**6. Todo asegurador de la responsabilidad por reclamaciones que estén sujetas a limitación de conformidad con las reglas del presente Convenio tendrá derecho a gozar de los privilegios del Convenio en la misma medida que el asegurado.**

**7. El hecho de invocar la limitación de responsabilidad no constituirá una admisión de responsabilidad.**

### 2.3.2 Reclamaciones Sujetas a Limitación.

En esta ocasión transcribimos primeramente el texto del segundo artículo y todos sus incisos para posteriormente analizar su contenido.

**1. A reserva de lo dispuesto en los Artículos 3 y 4, estarán sujetas a limitación las reclamaciones enumeradas a continuación, sean cuáles fueren los supuestos de responsabilidad:**

**a) reclamaciones relacionadas con muerte, lesiones corporales, pérdidas o daños sufridos en las cosas (Incluidos daños a obras portuarias, dársenas,**

- vías navegables y ayudas a la navegación), que se hayan producido a bordo o estén directamente vinculados con la explotación del buque o con operaciones de auxilio o salvamento, y los perjuicios derivados de cualquiera de esas causas;
- b) reclamaciones relacionadas con perjuicios derivados de retrasos en el transporte por mar de la carga, los pasajeros o el equipaje de éstos;
  - c) reclamaciones relacionadas con otros perjuicios derivados de la violación de derechos que no sean contractuales, irrogados en directa vinculación con la explotación del buque o con operaciones de auxilio o salvamento;
  - d) reclamaciones relacionadas con la puesta a flote, remoción, destrucción o eliminación de la peligrosidad de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado, con inclusión de todo lo que esté o haya estado a bordo de tal buque;
  - e) reclamaciones relacionadas con la remoción o la destrucción del cargamento del buque o la eliminación de la peligrosidad de dicho cargamento;
  - f) reclamaciones promovidas por una persona que no sea la persona responsable, relacionada con las medidas tomadas a fin de evitar o aminorar los perjuicios respecto de los cuales la persona responsable pueda limitar su responsabilidad de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio, y los ocasionados ulteriormente por tales medidas.

2. Las reclamaciones establecidas en el párrafo 1 estarán sujetas a limitación de responsabilidad aún cuando sean promovidas por vía de recurso o a fines de indemnización en régimen contractual o de otra índole. Sin embargo, las reclamaciones promovidas de conformidad con lo dispuesto en los apartados d), e) y f) del párrafo 1 no estarán sujetas a limitación de responsabilidad en la medida en que guarden remuneración concertada por contrato con la persona responsable.

El presente artículo, como su título lo indica, se refiere a las reclamaciones que pueden ser objeto de limitación, es decir, a aquellas a las que no obstante su origen o monto aplica la limitación de responsabilidad a calcular con base en los artículos 6 y 7 del Convenio.

De acuerdo con los autores de *Limitation of Liability for Maritime Claims*, Patrick Griggs y Richard Williams, las dos aportaciones más importantes de este artículo del Convenio 1976, en razón de las conferencias de limitación anteriores son que:

- 1) Actualmente las reclamaciones con derecho a limitación tienen derecho a ésta sin importar cual haya sido su origen [Artículo 2, 1], y
- 2) Que para la aplicación de la limitación únicamente será necesario que dicho reclamo tenga origen a bordo del buque, en conexión directa con la operación del mismo, o con alguna operación de salvamento<sup>24</sup> [Artículo 2, 1 a)].

Por lo que respecta al análisis de cada uno de los incisos y sub-incisos del Artículo, el inciso a) del numeral 1 del artículo 2, define claramente que la limitación aplicará a todos los eventos que ocurran a bordo o en directa vinculación con la operación del buque, o con las operaciones de salvamento, así como con los perjuicios que resultaren de dicho siniestro.

A este respecto, queda claro que la primera parte del inciso, deja abierta la puerta a cualquier reclamo relacionado con la operación del barco, supuesto que hace imposible listar todos los siniestros que pudieran tener origen en la operación de un buque; posteriormente antes de finalizar el inciso, éste menciona que también estarán incluidos los perjuicios derivados de cualquier siniestro, lo que hace obligatorio pensar que dicha disposición podría provocar una confusión entre los diferentes países signatarios del Convenio toda vez que es posible que cada uno de ellos cuente con diferentes sistemas de compensación o resarcimiento para el caso de este tipo de daños. Por lo que a nuestro país toca, el Código Civil

---

<sup>24</sup> GRIGGS, Patrick y WILLIAMS, Richard, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, op. cit, supra nota 13, p. 19

establece en su artículo 1915 que "la reparación del daño debe consistir a elección del ofendido en el establecimiento de la situación anterior, cuando ello sea posible o en el pago de daños y perjuicios", mismos que de acuerdo con la costumbre y con al opinión del tratadista Rafael Rojina Villegas deben ser siempre fijados en Dinero<sup>25</sup>. En un análisis más profundo de este inciso en el capítulo cuarto del presente trabajo descubriré si el daño causado a un arrecife se puede limitar bajo el supuesto consignado en este inciso del artículo.

El inciso 1, b) no parece ser tan relevante toda vez que es difícil pensar en que pudiera darse el caso de que un retraso en la entrega de mercancías o pasajeros pudiera alcanzar los montos de limitación dispuestos por el Convenio, sin duda sería más sencillo reclamar montos al naviero dentro de los límites del contrato.

Por lo que a mi respecta, el inciso 1, c) es uno de los más importantes en el artículo 2, de su lectura se desprende que la limitación de responsabilidad podrá aplicarse a cualquier reclamo ajeno a una relación contractual con el buque.

Por lo que toca al inciso 1, d), éste se refiere a que la limitación de responsabilidad podrá aplicar a montos reclamados por las empresas que hayan llevado a cabo operaciones de reflotamiento, remoción, destrucción o eliminación de la peligrosidad de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado, sin embargo es importante hacer mención que no se debe tratar de una operación de

---

<sup>25</sup> ROJINA VILLEGAS, Rafael, Compendio de Derecho Civil – Teoría General de las Obligaciones, vigésima edición, Porrúa, México, 1997, p. 364

salvamento, sino que el supuesto implica que el buque de que se trate ya no esté en operación o su pérdida haya sido consumada. Un ejemplo de este supuesto podría ser el de un buque hundido que se encontrara bloqueando un canal de navegación cercano a un puerto en nuestro país, en ese caso el capitán de puerto habilitado en ese lugar, sobre el cual recae la autoridad marítima que originariamente ejerce el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, podría con base en las fracciones V y IX del artículo 8 de la Ley de Navegación, ordenar a una empresa privada cualquiera de las acciones arriba mencionadas, en cuyo caso los propietarios del barco podrían interponer la limitación de responsabilidad al cobro de dichas acciones ordenadas por la autoridad marítima. Un caso similar es el dispuesto por el inciso 1, e) del artículo.

El caso del inciso 1, f) es muy sencillo aunque su lectura no lo parezca, la limitación de responsabilidad aplicará también a las reclamaciones que pretendan realizar terceros al buque responsable por acciones llevadas a cabo para disminuir o evitar un daño también sujeto a limitación de responsabilidad de acuerdo con los incisos anteriores.

De la segunda parte del inciso 2 del artículo se puede rescatar una parte importante, esto es que las reclamaciones descritas en los incisos d), e) y f) no podrán ser sujetas de limitación si previamente a los servicios descritos por esos mismos incisos se estableció una relación contractual específica.

### 2.3.3 Reclamaciones que No Pueden Ser Objeto de Limitación.

Una vez que en el artículo anterior del Convenio se establecieron las reclamaciones sujetas a la limitación de responsabilidad, el artículo 3 de la Convención establece los casos de excepción.

Entre los casos de excepción podemos señalar las reclamaciones derivadas de operaciones de salvamento o relacionadas con contribución a avería gruesa [Art. 3, a)]; las cuales de acuerdo con lo expuesto en el capítulo 1 del presente trabajo se encuentran reguladas por el Convenio Internacional de Salvamento Marítimo y las Reglas York-Amberes respectivamente, y que establecen sus límites o mecanismos de cuantificación propios. De la misma forma están regulados por la Ley de Navegación vigente en los artículos 125 y 116<sup>26</sup>.

Los incisos b), c) y d) del artículo 3 se refieren a excepciones a las que no aplica la limitación de responsabilidad por tratarse de daños regulados expresamente en otros Convenios Internacionales, que al igual que los reclamos mencionados en el párrafo anterior cuentan con sus propios mecanismos para establecer sus montos de indemnización por daños.

El último inciso del artículo se refiere a que el Convenio no será aplicable a reclamaciones nacidas de contratos de servicios en particular que impongan una

---

<sup>26</sup> El Art. 125 de la ley de navegación dispone que: "Toda operación de salvamento y las responsabilidades y derechos de las partes, se regirán por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo". Mientras que el Art. 116 de la misma ley establece que: "Los actos y contribuciones en concepto de avería común se rigen

limitación mayor a la dispuesta por el Convenio. Un ejemplo sería que en otros países se pudiera dar el caso de contratos laborales que permitieran a un trabajador de un buque reclamar montos mayores a los dispuestos por el convenio, sin embargo, este supuesto no aplica en México.

En este artículo es importante mencionar que no se excluye daño ambiental por daños físicos como pudiera ser el de daño a arrecifes, situación que analizaremos más a fondo en el capítulo 4 del presente trabajo.

El texto completo del artículo 3 es el siguiente:

Las reglas del presente Convenio no serán de aplicación en los casos de:

- a) reclamaciones relacionadas con operaciones de auxilio o salvamento o con contribución a la avería gruesa;
- b) reclamaciones relacionadas con daños resultantes de la contaminación por hidrocarburos, en el sentido que se da a tales daños en el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación por las aguas del mar por hidrocarburos, del 29 de noviembre de 1969, y en toda enmienda o Protocolo correspondiente al mismo que esté en vigor;
- c) reclamaciones sujetas a lo dispuesto en cualquier Convenio Internacional o legislación nacional que rijan o prohíban la limitación de la responsabilidad por daños nucleares;
- d) reclamaciones contra el propietario de un buque nuclear relacionadas con daños nucleares;
- e) reclamaciones promovidas por los empleados del propietario o del salvador cuyo cometido guarde relación con el buque o con las operaciones de auxilio o salvamento, y las reclamaciones promovidas por los herederos de aquellos o por personas a su cargo u otras que tengan derecho a promoverlas si, en virtud de la ley que regule el contrato de servicios concertado entre el propietario del buque o el salvador y dichos empleados, el propietario o el salvador no tienen derecho a limitar su responsabilidad respecto de dichas reclamaciones o si la mencionada ley sólo les permite limitar su responsabilidad a una cuantía que sea superior a la estipulada en el Artículo 6.

---

salvo pacto en contrario, por los usos y costumbres internacionales, que se integran en las Reglas de York y Amberes vigentes.

#### 2.3.4 Conducta que Excluye el Derecho a la Limitación.

El artículo 4 representa el cambio más significativo que en su momento presentó el Convenio motivo de nuestro estudio, ya que las convenciones de limitación anteriores sufrían de inexactitud en la conducta que excluía el derecho de limitación a los propietarios. Es así que el Convenio introduce una nueva y más sencilla redacción para esta condición:

**La persona responsable no tendrá derecho a limitar su responsabilidad si se prueba que el perjuicio fue ocasionado por una acción o una omisión suyas y que incurrió en ésta con intención de causar ese perjuicio, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originaría el perjuicio.**

El texto del Convenio es similar a otras Reglas o Convenciones que regulan otras limitaciones en transporte marítimo, algunas de las cuales se transcriben a continuación para referencia del lector:

- Artículo 25 de la Convención de Varsovia 1929, modificado por el Artículo 13 del Protocolo de la Haya de 1955 establece que: "Los límites de responsabilidad especificados en el Artículo 22 no aplicarán si es demostrado que el daño tuvo origen a causa de un acto u omisión del transportista, sus empleados o agentes hecho con el propósito de causar el daño temerariamente y con conocimiento de que el daño probablemente sucedería, a menos que, dicho acto u omisión de un empleado o agente, sea probado que era parte de su ámbito de actividades".

- Artículo 13 de la Convención de Atenas, que establece: "El transportista no estará facultado para ejercer el beneficio de la limitación de responsabilidad dispuesto por los artículos 7 y 8 y el párrafo 1 del artículo 10 si es demostrado que

el daño de que se trate resultó de un acto u omisión del transportista realizado con la intención de causar dicho daño, o temerariamente y con conocimiento de que dicho daño podría ocasionarse”.

- Artículo IV Regla 5 e) de las Reglas de la Haya Visby, que establece que: “ Ni el transportista ni el barco estarán facultados para interponer la limitación de responsabilidad dispuesta en el presente párrafo si es demostrado que el daño de que se trate es resultado de un acto u omisión del transportista hecho con el propósito de causar dicho daño o temerariamente y con conocimiento de que dicho daño muy probablemente sucedería”.

- Artículo 8 Regla 1 de la Reglas de Hamburgo, que establece que: “El transportista no esta facultado para el beneficio de la limitación de la responsabilidad dispuesta por el artículo 6 si la pérdida, daño o retraso es resultado de un acto u omisión del transportista hecho con el propósito de causar dicha pérdida, daño o retraso o temerariamente y con conocimiento de que dicha pérdida, daño o retraso probablemente sucedería”.

De la lectura de las diferentes Convenciones o Reglas se desprende que todas son ciertamente parecidas en la condición principal para la aplicación de su respectiva limitación de responsabilidad, toda vez que únicamente varían un poco en el nombre del sujeto con derecho a limitar y en la forma en la que denominan al tipo de daño que pudiera ocurrir. En cuanto al nombre que cada Convención le otorga al sujeto que puede limitar es necesario observar que en la ley Mexicana

este problema no sería relevante toda vez que el Código Civil establece claramente a lo largo de su Capítulo V diversas analogías de las que se desprende que los dueños de las embarcaciones responderán de los daños causados por sus empleados<sup>27</sup>.

Todavía en el texto del artículo 4 del Convenio, es necesario analizar quién tendrá la carga de la prueba para demostrar cualquiera de los supuestos que prevé el artículo para cancelar la posibilidad de interponer la limitación de responsabilidad, de acuerdo con algunos textos consultados durante la presente investigación, existen propuestas para modificar el Convenio en este sentido de adicionar un párrafo que defina que parte interesada tendrá la carga de la prueba para demostrar la intencionalidad con que se haya actuado en el hecho que dio origen al siniestro tras el cual se trate de interponer la limitación de responsabilidad, sin embargo, dichas propuestas no han hecho eco en el seno de la OMI. Mi punto de vista al respecto es que la persona que desee limitar su responsabilidad lo podrá hacer a menos que su contraparte (la persona afectada) pueda probar ante el juez o autoridad que esté conociendo del procedimiento de limitación que el hecho, acto u omisión que dio lugar al siniestro se encuadra en los descritos en éste artículo en comento.

---

<sup>27</sup> Diversos artículos del Código Civil:

Artículo 1918.- Las personas morales son responsables de los daños y perjuicios que causen sus representantes legales en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 1919.- Los que ejerzan la patria potestad tienen la obligación de responder de los daños y perjuicios causados por los actos de los menores que estén bajo su poder y que habiten con ellos.

Artículo 1923.- Los maestros artesanos son responsables de los daños y perjuicios causados por sus operarios en la ejecución de los trabajos que les encomiendan.

Artículo 1924.- Los patronos y los dueños de establecimientos mercantiles están obligados a responder de los daños y perjuicios causados por sus obreros o dependientes, en el ejercicio de sus funciones.

### 2.3.5 Reconvenciones.

**Cuando una persona con derecho a limitación de responsabilidad en virtud de las reglas del presente Convenio pueda hacer valer frente al titular de una reclamación otra reclamación originada por el mismo acontecimiento se contrapondrá las cuantías de ambas reclamaciones, y lo dispuesto en el presente Convenio será aplicable solamente a la diferencia que pueda haber.**

El presente artículo, que es el último del primer capítulo del Convenio se refiere a posibles reclamaciones que pudieran tenerse dos partes a raíz de un mismo acontecimiento, en el cual la limitación de responsabilidad se aplicará únicamente a la diferencia que exista entre ambos reclamos. En el texto parece que no hay dificultad en el presente artículo, sin embargo, habría que plantearse un ejemplo para resolver algunas dudas, sobre todo en el caso de determinar si se puede afirmar que ambos reclamos provienen del mismo siniestro o incidente.

### 2.4 Limitación de la Responsabilidad.

Tras haber llevado acabo una revisión de los antecedentes del Convenio, así como de su primer capítulo, que establece las personas con derecho a invocar la limitación de responsabilidad, las reclamaciones sujetas a limitación, las reclamaciones que no pueden ser objeto de la limitación y la conducta que excluye el derecho de la limitación, es turno de analizar los montos de limitación dispuestos por el Convenio, mismos que se establecen en el segundo capítulo del Convenio incluyendo los valores que se otorgarán a cada caso en concreto y las distintas formas en las que se deberá calcular la indemnización; además de las primeras guías para la aplicación del fondo de limitación, del cual hablaremos más adelante en nuestro trabajo.

La limitación de responsabilidad se divide en dos categorías: Límites Generales (2.4.1) y Límites para las reclamaciones vinculadas a pasajeros (2.4.2); a su vez los Límites Generales se dividen en (i) Reclamaciones relacionadas con Muerte o Lesiones, y (ii) Respecto de cualquier otra reclamación.

Reclamaciones en General	A) Límites Generales (2.4.1)	Reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones. [Art. 6, 1, a)]
	B) Límites para las reclamaciones vinculadas a pasajeros (2.4.2)	Respecto de cualquier otra reclamación. [Art. 6, 1, b)]

#### 2.4.1 Límites Generales.

La primera parte del artículo 6 (inciso 1) del Convenio, dispone lo siguiente:

**1. Los límites de responsabilidad para reclamaciones que, siendo distintas de las mencionadas en el Artículo 7, surjan en cada caso concreto, se calcularán con arreglo a los siguientes valores:**

- a) respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales,
  - i) 333.000 unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 500 toneladas;
  - ii) para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i):  
de 501 a 3,000 toneladas, 500 unidades de cuenta por toneladas;  
de 3,001 a 30,000 toneladas, 333 unidades de cuenta por toneladas;  
de 30,001 a 70,000 toneladas, 250 unidades de cuenta por tonelada; y  
por cada tonelada que exceda de 70,000 toneladas, 167 unidades de cuenta;
- b) respecto de otra reclamación,
  - i) 167,000 unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 500 toneladas;

- ii) para buques cuyo arqueado exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i): de 501 a 30,000 toneladas, 167 unidades de cuenta por toneladas; de 30,001 a 70,000 toneladas, 125 unidades de cuenta por tonelada; y por cada tonelada que exceda de 70,000 toneladas, 83 unidades de cuenta.

Como se puede ver en la primera parte del artículo, el Convenio establece dos tipos de indemnizaciones, (i) para reclamaciones relacionadas con muerte y (ii) para reclamaciones en general, las cuales siguen un mismo sistema para calcular la limitación de responsabilidad, basado en el tonelaje de las embarcaciones y en la aplicación de un factor denominado "Unidad de Cuenta", del cual hablaremos más adelante en el siguiente capítulo.

También, en la primera parte del artículo, se menciona que dichos cálculos aplicarán a reclamaciones distintas de las establecidas en el artículo 7 del Convenio (Reclamaciones vinculadas a pasajeros). Es importante hacer notar que el Convenio dispone que la limitación de responsabilidad es aplicable a buques a partir de las 500 toneladas de peso bruto, además de que más adelante en el texto del Convenio, él mismo deja abierta la posibilidad a cada país signatario en su propia ley nacional establezca los límites para embarcaciones menores.

A continuación se muestran algunos ejemplos de cálculos de limitación global para el caso de daños respecto de cualquier reclamación, dispuesta por el Convenio<sup>28</sup>:

---

<sup>28</sup> Para los cálculos de la presente tabla se tomó el tipo de cambio Derecho Especial de Giro/ Dólar del 14 de agosto del 2001 que era de 1 DEG = 1 US; y para su conversión a pesos en 9.30 Pesos por Dólar.

	<u>Tipo de Buque</u>	<u>Tonelaje Bruto</u>	<u>Limitación en Dólares Americanos</u>	<u>Limitación en Pesos Mexicanos</u>
1)	Buque Petrolero	123,726 TB	16'987,847.66	157'986,983.23
2)	Carguero/Granelero	109,509 TB	15'489,233.69	144'049,873.31
3)	Carga General	51,680 TB	8'416,290.00	78'271,497.00
4)	Buque para Contenedores	22,735 TB	5'033,956.15	46'815,792.19
5)	Gasero	10,054 TB	2'344,442.86	21'803,318.59
6)	Petrolero/ Químicos	5,852 TB	1'453,240.68	13'515,138.32
7)	Buque tanque para Químicos	3,409 TB	935,104.81	8'696,474.73

Como se dijo anteriormente, la limitación de responsabilidad Global puede ser aplicada conjuntamente con otras limitaciones por paquete con lo son las dispuestas por las Reglas de la Haya, la Haya Visby, las Reglas de Hamburgo y las dispuestas por la ley Norteamericana denominada COGSA, las cuales establecen los siguientes límites<sup>29</sup>:

Reglas de la Haya	100 Libras Esterlinas por paquete o unidad
Haya Visby	666.67 Derechos Especiales de Giro por paquete o unidad o 2 Derechos especiales de Giro por kilo, cualquiera que resulte mayor.
Reglas de Hamburgo	835 Derechos Especiales de Giro por paquete o 2.5 Derechos Especiales de Giro por kilo, cualquiera que resulte mayor; y por el retraso dos veces y media el flete por cobrar de las mercancías retrasadas pero que en

<sup>29</sup> "Comparative summary of International Conventions and other legal regimes applicable to carriage of goods by sea", documento en [www.gard.no](http://www.gard.no), p. 4

	ningún caso superen el total del flete bajo el contrato de transporte.
COGSA	500 Dólares por paquete o en el caso de mercancías no transportadas por paquete por <i>Customary Freight Unit</i>

El siguiente inciso del artículo 6 puede ser que sea uno de los más confusos del Convenio, de acuerdo con los autores *Patrick Griggs* y *Richard Williams*, previamente citados en nuestro trabajo, no es claro si este inciso se refiere a que el excedente a la limitación calculada bajo el Art. 6, 1 a), "reclamaciones por muerte o lesiones corporales" se aplicará directamente a un nuevo cálculo de limitación bajo el Art. 6, 1 b), o si este caso previsto en el artículo sólo será aplicable en aquellos casos en que derivados de un mismo siniestro surjan ambos tipos de reclamaciones, tanto casos de muerte a terceros o lesiones corporales como daños en las cosas o demás reclamaciones<sup>30</sup>.

A este respecto, durante la presente investigación no fue posible encontrar un caso en el que ésta diferencia haya sido planteada y mucho menos resuelta, situación que puede tener origen en que los límites de responsabilidad por muerte o lesiones son, por mucho, menores a los establecidos en la limitación del art. 6, 1 b), como sucede en el caso de México, en el que el segundo párrafo del artículo 1915 del Código Civil dispone que "cuando el daño se cause a las personas y produzca la muerte, incapacidad total permanente, parcial permanente, total temporal o parcial temporal, el grado de la reparación se determinará atendiendo a

<sup>30</sup> GRIGGS, Patrick y WILLIAMS, Richard, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, op. cit, supra nota 13, p. 48

lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo. Para calcular la indemnización que corresponda se tomará como base el cuádruplo del salario mínimo diario más alto que esté en vigor en la región y se extenderá al número de días que para cada una de las incapacidades mencionadas señala la Ley Federal del Trabajo"; a este respecto, la Ley Federal del Trabajo establece en su artículo 502 que "en caso de muerte del trabajador, la indemnización que corresponda a las personas a que se refiere el artículo anterior será la cantidad equivalente al importe de setecientos treinta días de salario", cálculo, que en el caso de muerte, podría llegar a sumar la cantidad de \$ 132,422.00, cantidad que obviamente es menor que cualquiera de los límites de responsabilidad del Convenio arriba citados.

**2. Si la cuantía calculada de conformidad con el párrafo 1 a) no basta para satisfacer en su totalidad las reclamaciones mencionadas en él, se podrá disponer de la cuantía calculada de conformidad con el párrafo 1 b) para saldar la diferencia impagada de las reclamaciones mencionadas en el párrafo 1 a) y esa diferencia tendrá la misma prelación que las reclamaciones mencionadas en el párrafo 1 b).**

El siguiente párrafo del Convenio se refiere a que cada Estado Parte de la Convención conservará la opción de dar la prelación que considere conveniente a los daños a la infraestructura portuaria sobre los daños agrupados dentro de "Las Demás Reclamaciones" [Art. 6, 1 b)], sin embargo, en ningún caso podrá otorgar prioridad a dichos reclamos sobre las reclamaciones de muerte y lesiones corporales.

En relación con este punto, el artículo 80 de la Ley de Navegación de nuestro país establece claramente los privilegios marítimos sobre las embarcaciones y artefactos navales en el siguiente orden: 1) En primer lugar, los sueldos y otras

cantidades debidas a la tripulación de la embarcación, en virtud de su enrolamiento a bordo, incluidos los gastos de repatriación y las aportaciones de seguridad social pagaderas en su nombre; 2) en segundo término los créditos derivados de las indemnizaciones por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas en tierra o agua, en relación directa con la explotación de la embarcación; 3) los créditos derivados del salvamento de la embarcación; 4) los créditos a cargo de la embarcación derivados del uso de la infraestructura portuaria, señalamiento marítimo, vías navegables y pilotaje, dentro de los cuales quedan enumerados los daños a los que se refiere el inciso 3 del artículo 6 del Convenio, y, 5) por último, los créditos derivados de las indemnizaciones por culpa extracontractual, por razón de la pérdida o del daño material causado por la explotación de la embarcación, distintos de la pérdida o del daño ocasionado al cargamento, los contenedores y los efectos de los pasajeros transportados a bordo de la embarcación, o lo que es lo mismo, los daños previstos en el inciso 1, b) del artículo 6 del Convenio.

**3. No obstante, sin perjuicio de ejercer el derecho a las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2, todo Estado Parte podrá estipular en su legislación nacional que las reclamaciones relacionadas con daños a obras portuarias, dársenas, vías navegables, y ayudas a la navegación tengan, en relación con las otras reclamaciones mencionadas en el párrafo 1 b), la prelación que establezca esa legislación.**

Como vimos anteriormente, los salvadores, de acuerdo con el artículo 1 del Convenio, están comprendidos entre las personas que podrán interponer la limitación de responsabilidad dispuesta por el Convenio, a este respecto, el inciso 4 del artículo 6 dispone que aquellos salvadores que no operen desde ninguna

embarcación o aquellos que únicamente operen desde el barco que reciba la asistencia del salvamento, podrán calcular su limitación de responsabilidad con base en 1,500 toneladas, es decir que en caso de que los propietarios de la embarcación tuvieran una acción en contra de ellos, como por ejemplo podría ser la originada por negligencia o por daños a terceros que sean atribuibles a la embarcación salvada, como un posible daño a arrecife o a instalaciones portuarias, podrán interponer la limitación de responsabilidad basándose para su cálculo en las 1,500 toneladas antes descritas, lo que en un breve ejercicio resultaría aproximadamente en USD \$ 530,225.00 (\$ 4'931,092.50 M.N.)<sup>31</sup>

**4. Los límites de responsabilidad aplicables al salvador que no opere desde un buque o al salvador que opere exclusivamente en el buque o al salvador que opere exclusivamente en el buque al cual o en relación con el cual esté prestando servicios de auxilio o salvamento, se calcularán sobre la base de un arqueo de 1,500 toneladas.**

El último inciso del artículo en comento, dispone que para llevar a cabo los cálculos descritos en el presente Convenio, se tomará en cuenta la definición y forma de calcular el arqueo del buque de acuerdo con el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, del cual México es parte y que esta vigente en nuestro país desde el 18 de julio de 1982<sup>32</sup>.

**5. A los fines del presente Convenio, por arqueo del buque se entenderá el arqueo bruto calculado de conformidad con las Reglas que figuran en el Anexo I del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969.**

---

<sup>31</sup> Calculado al tipo de cambio Derecho Especial de Giro/ Dólar del-14 de agosto del 2001 de 1 DEG = 1 US; y para su conversión a pesos en 9,30 Pesos por Dólar.

<sup>32</sup> Secretaría de Relaciones Exteriores, México: Relación de Tratados en Vigor, Septiembre 1996, México, p. 222.

#### 2.4.2 Límites para las Reclamaciones Vinculadas a Pasajeros.

A través del artículo 7, el Convenio de nuestro estudio dispone una limitación de responsabilidad exclusiva para el caso de muerte o lesiones corporales de pasajeros a bordo de las embarcaciones, sólo que en este caso la limitación de responsabilidad no está basada en el tonelaje de la embarcación sino en el número de pasajeros para el cual el buque está autorizado a transportar.

Esta limitación de responsabilidad será de 46,666 Derechos Especiales de Giro (US \$ 59,265.82) por el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar, sin exceder de 25 millones de Derechos Especiales de Giro (\$ US 31'750,000).

Esta limitación se podría aplicarse conjuntamente con la dispuesta por el Convenio Internacional Relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, 1974, al igual que se puede hacer en las limitaciones por paquete expuestas en el inciso 2.4.1 del presente capítulo, sin embargo, México no es parte de dicho Convenio por lo que en caso de que una embarcación mexicana o extranjera en nuestro país causara daño a pasajeros o a sus equipajes tendrá que atender directamente a lo dispuesto por el artículo 7 del Convenio.

En relación con lo anterior, es posible que la adopción del Convenio Internacional Relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, 1974 por parte de México pudiera traer como consecuencia dos aspectos: (i) continuar con la integración de nuestro país a la normatividad internacional, y (ii) ofrecer un Marco

jurídico que promueva la inversión nacional en el sector marítimo de pasajeros o el crecimiento de las visitas de buques extranjeros tipo crucero a nuestro país.

**1. Respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque surgidas en cada caso concreto, el límite de responsabilidad del propietario de éste será una cantidad de 46,666 unidades de cuenta multiplicada por el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar de conformidad con el certificado del mismo, que no exceda de 25 millones de unidades de cuenta.**

**2. A los fines del presente Artículo, por "reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque" se entenderá toda reclamación promovida por cualquiera de las personas transportadas en dicho buque o en nombre de ellas que viaje:**

- a) en virtud de un contrato de transporte de pasajeros, o,**
- b) con el consentimiento del transportista, acompañado de un vehículo o a animales vivos amparados por un contrato de transporte de mercancías.**

#### 2.4.3 Unidad de Cuenta.

El artículo 8 del Convenio, denominado Unidad de Cuenta, se dedica principalmente a definir la forma y el tipo de cambio en la que se determinarán los montos de limitación descritos en los artículos 6 y 7 del Convenio, ampliamente comentados en los puntos 2.4.1 y 2.4.2 anteriores. Además, dicho artículo en su inciso 2, establece un procedimiento para el caso de que por cuestiones ajenas al Convenio en un Estado Parte no se pueda aplicar la equivalencia dispuesta por la Unidad de Cuenta dictada por el Fondo Monetario Internacional; más adelante, el inciso 3 establece la definición de la Unidad Monetaria sustituta de la Unidad de Cuenta en dichos casos.

El artículo dispone claramente que la Unidad de Cuenta a la que se hace referencia en el Convenio, base para calcular los montos de limitación del mismo

son los Derechos Especiales de Giro<sup>33</sup>. Los Derechos Especiales de Giro (DEG) son una unidad monetaria artificial definida y creada por el Fondo Monetario Internacional desde 1969 que funciona con base en diversos cálculos basados en cuatro monedas comúnmente utilizadas, entre otras cosas para la liquidación de deudas y realización de pagos de carácter internacional; dichas monedas actualmente son el Dólar de Estados Unidos, el Euro de Europa, la Libra Esterlina y el Yen Japonés<sup>34</sup>.

Un DEG equivale a 1.27 Dólares. De esta forma, dicha equivalencia que se puede actualizar de acuerdo con las reglas internas del Fondo Monetario Internacional, es utilizada para calcular las reclamaciones previstas en los artículos 6 y 7 del Convenio. La equivalencia del DEG puede ser consultada diariamente en la página de *Internet* del Fondo Monetario Internacional ([www.imf.org](http://www.imf.org)) o en la página financiera de periódicos internacionales como el *New York Times* o el *Wall Street Journal*; desafortunadamente ningún periódico de circulación nacional pública ésta equivalencia.

**1. La unidad de cuenta a que se hace referencia en los artículos 6 y 7 es el Derecho Especial de Giro tal como este ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cuantías a que se hace referencia en los Artículos 6 y 7 se convertirán en moneda nacional del Estado en que se invoque la limitación, de acuerdo con el valor oficial de la moneda en la fecha en que haya sido constituido el fondo de limitación, se efectúe el pago o se constituya la fianza que, de conformidad con la ley de ese Estado, sea equivalente a tal pago. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Parte que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará por el método de evaluación efectivamente aplicado en la fecha en que se trate por el Fondo Monetario Internacional a sus operaciones y transacciones. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un**

---

<sup>33</sup> Por su nombre en inglés comúnmente conocidos como "*Special Drawing Rights*".

<sup>34</sup> Derechos Especiales de Giro – Ficha Técnica, *International Monetary Fund*, [www.imf.org](http://www.imf.org), p. 1

**Estado Parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará del modo que determine dicho Estado parte.**

En este segundo inciso, el Convenio establece un mecanismo de sustitución de la aplicación de los Derechos especiales de Giro por el de otra Unidad Monetaria consistente en sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. En este caso, la conversión a la moneda nacional de las cuantías a que se hace referencia en el párrafo 2 del artículo, se efectuará de acuerdo con la legislación del Estado interesado. El presente inciso y los subsecuentes no son de relevancia para nuestro estudio, toda vez que en México si esta permitida la aplicación de los Derechos Especiales de Giro.

**2. No obstante, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya ley no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 podrán, cuando se produzca la firma si reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o cuando se produzcan la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declara que los límites de responsabilidad estipulados en el presente Convenio estipulados en el presente Convenio aplicables en los territorios de aquellos se fijarán de la forma siguiente:**

**a) respecto del Artículo 6, 1 a), en una cuantía de:**

- i) 5 millones de unidades monetarias para buques cuyo arqueado no exceda de 500 toneladas;**
- ii) para buques cuyo arqueado exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i):  
de 501 a 3,000 toneladas, 7,500 unidades monetarias por tonelada;  
de 3,001 a 30,000 toneladas, 5,000 unidades monetarias por tonelada;  
de 30,001 a 70,000 toneladas, 3,750 unidades monetarias por tonelada; y por cada tonelada que exceda de 70,000 toneladas, 2,500 unidades monetarias; y**

**b) respecto del Artículo 6, 1 b), en una cuantía de:**

- i) 2 millones y medio de unidades monetarias para buques cuyo arqueado no exceda de 500 toneladas;**
- ii) para buques cuyo arqueado exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i):  
de 501 a 30,000 toneladas, 2,500 unidades monetarias por tonelada;**

de 30,001 a 70,000 toneladas, 1,850 unidades monetarias por tonelada; y  
por cada tonelada que exceda de 70,000 toneladas, 1,250 unidades monetarias; y

c) respecto del artículo 7, 1, en una cantidad de 70,000 unidades monetarias multiplicada por el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar de conformidad con el certificado del mismo, que no exceda de 375 millones de unidades monetarias.

Los párrafos 2 y 3 del artículo 6 son de aplicación por tanto a los apartados a) y b) del presente párrafo.

3. La unidad monetaria a que se hace referencia en el párrafo 2 corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La conversión a la moneda nacional de las cuantías a que se hace referencia en el párrafo 2 se efectuará de acuerdo con la legislación del Estado interesado.

4. El cálculo a que se hace referencia en la última frase del párrafo 1 y la conversión mencionada en el párrafo 3 se efectuarán de modo que, en la medida de lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Parte las cuantías a que se hace referencia en los Artículos 6 y 7 dándoles el mismo valor real que en dichos artículos se expresa en unidades de cuenta. Los Estados Partes informarán al depositario de cuál fue el método de cálculo seguido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1, o bien el resultado de la conversión establecida en el párrafo 3, según sea el caso, en el momento en que produzca la firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o al depositar el instrumento a que se hace referencia en el Artículo 16, y cuando se registre un cambio en el método de cálculo o en las características de la conversión.

#### 2.4.4 Acumulación de Reclamaciones.

Concretamente el artículo 7 de la Convención establece que los límites de responsabilidad dispuestos por el artículo 6 serán aplicables a cualquier reclamación derivada del mismo acontecimiento o hecho, a este respecto, considero que el texto en español del Convenio podría perfeccionarse para evitar dudas en su interpretación, toda vez éste podría ser más claro.

Adicionalmente, es importante señalar que en otros países con mayor tradición marítima y jurídica se han dirimido controversias en relación con la condición que

establece el artículo en análisis de que para la acumulación de reclamos es necesario que todos los daños a reclamarse hayan tenido origen en el mismo siniestro, en los cuales las Cortes competentes han encontrado que diversos daños al parecer en un mismo momento podrían ser causa de eventos diferentes en cuyo caso el buque responsable estaría obligado a garantizar dos o más fondos de limitación<sup>35</sup>.

Un ejemplo de lo anterior es el asunto denominado "*The Lucullite*", citado por los autores del libro *Limitation of Liability for Maritime Claims*, ya referido en distintas ocasiones anteriormente, en el cual dicho barco se encontraba atracado junto a otro al que tras la llegada de un mal tiempo causó serios daños; posteriormente durante las maniobras para liberarlo del problema, el *Lucullite* colisionó con otra embarcación que a su vez se hundió. Los propietarios del *Lucullite* intentaron acumular ambas reclamaciones en un mismo fondo de limitación; sin embargo, la Corte que resolvió sobre el asunto encontró que los dos daños no necesariamente se debían al mismo evento, considerando que las dos colisiones se debían a eventos diferentes y los propietarios del *Lucullite* se vieron obligados indemnizar a ambos barcos por separado<sup>36</sup>.

1. Los límites de responsabilidad determinados de acuerdo con el Artículo 6 se aplicaran al total de las reclamaciones surgidas en cada caso concreto:
  - a) contra la persona o las personas mencionadas en el Artículo 1, 2 y contra cualquier otra persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean aquellas responsables;
  - b) contra el propietario de un buque que preste servicios de auxilio o salvamento desde ese buque y el salvador o los salvadores que operen desde dicho buque

---

<sup>35</sup> GRIGGS, Patrick y WILLIAMS, Richard, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, op. cit. supra nota 13, p. 58

<sup>36</sup> *Ibidem*, p. 58

- y cualquier otra persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean aquellos responsables; o
- c) **contra el salvador o los salvadores que no operen desde un buque o que operen exclusivamente en el buque el cual o en relación con el cual se estén prestando los servicios de auxilio o salvamento, y cualquier otra persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean aquellos responsables.**

La segunda parte del artículo (inciso 2), es más claro y se refiere a que podrán ser acumuladas en un mismo fondo de limitación todas las reclamaciones descritas en el artículo 7 del Convenio referente a las reclamaciones vinculadas a pasajeros que tengan origen en un mismo siniestro.

**2. Los límites de responsabilidad determinados de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 7 se aplicarán al total de las reclamaciones regidas por dicho Artículo que puedan surgir en cada caso concreto contra la persona o las personas mencionadas en el Artículo 1, 2 respecto del buque a que se hace referencia en el Artículo 7, y cualquier otra persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean aquellas responsables.**

#### 2.4.5 Limitación de Responsabilidad sin Constitución de un Fondo de Limitación.

El artículo 10 del Convenio, denominado "Limitación de Responsabilidad sin Constitución de un Fondo de Limitación", se refiere a los aspectos prácticos o procesales de la aplicación de la limitación de responsabilidad bajo el Convenio.

De la lectura del texto del inciso 1 del artículo, se entiende que la limitación de responsabilidad podrá ser aplicable mediante dos métodos: (i) la invocación propia de la persona o buque responsable, y (ii) mediante vía de excepción en un procedimiento que tenga por objeto el reclamo de los daños a la parte afectada.

En relación con la primera posibilidad arriba descrita, la que supuestamente tiene la persona responsable, y que se refiere a invocar en su nombre la limitación de

responsabilidad, es necesario comentar que la legislación de nuestro país no prevé procedimiento alguno para garantizar esta opción de la persona responsable toda vez que no existe disposición ni procedimiento a este respecto en el Código Federal de Procedimientos Civiles, ni en ningún otro ordenamiento procesal o administrativo que disponga la forma en la que una persona responsable de acuerdo con el Convenio pueda iniciar un procedimiento de limitación, lo que nos obliga a pensar que nuestro país, y el Congreso en particular, deberían trabajar en una reforma legislativa para desarrollar un procedimiento Federal, de acuerdo con el artículo 3 de la Ley de Navegación vigente<sup>37</sup>, para establecer un procedimiento para constituir un fondo de limitación para el caso de daños de la naturaleza regida por el Convenio y que pueda ser iniciado por la persona responsable.

El procedimiento pendiente al que me refiero en el párrafo anterior podría tener como etapas (i) la de la admisión por parte del Juez Federal competente que corresponda, en la cual será necesario verificar la aplicabilidad de la limitación dispuesta por el Convenio al daño causado; (ii) el emplazamiento de las personas afectadas en sus derechos; (iii) una conciliatoria; (iv) de pruebas, y de valoración y resolución final. A este respecto, considero que el estudio de una propuesta de esta naturaleza debe ser materia de un trabajo particular futuro que merezca la

---

<sup>37</sup> El artículo 3 de la Ley de Navegación dispone que: "Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con las vías generales de comunicación por agua, la navegación y el comercio marítimos en las aguas interiores y en las zonas marinas mexicanas.

Corresponde a los tribunales federales conocer de las controversias, actos de jurisdicción voluntaria y procedimientos especiales o de ejecución en asuntos relacionados con las vías generales de comunicación por agua, la navegación y el comercio marítimos, sin perjuicio de que, en los términos de las disposiciones aplicables, las partes sometan sus diferencias a decisión arbitral.

misma atención que el presente y por tal motivo no ahondaré más en este tema, no obstante será una de las conclusiones del presente trabajo.

En el segundo de los casos, el que se refiere a la posibilidad que tiene la persona responsable de un daño, a interponer la limitación de responsabilidad en vía de excepción, el procedimiento luce menos complejo que en el caso anterior: en este supuesto, el inciso 1 del artículo únicamente se preocupa en disponer que un Estado Parte del Convenio podrá establecer en su legislación nacional si es obligatorio o no constituir o garantizar el fondo de limitación.

**1. Se podrá invocar la limitación de la responsabilidad aun cuando no haya sido constituido el fondo de limitación mencionado en el artículo II. No obstante, un Estado Parte podrá disponer en su legislación nacional que cuando ante sus tribunales se incoe una acción tendente a hacer valer una reclamación sujeta a limitación, la persona responsable sólo pueda invocar el derecho a limitar su responsabilidad si se ha constituido un fondo de limitación de conformidad con las disposiciones del presente Convenio o si dicho fondo se constituye al invocar el derecho a limitar responsabilidad.**

El segundo inciso del artículo, únicamente se refiere a que los términos del artículo 12 del Convenio, referentes a la distribución del fondo, aplicarán aunque la limitación de responsabilidad sea invocada sin la constitución de un fondo. Dicho artículo será analizado más adelante en el presente Capítulo.

**2. Cuando se invoque la limitación de responsabilidad sin previa constitución de un fondo de limitación, serán aplicables las disposiciones del Artículo 12.**

Finalmente, al último inciso del artículo le son aplicables los comentarios expuestos en los primeros párrafos de este numeral, toda vez que se refiere a la facultad que otorga el Convenio a cada Estado Parte de regular internamente sus reglas de procedimiento.

**3. Las cuestiones de procedimiento que puedan surgir en la aplicación de lo dispuesto en el presente Artículo serán dirimidas de conformidad con la legislación nacional del Estado Parte en el cual se incoe la acción.**

## 2.5 El Fondo de Limitación.

El capítulo tercero del Convenio, a través de sus artículos 11 y 12, establece las guías principales que deberán de seguir los Estados Parte para el caso de constitución y distribución del fondo de limitación en caso de los daños posibles contemplados por el Convenio; además, en los casos en los que éstas guías procesales no son específicas, los artículos arriba mencionados hacen referencia especial a las facultades que cada Estado Parte tendrá para resolverlas en sus leyes nacionales.

### 2.5.1 Constitución del Fondo.

El inciso 1 del artículo 11 del Convenio, establece que el Fondo de limitación podrá ser constituido por la persona responsable ante un tribunal u otra autoridad competente, que podría ser de carácter administrativo, de cada Estado Parte. Sobre el particular, es pertinente comentar que en otros países existen vías idóneas para constituir el fondo de limitación a que se refiere el Convenio, así como para dirimir todas las controversias relacionadas o que tengan origen con la actividad marítima, como lo es la Corte de Almirantazgo en el Reino Unido<sup>38</sup>.

En el caso de Estados Unidos son la Constitución y las Leyes Federales las que establecen que la Jurisdicción de Almirantazgo se encargará de conocer aquellos

asuntos relacionados con siniestros que tengan origen en las aguas navegables y concernientes al comercio marítimo, así como también conflictos que tengan origen en relaciones contractuales que afecten de distintas maneras el comercio marítimo<sup>39</sup>.

A diferencia de los dos ejemplos de jurisdicciones especiales antes expuestos, en nuestro país no existe ninguna diferencia fundamental entre los procedimientos marítimos en sí y el resto de los litigios mercantiles o civiles. A este respecto, en el presente apartado se vuelve a hacer válido nuestro comentario del punto 2.4.5 anterior que sugiere el trabajo legislativo necesario para establecer un procedimiento especial para dar curso a los reclamos que se originen con motivo de la limitación de responsabilidad, además de analizar la posibilidad de desarrollar tribunales marítimos especiales lo cual constituiría una propuesta diferente a la del procedimiento especial.

De acuerdo con el texto del Convenio, el procedimiento de limitación también podría ser de carácter administrativo, en cuyo caso podría ser administrado e impartido por la Dirección General de Marina Mercante, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, no obstante que dicho procedimiento desde mi punto de vista no podría quedar regulado en ninguna ley actual, sería necesario llevar a cabo una reforma estructural ya sea a la Ley

---

<sup>38</sup> GRIGGS, Patrick y WILLIAMS, Richard, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, op. cit. supra nota 13, p. 65

<sup>39</sup> DAVIES, Charles M., *Maritime Law Deskbook*, Compass Publishing Company, E.U.A., 1998. p. 1 y 347.

Federal de Procedimiento Administrativo o a la Ley de Navegación, para su implementación.

En su segunda parte el inciso en comento dispone que la persona responsable deberá constituir el fondo de limitación con la suma de las cantidades que resulten de los cálculos dispuestos por los artículos 6 y 7 del Convenio aplicables, más los intereses correspondientes devengados desde la fecha del acontecimiento que originó la responsabilidad hasta la fecha de constitución del fondo; el Convenio no establece la tasa de interés que deberá observar la constitución del fondo por la persona responsable, por lo que se entiende que esto quedará a voluntad de la legislación nacional del lugar en el que se constituya el fondo, que en el caso de nuestro país es del 9% anual.

La última parte del inciso previene que el fondo de limitación únicamente podrá utilizarse para satisfacer las reclamaciones respecto de las cuales se pueda invocar la limitación de responsabilidad, lo que en primera instancia significa que el fondo de limitación sólo responderá en el caso de reclamaciones descritas en el artículo 2 del Convenio y no exceptuadas en el artículo 3 del mismo, de lo que se entiende que en caso de que algún acreedor tenga una reclamación en contra de la persona responsable que no pueda ser clasificada en el artículo 2, dicho acreedor que no podría participar en la repartición del fondo, no obstante podría tener una reclamación por separado en contra de los bienes de la persona responsable.

**1. Toda persona presuntamente responsable podrá constituir un fondo ante el tribunal u otra autoridad competente en cualquier Estado Parte en el que se haya iniciado la actuación respecto de reclamaciones sujetas a limitación. Integrará dicho fondo la suma de las cantidades que entre las establecidas en los Artículos 6 y 7 sean aplicables a reclamaciones en relación con las cuales esa persona pueda ser responsable, junto con los intereses correspondientes devengados desde la fecha del acontecimiento que originó la responsabilidad hasta la fecha de constitución del fondo. El fondo así constituido sólo podrá utilizarse para satisfacer las reclamaciones respecto de las cuales se pueda invocar la limitación de responsabilidad.**

El siguiente inciso del artículo, se refiere a que el fondo podrá ser constituido mediante el depósito en efectivo o a través de la aportación de una garantía de acuerdo con la legislación nacional del lugar en el que dicho fondo sea constituido, para este caso, nuestra legislación nacional dispone en diversos artículos tanto del Código Civil como del Código Federal de Procedimientos Civiles que serán garantías: la Fianza, la Prenda, La Hipoteca y el Deposito en Dinero o Billete de Depósito; no obstante que es posible que la constitución del fondo de limitación en otros países únicamente se pueda hacer en efectivo.

**2. El fondo podrá ser constituido depositando la suma o aportando una garantía que resulte aceptable con arreglo a la legislación del Estado Parte o en que aquél sea constituido y que el tribunal u otra autoridad competente considere suficiente.**

Finalmente el inciso 3 del artículo expresa que en caso de que alguna de las personas responsables de un mismo daño constituya el fondo de limitación, dicho fondo quedará constituido a favor de cualquiera de las personas responsables de ese mismo hecho. Un ejemplo de lo anterior, es que el asegurador de Protección e Indemnización (*P&I*) de un buque constituya ante la autoridad competente el fondo de limitación, en cuyo caso dicho fondo será aplicable y en beneficio tanto de él como de su asegurado.

**3. El fondo constituido por una de las personas mencionadas en los apartados a), b) y c) del párrafo 1 del artículo 9 o en el párrafo 2 de este mismo Artículo se entenderá constituido por todas las personas mencionadas en dichos apartados o párrafo.**

### 2.5.2 Distribución del Fondo.

Toca el turno a la lectura y análisis del artículo 12 del Convenio que establece la forma en la cual se distribuirá el fondo entre los reclamantes.

El inciso 1 del artículo mencionado en el párrafo anterior dispone que el fondo de limitación será distribuido en proporción a los montos reclamados reconocidos en su contra. Sobre el particular es necesario hacer las siguientes apreciaciones: (i) no se especifica en el inciso si en la distribución del fondo de limitación se incluirán los intereses que se generen desde la constitución del fondo hasta el momento de su distribución, ni (ii) si para la distribución del fondo se tomarán en cuenta los montos originales de los reclamantes o los que determine el tribunal o autoridad competente que esté conociendo del procedimiento de limitación.

En relación con la posible respuesta a ambos comentarios, nuevamente es necesario observar la necesidad de establecer un procedimiento especial que regule junto con las demás guías o reglas de procedimiento expuestas a lo largo del capítulo, este tipo de cuestiones; por lo que respecta a los intereses, en dicho procedimiento especial se podría especificar que los montos que se generen van a ser parte del fondo a repartir entre los reclamantes reconocidos o que van a ser utilizados para cubrir los gastos que origine dicho procedimiento de distribución.

Por lo que se refiere a los montos que se tomarán en cuenta para la distribución del fondo éstos deberían ser analizados y acordados previamente a la repartición del fondo por la autoridad o tribunal que esté conociendo del asunto, de tal forma que en el procedimiento especial deberían de acreditar la validez de su reclamo para finalmente determinar su real monto y así participar en la distribución.

**1. A reserva de lo dispuesto en los párrafos 1, 2 y 3 del Artículo 6 y en el Artículo 7, el fondo será distribuido entre los reclamantes en proporción a la cuantía de las reclamaciones que respectivamente les hayan sido reconocidas como imputables al fondo.**

Esta parte del artículo se refiere al caso en el que la persona responsable o sus aseguradores lleguen a un acuerdo con alguno de sus acreedores antes de que se lleve a cabo la distribución del fondo, éstos se subrogarán en los derechos de dicho reclamante y en ese carácter participarán de la distribución del fondo, es decir, en caso de que los aseguradores de un buque responsable acuerde un pago de 100 a un reclamante antes de la distribución del fondo aunque su reclamo valga únicamente 80, dichos aseguradores estarán legitimados para recuperar esos 80 acreditados del fondo de limitación. Estas acciones dentro de un procedimiento de limitación pueden tener por objeto la agilización del procedimiento y la disminución del número de contrapartes en un juicio.

Sobre el particular, es posible identificar la situación antes descrita con la dispuesta por el artículo 83 de la Ley de Navegación vigente que establece que: "la cesión o subrogación de un crédito o indemnización garantizado con un privilegio marítimo entraña, simultáneamente, la cesión o subrogación del privilegio marítimo".

**2. Si, antes de que se distribuya el fondo, la persona responsable, o su asegurador, ha satisfecho una reclamación imputable al fondo dicha persona se subrogará, hasta la totalidad del importe pagado, en los derechos que la persona indemnizada habría disfrutado en virtud del presente Convenio.**

En el siguiente inciso se amplía esta posibilidad de ceder los derechos de un reclamo a un tercero o a personas distintas a las mencionadas en el inciso anterior (12, 2), sujeto a que dicha posibilidad sea procedente en la ley del país en el que se haya constituido el fondo de limitación; en nuestro país esto es posible y el ejemplo sería el de la aseguradora de la persona afectada en sus derechos que haya indemnizado a su asegurado, razón por la que se subrogará en sus derechos de acuerdo con el texto del Convenio y con el artículo 111 de la Ley sobre el Contrato de Seguro vigente que establece que: "La empresa aseguradora que pague la indemnización se subrogará hasta la cantidad pagada, en todos los derechos y acciones contra terceros que por una causa del daño sufrido correspondan al asegurado".

**3. El derecho de subrogación estipulado en el párrafo 2 podrá ser ejercitado también por personas que no sean las allí mencionadas por lo que respecta a cualquier cantidad por ellas pagadas en concepto e indemnización, pero solamente en la medida en que la legislación nacional aplicable permita la subrogación.**

Finalmente, el último inciso del artículo 12 se refiere a la posibilidad que tendrá la persona responsable de solicitar al tribunal o autoridad competente que esté conociendo del asunto que se reserve una parte del fondo de limitación para liquidar partes o reclamaciones futuras a las que tiene derecho por subrogación, causa de su indemnización previa a la distribución del fondo.

**4. Cuando las personas responsable; o cualquier otra demuestre que puede estar obligada a pagar, en fecha posterior, la totalidad o parte de la indemnización**

con respecto a la cual tal persona habría podido ejercitar el derecho de subrogación que confieren los párrafos 2 y 3 si se hubiera pagado la indemnización antes de la distribución del fondo, el tribunal o cualquier otra autoridad competente del Estado en que se constituyó el fondo podrá ordenar que se reserve provisionalmente una cantidad suficiente para que tal persona pueda, en la fecha posterior de que se trate, hacer valer su reclamación contra el fondo.

### 2.5.3 Acciones Excluidas.

El propósito del siguiente artículo del Convenio es el asegurar que cuando se haya constituido un fondo de limitación bajo el presente Convenio las demás propiedades de la persona responsable no se encuentren expuestas a acciones independientes que tengan como origen daños sujetos a limitación de acuerdo con el texto de la Convención<sup>40</sup>, y con este propósito el artículo dispone lo siguiente:

1. Cuando se haya constituido un fondo de limitación de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 11, ninguna persona que haya promovido una reclamación imputable al fondo podrá ejercitar derecho alguno relacionado con tal reclamación haciéndola valer contra bienes de la persona que haya constituido el fondo o en cuyo nombre fue aquél constituido.

Sobre el particular, es necesario comentar que el Convenio no establece ningún procedimiento que permita acreditar la constitución del fondo en la reclamación que tenga origen ya sea en otra jurisdicción o simplemente en una acción distinta a la del fondo de limitación, por lo que en el procedimiento especial que se propone en los párrafos anteriores sería necesario implementar un incidente que permita verificar ágilmente si efectivamente el fondo de limitación por virtud de reclamaciones sujetas a limitación se constituyó, y que tenga como resultado la

---

<sup>40</sup> GRIGGS, Patrick y WILLIAMS, Richard, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, op. cit, supra nota 13, p. 70

acumulación de todos los reclamos en el mismo expediente ante el tribunal o autoridad que esté conociendo del asunto.

En razón de lo dispuesto en el inciso anterior, el siguiente inciso del artículo dispone que todos aquellos derechos o propiedades que hayan sido arrestados o detenidos con motivo de una reclamación que pueda ser sujeta de limitación de responsabilidad bajo el Convenio, deberán ser liberados de inmediato por el tribunal que haya ordenado dicho arresto o detención una vez que haya quedado acreditado que el fondo de limitación por dichos daños ha sido constituido; el mismo inciso establece 4 condiciones con las que deberá haber cumplido la persona responsable para la constitución del fondo.

**2. Tras la constitución de un fondo de limitación de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 11, todo buque o cualesquiera otros bienes pertenecientes a una persona en nombre de la cual haya sido constituido el fondo, o cualquier fianza depositada a ese efecto, que hayan sido embargados o secuestrados dentro de la jurisdicción de un Estado Parte para responder de una reclamación que quepa promover contra tal fondo, podrán quedar liberados mediante levantamiento ordenado por el tribunal u otra autoridad competente de dicho Estado. No obstante, el levantamiento se ordenará desde luego si el fondo de limitación ha sido constituido:**

- a) en el puerto en que se produjo el acontecimiento o, si se produjo fuera de puerto, en el primer puerto en que después se haga escala; o
- b) en el puerto de desembarco respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales; o
- c) en el puerto de descarga respecto de daños inferidos al cargamento; o
- d) en el Estado en que se efectúe el embargo.

El último inciso del Convenio se encarga de reiterar que lo dispuesto en los incisos 1 y 2 del artículo únicamente aplicará si se trata de reclamaciones que pueden estar sujetas a limitación. Un ejemplo de una detención diferente y por la cual no se pudiera pedir la liberación de la embarcación sería la detención que tuviera

origen en el incumplimiento de un crédito bancario internacional en el cual dicha embarcación fuera la garantía del crédito.

**3. Lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 será de aplicación solamente si el reclamante puede promover su reclamación contra el fondo de limitación ante el tribunal que administre dicho fondo y éste se halla realmente disponible y es libremente transferible.**

#### 2.5.4 Legislación aplicable.

**A reserva de lo dispuesto en el presente Capítulo, las reglas relativas a la constitución y distribución del fondo de limitación y todas las reglas de procedimiento aplicables al respecto estarán a su vez regidas por la legislación del Estado Parte en que se constituya el fondo.**

Mediante el artículo 14, el mismo Convenio reconoce que deja muchos aspectos a resolver directamente por las legislaciones de los países signatarios, con lo cual se vuelve hacer patente el comentario sobre la necesidad de desarrollar un procedimiento especial para dar solución a aquellas situaciones no reguladas por el Convenio, además de que con esto nuestro país podría establecer mecanismos de solución más sencillos y que pudieran plantear ventajas para los afectados mexicanos.

#### 2.6 Ámbito de Aplicación.

El capítulo IV del Convenio, conformado únicamente por el artículo 15, se encarga de regular diversos aspectos del ámbito de aplicación del Convenio.

El primero de los incisos señala que un Estado Parte del Convenio estará facultado para excluir ya sea total o parcialmente la aplicación del Convenio a cualquier persona que desee acogerse a la limitación de responsabilidad, si dicha

persona no es residente habitual del Estado Parte o no tuviere su lugar principal de negocios en un Estado Parte en el momento en que sea invocada la limitación de responsabilidad; de igual forma el Estado Parte podrá restringir la aplicación de la limitación de responsabilidad a una embarcación si ésta no es de bandera de un Estado Parte en el momento en el que el derecho de limitación sea invocado o en el momento en el que invoque su liberación de un arresto con origen en los daños causados en el Estado Parte.

Sobre el particular es oportuno mencionar que únicamente 37 países en el mundo son signatarios del Convenio, países a los que México no podría limitarles sus derechos; sin embargo, México si está facultado para limitar los derechos de limitación a una larga lista de socios comerciales que no son Parte del Convenio como Argentina, Belice, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Guatemala, Italia, Panamá y Estados Unidos<sup>41</sup>.

**1. El presente Convenio será aplicable siempre que cualquiera de las personas a que se hace referencia en el Artículo 1 trate de limitar su responsabilidad ante un tribunal de un Estado Parte o trate de conseguir el levantamiento del embargo de un buque o de otros bienes o la devolución de cualquier fianza depositada dentro de la jurisdicción de dicho Estado. No obstante, todo Estado Parte podrá excluir total o parcialmente de la aplicación del presente Convenio a cualquiera de las personas a que se hace referencia en el Artículo 1 que en el momento en que se invoquen las reglas del presente Convenio ante los tribunales del Estado de que se trate no tenga su residencia habitual en un Estado Parte o no tenga su sede comercial en un Estado Parte, o bien a cualquier buque respecto del cual se invoque el derecho a la limitación de la responsabilidad o se trate de conseguir el levantamiento del embargo y que en el momento citado no enarbole el pabellón de un Estado Parte.**

---

<sup>41</sup> *Status of Conventions*, www.omi.org, Londres, 2001, p. 1-3

En el segundo inciso del artículo, el Convenio otorga a cada Estado Parte la opción de establecer el régimen de responsabilidad que considere apropiado para los buques destinados a vías navegables interiores y a los buques de menos de 300 toneladas. Sobre el particular es pertinente comentar que nuestro país no cuenta con aguas interiores navegables de importancia, de la calidad a las que se refiere el Convenio, como lo pudieren ser los grandes ríos de los Estados Unidos de América, en los cuales es posible navegar a bordo de diferentes tipos de embarcaciones, incluyendo los de tipo cruceros y para los cuales existen diferentes regímenes de responsabilidad según su tipo o su carga.

Por lo que toca a México, la Ley de Navegación no hace referencia a la definición de Aguas Interiores, únicamente señala en su artículo 2 que "para efectos de dicha ley se entenderá por Vías Generales de Comunicación por Agua o Vías Navegables: El mar territorial, los ríos, las corrientes, vasos, lagos, lagunas y esteros navegables, los canales que se destinen a la navegación; así como las superficies acuáticas de los puertos, terminales y marinas y sus afluentes que también lo sean".

En relación con el segundo punto del segundo inciso del artículo, no existe en nuestro país un régimen especial para regular la responsabilidad de las embarcaciones de 300 toneladas de calado o menores, por lo que se entiende que dichas embarcaciones quedan sujetas como cualquier otra persona a las reglas generales de responsabilidad de acuerdo con el Código Civil Federal, no obstante que sería difícil pensar en algún tipo de daño a causa de dichas embarcaciones

menores pudiera ser mayor a los límites de responsabilidad establecidos para embarcaciones de 500 toneladas. En el siguiente capítulo del presente trabajo, se muestran comentarios más precisos respecto al régimen de responsabilidad bajo Derecho Mexicano.

La única condición bajo el convenio para emitir reglas específicas de responsabilidad, tanto en el área de las Aguas Interiores como en la de las embarcaciones de menos de 300 toneladas es que el Estado Parte notifique a la OMI cuales son los límites de dichas responsabilidades una vez que éstos hayan sido fijados.

**2. Todo Estado Parte podrá regular mediante disposiciones expresas de su legislación nacional el sistema de limitación de responsabilidad aplicable a los buques que sean:**

- a) de conformidad con la legislación del Estado de que se trate, buques destinados a vías navegables interiores;**
- b) buques de arque inferior a 300 toneladas**

**El Estado Parte que opte por hacer uso de la facultad estipulada en el presente párrafo notificará al depositario cuáles son los límites de responsabilidad adoptados en su legislación nacional o bien el hecho de que existen tales límites.**

El siguiente inciso del artículo 15 establece que cada Estado parte podrá emitir sus regulaciones nacionales referentes al régimen de responsabilidad aplicable a embarcaciones con banderas de Estados No Parte del Convenio. En el caso del Reino Unido, la disposición a que se refiere el inciso en análisis no apareció transcrita en la promulgación de su ley respectiva en el año de 1979 y que como ya se había mencionado, adopta casi por completo el texto del Convenio, lo que parece indicar que el Reino Unido decidió no reservarse esta facultad en contra de embarcaciones con banderas de Estados no miembros sino por el contrario

otorgarles el mismo tratamiento que a las embarcaciones de Estados Parte del Convenio<sup>42</sup>.

En el caso de México hasta la fecha de elaboración del presente trabajo, México no ha creado un régimen especial de responsabilidad para embarcaciones No Parte del Convenio.

**3. Todo Estado Parte podrá regular mediante disposiciones expresas de su legislación nacional el sistema de limitación de responsabilidad aplicable a las reclamaciones surgidas en casos en que no se vean afectados en modo alguno intereses de personas que sean súbditos de otros Estados Partes.**

**En los casos en que sea de aplicación el apartado a), el Estado Parte informará de ello al depositario.**

El penúltimo inciso del artículo 15 del Convenio establece que los tribunales de un Estado Parte no aplicarán la responsabilidad dispuesta por el Convenio a buques contruidos o adaptados para la realización de operaciones de perforación si ese Estado ha fijado, de conformidad con su legislación nacional, un límite de responsabilidad superior al que de otro modo regiría según lo estipulado en el Artículo 6 del Convenio; o si ese Estado se constituyó en Parte en un Convenio Internacional que regule el sistema de responsabilidad respecto de tales buques; sobre el particular es necesario apuntar que México no se puede encuadrar en ninguno de los dos casos descritos anteriormente, toda vez que ni ha establecido un límite de responsabilidad diferente para embarcaciones dedicadas a la perforación, ni constituido en Parte de un Convenio que establezca un régimen especial para ese tipo de embarcaciones.

---

<sup>42</sup> GRIGGS, Patrick y WILLIAMS, Richard, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, op. cit, supra nota 13, p. 78

Finalmente, el inciso 5 establece que los términos del Convenio de 1976 no se aplicarán ni a (i) vehículos de sustentación neumática; ni a (ii) plataformas flotantes construidas para la explotación de los recursos naturales de los fondos marinos o del subsuelo.

## 2.7 Cláusulas Finales del Convenio.

En el último apartado del presente capítulo hago referencia a las cláusulas finales del Convenio motivo del presente estudio, las cuales en ocho artículos establecen i) los mecanismos que existen bajo el Convenio para adherirse a él (2.7.1); (ii) los periodos y requisitos para la entrada en vigor del Convenio (2.7.2); (iii) las posibilidades que tiene cada país de manifestar sus reservas y las limitantes que el mismo Convenio establece para dichas reservas (2.7.3); (iv) los periodos mínimos de tiempo y condiciones para la denuncia del tratado por un Estado Parte (2.7.4); (v) el mecanismo y motivos posibles de la enmienda del tratado (2.7.5); (vi) la posibilidad de revisar las cuantías de limitación y de la unidad de cuenta del Convenio (2.7.6); el depositario del convenio (2.7.7); y finalmente los idiomas en los que el Convenio fue redactado (2.7.8).

### 2.7.1 Firma, Ratificación y Adhesión.

De acuerdo con el artículo 16 del Convenio, dicho instrumento estuvo abierto a la firma de cualquier Estado en la sede de la OMI (anteriormente denominada la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental) del 1 de febrero de 1977 al 31 de diciembre de 1977, al término de dicho periodo, el Convenio continuó abierto a la adhesión de cualquier Estado.

Los métodos dispuestos por el Convenio para constituirse en Parte son las siguientes:

- A) Firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación;
- B) Firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; y
- C) Adhesión.

El mismo Convenio establece que para la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión del Convenio será necesario depositar un instrumento oficial ante el Secretario General de la OMI.

México se convirtió en Estado Parte del Convenio mediante la tercera opción antes descrita, y de acuerdo con el Artículo 76 Constitucional<sup>43</sup>, que establece que es facultad exclusiva del Senado de la República el aprobar los tratados internacionales que celebre el Ejecutivo de la Unión.

#### 2.7.2 Entrada en Vigor.

El artículo 17, relativo a la entrada en vigor del Convenio, se divide en cuatro incisos de los cuales los primeros tres establecen los plazos de entrada en vigor para los tres mecanismos dispuestos por el Convenio para constituirse en Parte, y el último de ellos se encarga de dejar sin efecto al Convenio Internacional Relativo a la Limitación de la Responsabilidad de los propietarios de Buques que naveguen

---

<sup>43</sup> Art. 76 Son facultades exclusivas del Senado:

por Alta Mar, 1957 (Bruselas, 10 de Octubre de 1957) y al Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Concernientes la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de los Buques (Bruselas, 25 de agosto de 1924).

Como mencionamos en el Inciso anterior de nuestro trabajo, México se convirtió en Parte del Convenio mediante la tercera opción dispuesta por el mismo Convenio; de forma tal que el Ejecutivo Federal tras obtener la aprobación del Senado en diciembre de 1993 para constituirse en Estado Parte, presentó el instrumento de adhesión a la OMI el día 13 de mayo de 1993 firmado por el entonces Presidente Carlos Salinas de Gortari, para finalmente ser publicado en el Diario Oficial de la Federación el 9 de agosto de 1994 y que fijo como fecha de entrada en vigor el 1° de septiembre de ese mismo año.

**1. El presente Convenio entrará en vigor el día primero del mes inmediatamente posterior al año siguiente a la fecha en que doce Estados lo hayan firmado sin reservas en cuanto a ratificación, aceptación, o aprobación, o hayan depositado los instrumentos requeridos a fines de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.**

**2. Para todo Estado que deposite un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación, o adhesión respecto del presente Convenio o que firme éste sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación, o aprobación, una vez se hayan cumplido los requisitos necesarios para que entre en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación, o adhesión, o la firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación, o aprobación, surtirán efecto en la fecha de entrada en vigor del Convenio o el día primero del mes que suceda el nonagésimo día siguiente a la fecha en que se firme el Convenio o se adopte el instrumento, si ésta es posterior.**

**3. Para todo Estado que ulteriormente se constituya en Parte en el presente Convenio, éste entrará en vigor el día primero del mes que suceda a la expiración**

---

I.- Analizar la política exterior desarrollada por el Ejecutivo Federal con base en los informes anuales que el Presidente de la República y el Secretario de Despacho correspondiente rindan al Congreso; además, aprobar los tratados internacionales y convenciones diplomáticas que celebre el ejecutivo de la unión; ...

de un plazo de noventa días después de la fecha en que el Estado de que se trate haya depositado su instrumento.

**4. Respecto de las relaciones que hayan de mediar entre Estados que ratifiquen, acepten o aprueben el presente Convenio o se adhieran a él, el Convenio reemplazará y dejará sin efecto al Convenio Internacional relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques que naveguen por alta mar, 1957, hecho en Bruselas el 10 de Octubre de 1957, y al Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas concernientes a la limitación de responsabilidad de los propietarios de buques, firmado en Bruselas el 25 de Agosto de 1924.**

### 2.7.3 Reservas.

El Convenio contempla en su artículo 18 que todo Estado en el momento en que produzca la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión del Convenio, podrá reservarse el derecho a excluir la aplicación de los apartados d) y e) del párrafo 1 del Artículo 2; sin embargo es claro en especificar que no se admitirá ninguna otra reserva en relación con las demás disposiciones de Convenio.

En relación con lo anterior, por Reserva se entiende: "La declaración unilateral, cualquiera que sea su enunciado o su denominación, hecha por un Estado al firmar, ratificar, aceptar o aprobar un tratado o adherirse a él, con objeto de excluir o modificar los efectos jurídicos de ciertas disposiciones del Tratado en su aplicación a ese Estado"<sup>44</sup>.

Los incisos a los que se refiere el presente artículo del Convenio y que podrán ser reservados por los Estados Parte son los siguientes:

**1. A reserva de lo dispuesto en los Artículos 3 y 4, estarán sujetas a limitación las reclamaciones enumeradas a continuación, sean cuáles fueren los supuestos de responsabilidad:**

---

<sup>44</sup> Art. 2, Inciso d), de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 14 de febrero de 1975.

- a) ...
- b) ...
- c) ...
- d) reclamaciones relacionadas con la puesta a flote, remoción, destrucción o eliminación de la peligrosidad de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado, con inclusión de todo lo que esté o haya estado a bordo de tal buque;
- e) reclamaciones relacionadas con la remoción o la destrucción del cargamento del buque o la eliminación de la peligrosidad de dicho cargamento;

Sobre el particular, México no llevó a cabo ninguna reserva al momento de presentar el documento de adhesión ante la OMI.

#### 2.7.4 Denuncia.

En relación con la posibilidad de dar por terminado el Convenio, el artículo 19 del mismo acepta como factible esta posibilidad y dispone únicamente que dicha denuncia podrá llevarse a cabo por un Estado Parte en cualquier momento, una vez transcurrido un año desde la fecha en que el Convenio haya entrado en vigor para dicho Estado; para lo que únicamente será necesario presentar un instrumento al efecto ante la OMI.

La denuncia surtirá efecto el día primero del mes inmediatamente posterior a la expiración del año siguiente a la fecha en que se depositó el instrumento, o transcurrido cualquier otro plazo más largo que pueda ser fijado en el documento que al efecto presente el Estado Parte denunciante.

#### 2.7.5 Revisión y Enmienda.

De acuerdo con el texto del artículo 20 del Convenio, éste podrá ser modificado si así lo acordaren los Estados Parte en una conferencia de enmienda, la cual puede

ser convocada ya sea por la OMI o por un tercio cuando menos de los Estados Parte.

El Convenio en el mismo artículo arriba citado señala que el Estado que se adhiera al texto del Convenio una vez que este haya sido enmendado o modificado se entiende, si no manifiesta una intención diferente, será parte del Tratado Enmendado, con excepción a los Estados que no hayan aceptado la enmienda, a los cuales se les tratará bajo los auspicios del Contrato Originario<sup>45</sup>.

#### 2.7.5 Revisión de las Cuantías de Limitación y de la Unidad de Cuenta o de la Unidad Monetaria.

El artículo 21 del Convenio es resultado de una de las más grandes preocupaciones de la Comunidad Marítima Internacional que en el pasado había sufrido decepciones al ver que los límites de responsabilidad de los buques dispuestos por las convenciones resultaban bajos tras algunos años de operación, es así, que el Convenio actualmente dispone en 4 incisos un mecanismo de enmienda exclusivo para modificar las cuantías dispuestas en los artículos 6, 7 y 8 2), e independiente del procedimiento de enmienda del artículo 20.

El procedimiento a que se refiere al artículo en análisis establece que la OMI podrá convocar a una conferencia de esta índole a petición de al menos un cuarto de los Estados Parte del Convenio, y a su vez podrá tomarse un acuerdo de

---

<sup>45</sup> ORTIZ AHLF, Loretta, Derecho Internacional Público, segunda edición, Harla, México, 1993, p- 26

modificación al respecto si así lo decidiese una mayoría de dos tercios de los Estados Parte presentes y votantes en la conferencia.

Al igual que en el artículo 20, en el artículo 21 se establece que todo Estado parte que deposite su instrumento de ratificación, aceptación o aprobación del Convenio, o de adhesión a éste, con posterioridad a la entrada en vigor de una enmienda relativa al cambio de la cuantía de limitación o de la Unidad de Cuenta, se sujetará al Convenio enmendado.

#### 2.7.6 Depositario.

En el penúltimo de los artículos del Convenio, el artículo 22, se fija como depositario al Secretario General de la OMI y las obligaciones que dicha Organización tendrá frente a los Estados Parte, entre las que se encuentran las siguientes:

A) Remitir ejemplares auténticos del Convenio, debidamente certificados, a todos los Estados Parte.

B) Informar a todos los Estados Parte, de:

b1) Cada nueva firma y cada depósito de instrumento que se vayan produciendo, con cualquier reserva que pueda acompañarlos, y de la fecha en que se produzcan;

b2) La fecha de entrada en vigor del Convenio y de toda enmienda al mismo;

b3) Toda denuncia al Convenio y de la fecha en que tal denuncia surta efecto;

b4) Toda enmienda aprobada de conformidad con lo dispuesto en los artículos 20 ó 21;

b5) Toda comunicación que haga más preciso cualquiera de los Artículos del Convenio.

#### 2.7.7 Idiomas.

El último artículo nos dice que el Convenio esta redactado en un sólo original y en los idiomas español, francés, inglés y ruso, y que cada uno de los textos tendrá la misma autenticidad. Mi punto de vista sobre el particular es que la versión en español sufre de algunas deficiencias en relación con los términos utilizados en inglés en el Convenio, los cuales fueron apuntados en su momento a lo largo del capítulo que con éste inciso termina.

## CAPÍTULO 3

### Protección Ambiental en México

3.1 Derecho Ambiental.

3.2 Las Bases Constitucionales para la Protección al Ambiente.

3.3 Legislación Ambiental.

3.3.1 Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente.

3.3.1.1 Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales.

3.3.1.1.1 Estructura de la SEMARNAT

3.3.1.1.2 Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA).

3.3.1.1.2.1 Sus Atribuciones.

3.3.1.2 Áreas Naturales Protegidas.

3.3.1.3 Normas Oficiales Mexicanas.

3.3.1.3.1 NOM-059-ECOL-2001.

3.3.2 Tratados Internacionales en Materia Ambiental y Protección al Ambiente desde la Perspectiva Internacional.

3.3.3 Derecho Marítimo.

3.4 Protección Jurídica del Ambiente.

3.4.1 Procedimientos Administrativos.

3.4.1.1 Procedimiento de Inspección y Vigilancia.

3.4.1.2 Denuncia Popular.

3.4.1.3 Recurso de Revisión.

3.4.1.4 Medidas de Seguridad

3.4.1.5 Procedimiento Administrativo para la Inspección y Verificación en Materia de Impacto Ambiental.

3.4.1.6 Auditoría Ambiental.

3.4.2 Procedimiento Penal.

3.4.2.1 Etapas del Procedimiento Penal.

3.4.2.2 Sujetos Activos del Delito.

3.4.3 Procedimiento Civil.

3.4.3.1 Disposiciones relativas a la reparación del Daño Ambiental en la LEGEPA.

3.4.3.2 Disposiciones Relativas a la Reparación del Daño en el Código Civil Federal.

Una vez analizados los antecedentes del Convenio Internacional Sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo 1976, así como el texto y contenido del mismo, antes dar paso al análisis de su aplicabilidad al caso de daño a arrecifes en México, es necesario en este tercer capítulo del presente trabajo hacer referencia a los antecedentes del Derecho Ambiental en nuestro país, así como revisar el marco jurídico actual en ésta materia aún novedosa en México.

Adicionalmente, como anuncié en el capítulo anterior, en el presente apartado revisaré brevemente la naturaleza de los procedimientos civiles tendientes a la reparación del daño con el fin de mencionar los parámetros que deberá seguir la autoridad ambiental de nuestro país en acciones tendientes a intentar la reparación del daño en casos originados por daños ambientales.

### 3.1 Derecho Ambiental.

En nuestros días el Derecho Ambiental muestra grandes avances en cuanto a su conocimiento general se refiere, todavía es posible afirmar que el Derecho Ambiental es una de las ramas del derecho más novedosas e inexploradas que existen en nuestro sistema legal. Al respecto, el Doctor Ramón Martín Mateo explica que la preocupación internacional por el ambiente en su conjunto, y específicamente por el desarrollo del derecho ambiental se agudizaron en los años ochenta con motivo de la sensibilización de los Estados por daños crecientes

producidos por la contaminación transfronteriza, el fenómeno de la lluvia ácida y sobre todo por la detección del agujero de la capa de ozono<sup>1</sup>.

Por lo que al caso de México se refiere, el Doctor Lucio Cabrera fue uno de los primeros juristas que a principios de los años ochenta mostró su preocupación por el medio ambiente y que clamó por la consignación del derecho de todos los Mexicanos a gozar de un ambiente sano en el capítulo de garantías de nuestra Constitución<sup>2</sup>, misma que no se llevó a cabo hasta la reforma constitucional del 28 de junio de 1999.

Entre las definiciones de Derecho Ambiental más recurridas en nuestro país, encontramos la del Doctor Raúl Brañes que define al Derecho Ambiental como: "El conjunto de normas jurídicas que regulan las conductas humanas que pueden influir de una manera relevante en los procesos de interacción que tienen lugar entre los sistemas de los organismos vivos y sus sistemas de ambiente, mediante la generación de efectos de los que se espera una modificación significativa de las condiciones de existencia de dichos organismos"<sup>3</sup>.

Otra definición de Derecho Ambiental en México es la aportada recientemente por Raquel Gutiérrez Nájera, la cual establece que: "El Derecho Ambiental es el conjunto de normas que tienen por objeto regular las conductas que inciden

---

<sup>1</sup> MARTÍN MATEO, Ramón, Tratado de Derecho Ambiental, Trivium, S.A., Madrid, 1991, p. 204

<sup>2</sup> CABRERA, Lucio, "Derecho Administrativo y Derecho Ambiental", en la revista Revista de la Facultad de Derecho de México, Tomo XXXI, Número 118, Enero-Abril 1981, UNAM, México, p. 67

<sup>3</sup> BRANES, Raúl, Manual de Derecho Ambiental Mexicano, Fondo de Cultura Económica, México, 1994, p. 27

directa o indirectamente en la protección, preservación, conservación, explotación y restauración de los recursos naturales bióticos y abióticos"<sup>4</sup>.

Por lo que se refiere a una definición extranjera de Derecho Ambiental, la aportada por Silvia Jaquenod de Zsögon, recurrida por varios autores mexicanos como referencia en diversos estudios, dice que: "El Derecho Ambiental es una disciplina jurídica que investiga, estudia y analiza las diferentes relaciones entre los bienes naturales y la actividad antrópica, orientando la regulación jurídica de las conductas y actitudes humanas respecto al uso, explotación y aprovechamiento de recursos naturales, conservación de la naturaleza y protección del ambiente"<sup>5</sup>. Adicionalmente la autora, también afirma que el Derecho Ambiental es público y privado a la vez, de carácter precautorio-preventivo e interdisciplinario<sup>6</sup>.

En las definiciones antes expuestas podemos identificar como un elemento primordial, aquel que se refiere a la protección de un sistema o ambiente, referente en todos los casos a los recursos naturales y a la interacción del ser humano con dichos sistemas de organismos vivos, por lo que resulta fundamental revisar el concepto de Ambiente para comprender el alcance y significado de las definiciones antes expuestas.

---

<sup>4</sup> GUTIERREZ NÁJERA, Raquel, Introducción al Estudio del Derecho Ambiental, Porrúa, México, 1998, p. 119

<sup>5</sup> JAQUENOD DE ZSÓGON, Silvia, Iniciación al Derecho Ambiental, Dykinson, España, 1996, p. 221

<sup>6</sup> *ibidem*, p. 122

La definición legal de Ambiente en nuestro país se encuentra consagrada en la Fracción I del Artículo 3 de la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (LGEEPA), que dispone que Ambiente es "El Conjunto de elementos naturales y artificiales o inducidos por el hombre que hacen posible la existencia y desarrollo de los seres humanos y demás organismos vivos que interactúan en un espacio y tiempo determinados".

En éste orden de ideas, considero oportuno transcribir en este trabajo la clasificación de características del Derecho Ambiental planteada por Elsa Cristina Roque Fourcade, retomada por Raquel Gutiérrez Nájera en su Introducción al Estudio del Derecho Ambiental y que se conforma de los siguientes conceptos<sup>7</sup>:

- Objeto.- El Derecho Ambiental tutela los sistemas naturales que hacen posible la vida: agua, aire y suelo.
- Es un derecho predominantemente público.- El Derecho Ambiental es fundamentalmente público, se impone directamente por el Estado, en cuanto que regula las relaciones del hombre con su entorno y no de sujetos privados entre sí.
- Multidisciplinario.- Es una disciplina de síntesis, integradora de una serie de aportes de otros cuerpos jurídicos.
- Vocación Universalista.- La norma ambiental, tiene por lo general un ámbito localizado de aplicación y está diseñada para incidir en las relaciones sometidas a las soberanías de los distintos países.

---

<sup>7</sup> ROQUE F., Elsa Cristina, La Protección del Medio Ambiente. Comedido Público de Carácter Integral (1ª de dos partes) Lex, Suplemento de Ecología, Diciembre 1999, p. XIII, citado en GUTIERREZ NÁJERA, Raquel, Introducción al Estudio del Derecho Ambiental, op cit. supra nota 4, p. 120

- **Los intereses colectivos.**- Los recursos naturales son de todos. luego entonces es difícil extrapolar principios del Derecho Privado, aunque los intereses colectivos puedan descomponerse a veces en la suma de intereses individuales y los ordenamientos contemporáneos defiendan también a quienes tienen intereses legítimos en el caso. es lo cierto que los sistemas de protección jurídica están montados en general en torno a la tutela de los derechos subjetivos, cuya extrapolación a la del medio adecuado para la supervivencia de la especie, resulta difícil.
- **Supraconstitucional.**- Desde la óptica de su trascendencia individual suponen más bien deberes para los individuos, que fuente de generación de derechos subjetivos, el Estado, por ende, es un principal garante, pero sus responsabilidades no se agotan con su defensa en beneficio de los ciudadanos, sino que los intereses implicados son compartidos por todos los habitantes del planeta. Luego entonces, su rango excede del que suministran las constituciones estatales y su ubicación estaría en un escalafón superior, en el que deberán asentarse las constituciones mundiales, aunque ello representa la utopía del ambientalismo.

### 3.2 Las Bases Constitucionales para la Protección al Ambiente en México.

Antes de dar paso al estudio de la legislación ambiental relevante al tema del presente trabajo, así como al marco jurídico vigente para la protección del ambiente en nuestro país, es necesario revisar los fundamentos constitucionales para estos dos supuestos.

Seguramente son muchos los preceptos constitucionales que contienen normas que indirectamente pueden tener relación con algún aspecto o norma ambiental, sin embargo, analizar cada posible efecto ambiental derivado de una norma constitucional requeriría de un trabajo exhaustivo específico. Es así, que el presente apartado únicamente pretende sentar las bases constitucionales generales de la materia, por lo que para efectos de la presente tesis será suficiente con analizar el contenido de los artículos 4, 25, 27 y 73 constitucionales.

Por lo que toca al artículo 4 constitucional, antes de la reforma constitucional del 28 de junio de 1999, nuestra Constitución Política no contemplaba expresamente el derecho a un medio ambiente sano como garantía individual, ya que únicamente se evocaba a los derechos de los gobernados a la protección de la salud; y es que fue hasta la fecha anteriormente mencionada que al artículo 4 constitucional le fue adicionado el párrafo, cuarto que a la letra cita: "Toda persona tiene derecho a un medio ambiente adecuado para su desarrollo y bienestar".

El segundo artículo que puede ser considerado como una base constitucional para la protección al ambiente es el artículo 25 de la Constitución Política, el cual se refiere a la rectoría del Estado sobre el Desarrollo Nacional y que sienta las bases para el crecimiento económico tomando en cuenta la variable ambiental. El mencionado precepto dispone que: "Corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del

ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege esta Constitución".

Más adelante el mismo artículo señala que "...bajo criterios de equidad social y productividad se apoyará e impulsará a las empresas de los sectores social y privado de la economía, sujetándolos a las modalidades que dicte el interés público y al uso, en beneficio general, de los recursos productivos cuidando su conservación y el medio ambiente..."

Como tercer precepto constitucional que puede ser considerado como base para la protección al ambiente, se encuentra el artículo 27 constitucional, el cual consigna el principio de conservación de los recursos naturales. Dicho precepto decreta en su párrafo tercero las modalidades que podrá imponer la nación a la propiedad privada, así como las medidas que se dictarán entre ellas para "preservar y restaurar el equilibrio ecológico".

Para Brañes, quien es recogido por Jesús Quintana Valtierra en su Derecho Ambiental Mexicano, el artículo 27 constitucional contiene tres principios fundamentales desde el punto de vista ambiental, que son los siguientes:

- El primer párrafo del artículo 27 constitucional está dirigido a establecer la naturaleza de la propiedad privada respecto de las tierras y las aguas comprendidas dentro de territorio nacional sujeta a la concepción primaria de la propiedad originaria de la nación. Lo que tienen como importancia que éste principio sea la base que tienen el Estado para hacer valer la reversión

de la propiedad privada a través de la expropiación, como se contempla en el segundo párrafo del mismo artículo.

- La primera parte del párrafo tercero del precepto en comentario establece el derecho que tendrá en todo tiempo la nación de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público, consagrando la función social de la propiedad privada, cuya importancia ambiental es evidente, ya que la protección del ambiente puede exigir en determinados momentos que se limiten ciertos atributos del dominio privado.
- El derecho de la nación de regular el aprovechamiento de los elementos naturales y dictar las medidas necesarias para evitar la destrucción de los elementos naturales, lo establece el párrafo tercero del mismo artículo. El cual también, intenta garantizar el aprovechamiento responsable de los elementos naturales susceptibles de apropiación, con objeto de hacer una distribución equitativa de la riqueza pública y cuidar su conservación. De ésta misma parte del artículo 27 constitucional se desprende el imperativo constitucional del deber del Estado de velar por la protección del ambiente de una manera integral.

Finalmente, la cuarta base constitucional para la protección del ambiente, se refiere a la prevención y control de la contaminación ambiental, y se localiza en a la fracción XVI del artículo 73, que consiste en la facultad del congreso para legislar sobre nacionalidad, condición jurídica de los extranjeros, ciudadanía,

naturalización, colonización, emigración e inmigración y salubridad general de la República.

Sobre el particular, estoy de acuerdo con Jesús Quintana Valtierra, en relación con su dicho de que la expresión "...así como las adoptadas para prevenir y combatir la contaminación ambiental..." en el inciso 4 de la fracción XVI del artículo 73 constitucional, introdujo la idea de que la contaminación ambiental esta inmersa en la noción de Salubridad General de la República, y por tanto es materia de las funciones del Consejo de Salubridad General.

En el mismo artículo 73, sólo que en la fracción XXIX-G, adicionada a la carta magna de México en el año de 1987, encontramos la facultad del Congreso de la Unión para expedir leyes que establezcan la concurrencia de los distintos niveles de gobierno, en materia de protección al ambiente y de preservación y restauración del equilibrio ecológico; facultad que se convirtió en el fundamento constitucional de la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, sobre la cual haré comentarios precisos más adelante en éste mismo capítulo.

En relación con el tema de las bases constitucionales para la protección al ambiente, Jesús Quintana Valtierra concluye que la Carta Magna a través de sus preceptos constitucionales tutela la protección del ambiente desde tres aspectos<sup>8</sup>:

---

<sup>8</sup> QUINTANA VALTIERRA, Jesús, Derecho Ambiental Mexicano. Lineamientos Generales, Porrúa, México, 2000, p. 47

- A) La conservación de los recursos naturales.
- B) La prevención y control de la contaminación ambiental que afecta a la salud humana, y;
- C) El cuidado del medio ambiente frente al uso de los recursos productivos por parte de los sectores privado y social.

### 3.3 Legislación Ambiental.

Si fuera necesario identificar un año para señalar el inicio del desarrollo de la legislación ambiental en nuestro país, para sustituir a la llamada legislación sectorial de relevancia ambiental, anteriormente preocupada únicamente por el aspecto conservacionista de los recursos naturales, por la legislación ambiental integral actual, éste sería el año de 1972; año en el que tuvo lugar en la Ciudad de Estocolmo, Suecia, la Convención Internacional sobre "Medio Ambiente Humano" y en la cual surgieron diversos conceptos que a la postre iban a ser adoptados por los tratadistas y doctrinarios mexicanos, para traducirse más tarde en la promulgación de diversas leyes y reformas de carácter ambiental en México<sup>9</sup>.

En México, las leyes generales de carácter ambiental más importantes han sido: la "Ley Federal para Prevenir y Controlar la Contaminación" de 1971, la "Ley Federal de Protección al Ambiente" de 1982; y finalmente la "Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente", promulgada en el año de 1988 y que actualmente continúa en vigor. Junto con las leyes anteriores a lo largo de la

---

<sup>9</sup> GUTIERREZ NÁJERA, Raquel, Introducción al Estudio del Derecho Ambiental, op cit, supra nota 4, p. 123

historia contemporánea de nuestro país han existido diversos ordenamientos de carácter ambiental a los tres niveles de gobierno: Federal, Estatal y Municipal.

No obstante los ordenamientos locales Estatales y Municipales lograron importantes avances en materia ambiental en temas como la contaminación ambiental vehicular, las zonas sujetas a conservación, los parques urbanos, los servicios de drenaje y la basura, las legislaciones de mayor importancia y con mayor trascendencia en la materia que nos ocupa son las federales; entre las que podemos mencionar leyes como: la Ley Forestal, la Ley General de Salud, la Ley de Aguas Nacionales, la Ley Federal de Caza, la Ley de Pesca, la Ley Minera, la Ley Agraria, la Ley Federal de Metrología y Normalización, la Ley Federal del Mar y la Ley de Navegación.

Junto con los ordenamientos existentes a los tres niveles de gobierno que ya mencioné es necesario también reconocer la gran aportación que los tratados internacionales de los que México es parte suman a nuestra legislación. En este orden de ideas y con el propósito de cumplir con el objetivo fijado de revisar los elementos y características principales de nuestra legislación ambiental, en el presente capítulo y durante los siguientes incisos haré referencia especial sólo a algunos de los ordenamientos más importantes, y que tienen mayor relación con los aspectos indemnizatorios del tema de la presente tesis, así como de aquellos que se refieren específicamente a la protección de los arrecifes en México.

### 3.3.1 Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (LGEEPA).

Como ya mencione, la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, en adelante "LGEEPA", es el máximo ordenamiento jurídico vigente en materia de protección integral del ambiente<sup>10</sup>.

En relación con la iniciativa que le dio origen a la LGEEPA, Raúl Brañes en su Manual de Derecho Ambiental Mexicano, recuerda su propio artículo publicado en el periódico Excelsior del 12 de Noviembre de 1987, en el cual en su momento apuntó que la iniciativa de la ley proponía un nuevo ordenamiento jurídico que por una parte establecía un sistema de concurrencia de la Federación, las Entidades Federativas y los Municipios en los asuntos ambientales, y por otra, regulaba íntegramente la materia a partir de una concepción amplia del ambiente, que conducía a considerar la problemática ambiental como algo que iba más allá de la contaminación ambiental y que requería de acciones que tuvieran en cuenta las complejidades propias de los ecosistemas. Sobre este punto, Raul Brañes señaló que la iniciativa de la LGEEPA superaba largamente las leyes federales que con anterioridad regulaban en esta materia y, que en varios aspectos proponía disposiciones que podían considerarse incluso más avanzadas que las dispuestas por ordenamientos jurídicos similares puestos en vigor en aquella época en otros países<sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup> BRAÑES, Raúl, Manual de Derecho Ambiental Mexicano, op cit, supra nota 3, p. 98

<sup>11</sup> BRAÑES, Raúl, "La iniciativa de Ley del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente", en Periódico "Excelsior", Noviembre 12 de 1987, México, citado en BRAÑES, Raúl, Manual de Derecho Ambiental Mexicano, op cit, supra nota 3, p. 99

Sobre el particular, las reflexiones anteriores no dejan lugar a duda sobre la importancia de la Ley en comento y de la trascendencia para el sector en su momento y hasta nuestros días, a lo que posiblemente solo faltaría agregar que dicha ley regula la política ambiental de nuestro país, entendida ésta como el conjunto de acciones que se diseñan para lograr la ordenación del ambiente<sup>12</sup>.

En relación con la estructura de la LGEEPA, cabe mencionar que ésta ley se encuentra compuesta por seis Títulos:

- Disposiciones Generales.- El primer título de la Ley aclara que se trata de una ley reglamentaria de la Constitución Política de nuestro país; se encarga de regular la distribución de competencias de las autoridades en los diferentes niveles de gobierno, la política ambiental, los instrumentos económicos, los asentamientos humanos, la evaluación del impacto ambiental, y además, de regular las Normas Oficiales Mexicanas, que juegan un papel fundamental para garantizar la sustentabilidad de las actividades económicas.
- Biodiversidad.- Esta segunda parte de la ley se dedica a regular las Áreas Naturales Protegidas, así como los tipos y características de las mismas; define el procedimiento de su creación, de su administración y de su

---

<sup>12</sup> BRAÑES, Raúl, Manual de Derecho Ambiental Mexicano, Fondo de Cultura Económica, México, 1994, p. 149, citado en ENRIQUEZ ROSAS, José David, Transporte Internacional de Mercancías, Porrúa, México, 1999, p. 157

vigilancia, así como también del Sistema Nacional de Áreas Naturales Protegidas<sup>13</sup>.

En este apartado, es importante recalcar que el tratamiento en general de las Áreas Naturales Protegidas resulta de gran relevancia para el presente trabajo debido a que gran parte de los arrecifes en nuestro país se encuentran protegidos por haber sido declarados Parques Nacionales; es por esto que más adelante en el presente capítulo ahondaré en la descripción de las características de las Áreas Naturales Protegidas y sus funciones.

El segundo título de la ley se encarga de regular a la Flora y la Fauna Silvestre, además de las Zonas de Restauración.

- Aprovechamiento Sustentable de los Recursos.- Aborda lo relativo al aprovechamiento sustentable del agua y los ecosistemas acuáticos, la preservación y aprovechamiento sustentable del suelo y sus recursos, así como lo relacionado con la exploración y explotación de los recursos no renovables en el equilibrio ecológico<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> GUTIERREZ NÁJERA, Raquel, Introducción al Estudio del Derecho Ambiental, op cit, supra nota 4, p. 150

<sup>14</sup> QUINTANA VALTIERRA, Jesús, Derecho Ambiental Mexicano. Lineamientos Generales, op cit, supra nota 6, p. 55

- Protección al Ambiente.- el cuarto título de la ley establece la regulación general de la prevención y control de la contaminación de la atmósfera, del agua, de los ecosistemas acuáticos y del suelo; además, define aquellas actividades consideradas como altamente riesgosas como lo son: los materiales y residuos peligrosos, el tratamiento para la energía nuclear, el ruido, las vibraciones, la energía térmica y lumínica, los olores y la contaminación visual<sup>15</sup>.
- Participación Social e Información Ambiental.- en el quinto título de la ley, uno de los más breves del ordenamiento en comento, se regula la participación social en la planeación, ejecución, evaluación y vigilancia de la política ambiental y de recursos naturales; adicionalmente el apartado trata el Derecho a la información Ambiental<sup>16</sup>.
- Medidas de Control y Seguridad, y Sanciones.- Las disposiciones del título sexto de la ley determinan las facultades de inspección y vigilancia, las medidas de seguridad, las infracciones y sanciones administrativas, la denuncia popular y la reparación del daño ecológico. En relación con el presente título de la ley y específicamente con aquellos temas relacionados con procedimientos administrativos por infracciones, delitos ambientales y daños de carácter civil de acuerdo con el artículo 203 de la ley, más adelante, en la segunda parte del presente capítulo, será necesario revisar

---

<sup>15</sup> QUINTANA VALTIERRA, Jesús, Derecho Ambiental Mexicano, Lineamientos Generales, op cit, supra nota 6, p. 55

<sup>16</sup> *ibidem*, p. 55

de una manera más profunda este tipo de procedimientos ambientales, para lo que he adoptado el título de "Protección Jurídica del Ambiente".

### 3.3.1.1 Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT).

El artículo 6 de la LGEEPA dispone que las atribuciones que dicha ley le otorga a la Federación serán ejercidas por el Poder Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría definida en la fracción XXXIV del artículo 3 del mismo ordenamiento.

Para llevar a acabo los trabajos relativos a la protección del ambiente, en los últimos sexenios existieron: i) la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, ii) la Secretaría de Desarrollo Social, iii) la Secretaría de Medio Ambiente Recursos Naturales y Pesca, y finalmente iv) la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) que fue creada por iniciativa del entonces Presidente de la República, el Doctor Ernesto Zedillo Ponce de León, el 30 de noviembre del año 2000, tan solo un día antes de la toma de posesión del actual Presidente Vicente Fox Quesada.

En la reforma citada se establecieron las nuevas atribuciones de la Secretaría, que básicamente eliminaron las responsabilidades de la anterior dependencia, que se relacionaban con la explotación pesquera y la organización de dicha actividad para conservar principalmente atribuciones de carácter ambiental; además, por supuesto, del cambio de nombre en la Secretaría.

Para mayor referencia a continuación transcribo el listado de atribuciones de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales dispuesto por el Artículo 32 bis de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal en la reforma arriba

indicada, y en el cual subrayo aquellas disposiciones relativas al tema del presente trabajo:

- Fomentar la protección, restauración y conservación de los ecosistemas, recursos naturales y bienes y servicios ambientales, con el fin de propiciar su aprovechamiento y desarrollo sustentable (Fracción I).
- Formular y conducir la política nacional en materia de recursos naturales, siempre que no estén encomendados expresamente a otra dependencia; así como en materia de ecología, saneamiento ambiental, agua, regulación ambiental del desarrollo urbano y de la actividad pesquera, con la participación que corresponda a otras dependencias y entidades (Fracción II).
- Administrar y regular el uso y promover el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales que corresponden a la Federación, con excepción del petróleo y todos los carburos de hidrógenos líquidos, sólidos y gaseosos, así como minerales radioactivos (Fracción III).
- Establecer, con la participación que corresponda a otras dependencias y a las autoridades estatales y municipales, Normas Oficiales Mexicanas sobre la preservación y restauración de la calidad del medio ambiente; sobre los ecosistemas naturales; sobre el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales y de la flora y fauna silvestre, terrestre y acuática; sobre descargas de aguas residuales y en materia minera; sobre materiales peligrosos y residuos sólidos peligrosos (Fracción IV).

- Vigilar y estimular, en coordinación con las autoridades federales, estatales y municipales, el cumplimiento de las leyes, Normas Oficiales Mexicanas y programas relacionados con recursos naturales, medio ambiente, aguas, bosques, flora y fauna silvestre, terrestre y acuática, y pesca; y demás materias competencia de la Secretaría, así como, en su caso, imponer las sanciones procedentes (Fracción V).
- Proponer al Ejecutivo Federal el establecimiento de Áreas Naturales Protegidas, y promover, para su administración y vigilancia, la participación de autoridades federales o locales, y de universidades, centros de investigación y particulares (Fracción VI).
- Organizar y administrar Áreas Naturales Protegidas, y supervisar las labores de conservación, protección y vigilancia de dichas áreas cuando su administración recaiga en los gobiernos estatales y municipales o en personas físicas o morales (Fracción VII).
- Ejercer la posesión y propiedad de la Nación en las playas, Zona Federal Marítimo Terrestre y en los terrenos ganados al mar (Fracción VIII).
- Intervenir en foros internacionales respecto de las materias competencia de la Secretaría, con la participación que corresponda a la Secretaría de Relaciones Exteriores, y proponer a ésta la celebración de tratados y acuerdos internacionales en tales materias (Fracción IX).
- Promover el ordenamiento ecológico del territorio nacional, en coordinación con las autoridades federales, estatales y municipales, y con la participación de los particulares (Fracción X).

- Evaluar y dictaminar las manifestaciones de impacto ambiental de proyectos de desarrollo que le presenten los sectores público, social y privado; resolver sobre los estudios de riesgo ambiental, así como sobre los programas para la prevención de accidentes con incidencia ecológica (Fracción XI).
- Elaborar, promover y difundir las tecnologías y formas de uso requeridas para el aprovechamiento sustentable de los ecosistemas y sobre la calidad ambiental de los procesos productivos, de los servicios y del transporte (Fracción XII).
- Fomentar y realizar programas de reforestación y restauración ecológica, con la cooperación de las autoridades federales, estatales y municipales, en coordinación, en su caso, con la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (Fracción XIII).
- Evaluar la calidad del ambiente y establecer y promover el Sistema de Información Ambiental, que incluirá los sistemas de monitoreo atmosférico, de suelo y de cuerpos de agua de jurisdicción federal, y los inventarios de recursos naturales y de población de fauna silvestre, con la cooperación de las autoridades estatales y municipales, las instituciones de investigación y educación superior, y las dependencias y entidades que correspondan (Fracción XIV).
- Desarrollar y promover metodologías y procedimientos de valuación económica del capital natural y de los bienes y servicios ambientales que

éste presta, y cooperar con dependencias y entidades para desarrollar un Sistema Integrado de Contabilidad Ambiental y Económica (Fracción XV).

- Conducir las políticas nacionales sobre cambio climático y sobre protección de la capa de ozono (Fracción XVI).
- Promover la participación social y de la comunidad científica en la formulación, aplicación y vigilancia de la política ambiental, y concertar acciones e inversiones con los sectores social y privado para la protección y restauración del ambiente (Fracción XVII).
- Realizar el censo de predios forestales y silvopastoriles y de sus productos; levantar, organizar y manejar la cartografía y estadística forestal, así como llevar el registro y cuidar la conservación de los árboles históricos y notables del país (Fracción XVIII).
- Proponer, y en su caso resolver sobre el establecimiento y levantamiento de vedas forestales, de caza y pesca, de conformidad con la legislación aplicable; y establecer el calendario cinegético y el de aves canoras y de ornato (Fracción XIX).
- Imponer las restricciones que establezcan las disposiciones aplicables sobre la circulación o tránsito por el territorio nacional de especies de la flora y fauna silvestres procedentes del o destinadas al extranjero, y promover ante la Secretaría de Economía el establecimiento de medidas de regulación o restricción a su importación o exportación, cuando se requiera para su conservación y aprovechamiento (Fracción XX).

- Dirigir los estudios, trabajos y servicios meteorológicos, climatológicos, hidrológicos y geohidrológicos, así como el Sistema Meteorológico Nacional, y participar en los convenios internacionales sobre la materia (Fracción XXI).
- Coordinar, concertar y ejecutar proyectos de formación, capacitación y actualización para mejorar la capacidad de gestión ambiental y el uso sustentable de recursos naturales; estimular que las instituciones de educación superior y los centros de investigación realicen programas de formación de especialistas, proporcionen conocimientos ambientales e impulsen la investigación científica y tecnológica en la materia; promover que los organismos de promoción de la cultura y los medios de comunicación social contribuyan a la formación de actitudes y valores de protección ambiental y de conservación de nuestro patrimonio natural; y en coordinación con la Secretaría de Educación Pública, fortalecer los contenidos ambientales de planes y programas de estudios y los materiales de enseñanza de los diversos niveles y modalidades de educación (Fracción XXII).
- Organizar, dirigir y reglamentar los trabajos de hidrología en cuencas, cauces y álveos de aguas nacionales, tanto superficiales como subterráneos, conforme a la ley de la materia (Fracción XXIII).
- Administrar, controlar y reglamentar el aprovechamiento de las cuencas hidráulicas, vasos, manantiales y aguas de propiedad nacional, y de las zonas federales correspondientes, con exclusión de lo que se atribuya

expresamente a otra dependencia; establecer y vigilar el cumplimiento de las condiciones particulares que deban satisfacer las descargas de aguas residuales, cuando sean de jurisdicción federal; autorizar, en su caso, el vertimiento de aguas residuales en el mar, en coordinación con la Secretaría de Marina, cuando provengan de fuentes móviles o plataformas fijas; en cuencas, cauces y demás depósitos de aguas de propiedad nacional; y promover y, en su caso, ejecutar y operar la infraestructura y los servicios necesarios para el mejoramiento de la calidad del agua en las cuencas (Fracción XXIV).

- Estudiar, proyectar, construir y conservar, con la participación que corresponda a la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación, las obras de riego, desecación, drenaje, defensa y mejoramiento de terrenos y las de pequeña irrigación, de acuerdo con los programas formulados y que compete realizar al Gobierno Federal, por sí o en cooperación con las autoridades estatales y municipales o de particulares (Fracción XXV).
- Regular y vigilar la conservación de las corrientes, lagos y lagunas de jurisdicción federal, en la protección de cuencas alimentadoras y las obras de corrección torrencial (Fracción XXVI).
- Manejar el sistema hidrológico del Valle de México (Fracción XXVII).
- Controlar los ríos y demás corrientes y ejecutar las obras de defensa contra inundaciones (Fracción XXVIII).

- Organizar y manejar la explotación de los sistemas nacionales de riego, con la intervención de los usuarios, en los términos que lo determinen las leyes, en coordinación, en su caso, con la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (Fracción XXIX).
- Ejecutar las obras hidráulicas que deriven de tratados internacionales (Fracción XXX).
- Intervenir, en su caso, en la dotación de agua a los centros de población e industrias; fomentar y apoyar técnicamente el desarrollo de los sistemas de agua potable, drenaje, alcantarillado y tratamiento de aguas residuales que realicen las autoridades locales; así como programar, proyectar, construir, administrar, operar y conservar por sí, o mediante el otorgamiento de la asignación o concesión que en su caso se requiera, o en los términos del convenio que se celebre, las obras y servicios de captación, potabilización, tratamiento de aguas residuales, conducción y suministro de aguas de jurisdicción (Fracción XXXI).
- Participar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en la determinación de los criterios generales para el establecimiento de los estímulos fiscales y financieros necesarios para el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales y el cuidado del medio ambiente (Fracción XXXV).
- Otorgar contratos, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones, asignaciones, y reconocer derechos, según corresponda, en materia de aguas, forestal, ecológica, explotación de la flora y fauna silvestres, y sobre

playas, zona federal marítimo terrestre y terrenos ganados al mar (Fracción XXXIX).

- Diseñar y operar, con la participación que corresponda a otras dependencias y entidades, la adopción de instrumentos económicos para la protección, restauración y conservación del medio ambiente; y (Fracción XL).
- Las demás que le atribuyan expresamente las leyes y reglamentos (Fracción XLI).

#### 3.3.1.1.1 Estructura de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales

Continuando con el estudio de la Secretaría del ramo que nos ocupa, es necesario hacer referencia al nuevo Reglamento Interior de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, publicado el 4 de junio del 2001 en el Diario Oficial de la Federación, que señala diversos cambios en la estructura de la secretaría en relación con su similar del 8 de julio de 1996 y que establece la estructura orgánica que orientará las actividades de la Secretaría a través de las siguientes unidades administrativas:

- I. Secretario;
- II. Subsecretario de Planeación y Política Ambiental;
- III. Subsecretario de Fomento y Normatividad Ambiental;
- IV. Subsecretario de Gestión para la Protección Ambiental;
- V. Oficial Mayor;
- VI. Unidad Coordinadora de Participación Social y Transparencia;
- VII. Unidad Coordinadora de Asuntos Internacionales;
- VIII. Coordinación General Jurídica;
- IX. Coordinación General de Comunicación Social;
- X. Coordinación General de Delegaciones;
- XI. Centro de Educación y Capacitación para el Desarrollo Sustentable;

- XII. Dirección General de Planeación y Evaluación;
- XIII. Dirección General de Estadística e Información Ambiental;
- XIV. Dirección General de Política Ambiental e Integración Regional y Sectorial;
- XV. Dirección General del Sector Primario y Recursos Naturales Renovables;
- XVI. Dirección General de la Industria;
- XVII. Dirección General de Fomento Ambiental del Desarrollo Urbano, Transporte, Servicios y Turismo;
- XVIII. Dirección General de Energía y Actividades Extractivas;
- XIX. Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental;
- XX. Dirección General de Manejo Integral de Contaminantes;
- XXI. Dirección General de Zona Federal Marítimo Terrestre y Ambientes Costeros;
- XXII. Dirección General de Vida Silvestre;
- XXIII. Dirección General de Federalización y Descentralización de Servicios Forestales y de Suelo;
- XXIV. Dirección General de Recursos Humanos;
- XXV. Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto;
- XXVI. Dirección General de Recursos Materiales, Inmuebles y Servicios;
- XXVII. Dirección General de Informática y Telecomunicaciones;
- XXVIII. Delegaciones Federales, y
- XXIX. Órganos Desconcentrados:
  - a) Comisión Nacional del Agua;
  - b) Instituto Mexicano de Tecnología del Agua;
  - c) Instituto Nacional de Ecología;
  - d) Procuraduría Federal de Protección al Ambiente, y
  - e) Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas.

Sin duda, de acuerdo con el Reglamento Interior de la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales cada una de las unidades administrativas que integran a la Secretaría cuentan con facultades que resultan importantes para la práctica y estudio del Derecho Ambiental, sin embargo, resultaría abrumador comentar cada aspecto relevante de dichas unidades, por lo que me permito

recomendar la lectura completa del Reglamento Interior de la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, como ya dije, publicado el 4 de junio del 2001 en el Diario Oficial de la Federación; sin embargo, a manera de introducción de mis comentarios sobre la Procuraduría Federal del Medio Ambiente (PROFEPA), como el más importante de los órganos desconcentrados, en cuanto al presente estudio se refiere, considero oportuno mencionar que el Instituto Nacional de Ecología tienen facultades de carácter normativo, la Procuraduría Federal del Medio Ambiente de carácter jurisdiccional administrativo, la Comisión Nacional del Agua, la aplicación de la Ley Federal de Aguas, el Instituto Mexicano de Tecnología del Agua es un organismo técnico-científico, y finalmente la recién creada Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas, que tiene a su cargo la formulación y ejecución de los proyectos y programas de aprovechamiento sustentable de los recursos naturales de las Áreas Naturales protegidas.

Retomando las características principales del Reglamento en comento, es significativo comentar que dicho ordenamiento no enlista las diversas leyes que la Secretaría tendrá a su cargo y únicamente se limita a establecer en su artículo primero que: "...la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, como Dependencia del Poder Ejecutivo Federal, tiene a su cargo el ejercicio de las atribuciones que le asignan la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y otras leyes, así como los reglamentos, decretos, acuerdos y órdenes del Presidente de los Estados Unidos Mexicanos..."

### 3.3.1.1.2 Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA).

La PROFEPA es el órgano desconcentrado de la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales que se encarga de vigilar el cumplimiento de las disposiciones legales aplicables en las materias de atribución de la SEMARNAT de acuerdo con su reglamento Interno<sup>17</sup>.

#### 3.3.1.1.2.1 Sus Atribuciones.

Las atribuciones de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente se encuentran señaladas en el Artículo 71 del Reglamento Interno de la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, que como ya dijimos fue recientemente publicado el 4 de junio del 2001.

Nuevamente, como en listados anteriores, en las siguientes facultades de la PROFEPA se subrayan aquellas que son relevantes para la presente tesis:

- Vigilar el cumplimiento de las disposiciones jurídicas aplicables a la prevención y control de la contaminación ambiental, recursos naturales, bosques, vida silvestre, quelonios, mamíferos marinos y especies acuáticas en riesgo, sus ecosistemas y recursos genéticos, la zona federal marítimo terrestre, playas marítimas y terrenos ganados al mar o a cualquier otro depósito de aguas marítimas, las áreas naturales protegidas, así como en materia de impacto ambiental y ordenamiento ecológico de competencia federal, y establecer políticas y lineamientos administrativos para tal efecto (Fracción I);

---

<sup>17</sup> QUINTANA VALTIERRA, Jesús, Derecho Ambiental Mexicano. Lineamientos Generales, op cit, supra nota 6, p. 279

- Recibir, investigar y atender o, en su caso, canalizar ante las autoridades competentes, las denuncias por el incumplimiento de las disposiciones jurídicas aplicables a los recursos, bienes, materias y ecosistemas, a las que hace referencia la fracción anterior (Fracción II);
- Salvaguardar los intereses de la población y fomentar su participación en el estímulo y vigilancia del cumplimiento de las disposiciones jurídicas ambientales; así como brindarle asesoría en asuntos de protección y defensa del ambiente, la vida silvestre y los recursos naturales competencia de la Secretaría (Fracción III);
- Coadyuvar con otras autoridades federales, así como con las estatales y municipales que lo soliciten, en el control de la aplicación de la normatividad ambiental (Fracción IV);
- Emitir resoluciones derivadas de los procedimientos administrativos en el ámbito de su competencia (Fracción V);
- Expedir recomendaciones a las autoridades competentes para la debida aplicación de la normatividad ambiental y dar seguimiento a dichas recomendaciones (Fracción VI);
- Promover y procurar, cuando proceda, la conciliación de intereses entre particulares y en sus relaciones con las autoridades, en asuntos derivados de la aplicación de las disposiciones jurídicas aplicables en las materias competencia de la Secretaría (Fracción VII);

- Ejercer las atribuciones de la Secretaría en materia de auditorías y peritajes ambientales, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables (Fracción VIII);
- Atender las solicitudes de las autoridades competentes o de los particulares, respecto de la formulación de dictámenes técnicos de daños o perjuicios ocasionados por infracciones a la normatividad ambiental (Fracción IX);
- Imponer las medidas técnicas correctivas y de seguridad, así como las sanciones que sean de su competencia en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables (Fracción X);
- Investigar las infracciones a la normatividad ambiental y, en su caso, hacerlas del conocimiento de las autoridades correspondientes cuando no sean de su competencia (Fracción XI);
- Denunciar ante el Ministerio Público Federal los actos, hechos u omisiones que impliquen la probable comisión de delitos contra el ambiente (Fracción XII);
- Coordinarse con las demás autoridades federales, estatales y municipales para el ejercicio de sus atribuciones, así como participar en la atención de contingencias y emergencias ambientales o que afecten los recursos naturales (Fracción XIII);
- Participar con las autoridades competentes en la elaboración de anteproyectos de normas oficiales mexicanas, estudios, programas y

- proyectos para la protección, defensa y restauración del medio ambiente y los recursos naturales (Fracción XIV);
- Canalizar a través del órgano de control interno, las irregularidades en que incurran servidores públicos federales en ejercicio de sus funciones, en contra del medio ambiente o los recursos naturales, para que intervenga en términos de las disposiciones jurídicas aplicables o en su defecto remita el asunto ante la autoridad que resulte competente (Fracción XV);
  - Coordinarse con las autoridades federales, estatales y municipales para tramitar las quejas que se presenten por irregularidades en que incurran servidores públicos locales, en contra del ambiente o los recursos naturales, para que se proceda conforme a la legislación aplicable (Fracción XVI);
  - Sustanciar y resolver los recursos administrativos que le competan (Fracción XVII);
  - Iniciar, en el ámbito de sus atribuciones, las acciones que procedan, ante las autoridades jurisdiccionales competentes, cuando conozca de actos, hechos u omisiones que constituyan violaciones a la legislación administrativa o penal (Fracción XVIII);
  - Resolver sobre las solicitudes de reconsideración y conmutación de multas, en los términos previstos en las disposiciones jurídicas aplicables (Fracción XIX);
  - Resolver las solicitudes de certificación de la legal procedencia para el traslado de ejemplares, partes y derivados de mamíferos y quelonios

marinos, así como de especies acuáticas en riesgo o las declaradas en veda (Fracción XX);

- Verificar el cumplimiento de las restricciones no arancelarias en las materias competencia de la Secretaría, así como emitir el registro de verificación correspondiente (Fracción XXI);
- Llevar a cabo las actividades de difusión, comunicación, prensa y relaciones públicas que le correspondan, de conformidad a las políticas de comunicación social de la Secretaría (Fracción XXII);
- Participar en los asuntos internacionales relacionados con su competencia, de conformidad a las políticas y lineamientos que emita la Unidad Coordinadora de Asuntos Internacionales de la Secretaría (Fracción XXIII);
- Acceder a la información contenida en los registros y bases de datos de las unidades administrativas de la Secretaría, a efecto de investigar y detectar posibles infracciones a la normatividad ambiental (Fracción XXIV);
- Recopilar, sistematizar y, en su caso, publicar la información derivada del ejercicio de sus atribuciones (Fracción XXV);
- Expedir reconocimientos y, en su caso, certificaciones a las personas físicas o morales con actividad económica, que cumplan con las disposiciones jurídicas ambientales y las que vayan más allá de ese cumplimiento (Fracción XXVII), y

- Coordinar y concertar la ejecución de instrumentos económicos y financieros que coadyuven al cumplimiento de los objetivos de la política ambiental, en el ámbito de su competencia.

De acuerdo con el Profesor Jesús Quintana Valtierra la PROFEPA ha instrumentado una serie de estrategias para lograr los objetivos que la ley le ha fijado<sup>18</sup>:

- Acciones de Inspección y Vigilancia.
- Ampliar coberturas de Acciones de Inspección.
- Desarrollar un Marco de Incentivos que haga preferible para los actores sociales y económicos el cumplimiento de la Ley.
- Revisar, proponer, adecuar y difundir la legislación ambiental a fin de que, tanto sus contenidos como los procedimientos por ella establecidos, sean una expresión clara y efectiva de la política ambiental;
- Apoyar el cumplimiento de los Tratados y Protocolos internacionales de carácter ambiental asumidos por México y otras Naciones.
- Obtener y difundir información y mejorar los enfoques y conocimientos sobre la relación entre las condiciones ambientales y las acciones de la PROFEPA.

---

<sup>18</sup> QUINTANA VALTIERRA, Jesús, Derecho Ambiental Mexicano. Lineamientos Generales, op cit, supra nota 6, p. 280

### 3.3.1.2 Áreas Naturales Protegidas (ANP)

El segundo apartado en importancia a analizar de la LGEEPA, en cuanto al tema del presente trabajo se refiere, es el relativo a las Áreas Naturales Protegidas<sup>19</sup>.

Las Áreas Naturales Protegidas son definidas como "aquellas áreas de nuestro planeta, terrestres o acuáticas, en donde el ambiente original no ha sido esencialmente alterado por el hombre y que están sujetas a regímenes especiales de protección"<sup>20</sup>.

Anteriormente la idea de una ANP se asociaba con la idea de "Reserva de la Biosfera", un proyecto de mediados de los setenta denominado "El Hombre y la Biosfera", manejado por la UNESCO, que pretendía combinar la conservación de la Naturaleza, la Investigación Científica, la vigilancia, la educación ambiental, y la participación de la población local, con el propósito de proteger ciertas muestras representativas de los ecosistemas naturales del orbe<sup>21</sup>. Efectivamente las ANP fueron inspiradas en este tipo de proyectos solo que con la diferencia de procurar la integración del hombre al ambiente natural y conseguir al mismo tiempo la conservación, entendida ésta, como el uso razonable y sustentado de los recursos y no como la prohibición de los mismos.

---

<sup>19</sup> Las Áreas Naturales Protegidas se encuentran reguladas en el Título Segundo "Biodiversidad". Capítulo I "Áreas Naturales Protegidas" de la Ley General Del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente. Artículos 44 al 77.

<sup>20</sup> ALCERRECA, Carlos, et al., Fauna Silvestre y Áreas Naturales Protegidas, Fundación Universo Veintiuno, México, 1988, P. 69, citado en BRAÑES, Raúl, Manual de Derecho Ambiental Mexicano, op cit, supra nota 3, p. 243

<sup>21</sup> BRAÑES, Raúl, Manual de Derecho Ambiental Mexicano, op cit, supra nota 3, p. 243

Legalmente las ANP se definen como las zonas del territorio nacional y aquellas sobre las que la Nación ejerce soberanía y jurisdicción, en las que los ambientes originales no han sido significativamente alterados por la actividad del ser humano, o que requieren ser preservadas y restauradas<sup>22</sup>.

De ésta forma, el establecimiento de Áreas Naturales Protegidas en México tiene por objeto, de acuerdo con el Artículo 45 de la Ley General del equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente:

- Preservar los ambientes naturales representativos de las diferentes regiones biogeográficas y ecológicas y de los ecosistemas más frágiles, para asegurar el equilibrio y la continuidad de los procesos evolutivos y ecológicos.
- Salvaguardar la diversidad genética de las especies silvestres de las que depende la continuidad evolutiva; así como asegurar la preservación y el aprovechamiento sustentable de la biodiversidad del territorio nacional, en particular preservar las especies que están en peligro de extinción, las amenazadas, las endémicas, las raras y las que se encuentren sujetas a protección especial.
- Asegurar el aprovechamiento sustentable de los ecosistemas y sus elementos.
- Proporcionar un campo propicio para la investigación científica y el estudio de los ecosistemas y su equilibrio.

---

<sup>22</sup> Artículo 44 de la Ley General Del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente.

- Generar, rescatar y divulgar conocimientos, prácticas y tecnologías, tradicionales o nuevas que permitan la preservación y el aprovechamiento sustentable de la biodiversidad.
- Proteger poblados, vías de comunicación, instalaciones industriales y aprovechamiento agrícola mediante zonas forestales en montañas donde se originan torrentes; el ciclo hidrológico de cuencas, así como las demás que tiendan a la protección de elementos circundantes con los que relacione ecológicamente el área; y
- Proteger los entornos naturales de zonas, monumentos y vestigios arqueológicos, históricos y artísticos, así como zonas turísticas y otras áreas de importancia para la recreación, la cultura e identidad estatal y de los pueblos indígenas.

De acuerdo también con la LGEEPA, existen ocho clases de Áreas Naturales Protegidas, entre las que se encuentran i) Las Reservas de la Biosfera, ii) Los Parques Nacionales, iii) Los Monumentos Nacionales, iv) Las Áreas de Protección de Recursos Naturales, v) Las Áreas de Protección de Flora y Fauna, vi) Los Santuarios, vii) Los Parques y Reservas Estatales y viii) las Zonas de Preservación Ecológica de los Centros de Población, de las cuales las marcadas con los incisos i, ii, iii, iv, v, y vi, son de competencia Federal y el resto de competencia Estatal.

Las Áreas Naturales Protegidas cobran relevancia en el presente estudio debido a que un buen número de los arrecifes en nuestro país adoptan esta figura,

principalmente mediante la declaración de éstos en Parques Nacionales, lo que genera diversos efectos jurídicos que analizaré concretamente en el último capítulo de la tesis.

### 3.3.1.3 Normas Oficiales Mexicanas

Como último punto de los referentes a la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, toca el turno hacer mención a las Normas Oficiales Mexicanas en materia ambiental, las cuales tienen su fundamento primeramente en la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización<sup>23</sup>, que define en la fracción XI de su artículo 3º, a dichas normas como: "...la regulación técnica de observancia obligatoria expedida por las dependencias competentes, conforme a las finalidades establecidas en el artículo 40...", que a su vez establece las reglas, especificaciones, atributos, directrices, características o prescripciones aplicables a un producto, proceso, instalación, sistema, actividad, servicio, o método de producción u operación, así como aquellas relativas a terminología, simbología, embalaje, mercado o etiquetado. En este orden de ideas, la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, otorga a la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales en su artículo 36, la competencia necesaria para emitir este tipo de instrumentos jurídicos y establece como objeto de la expedición de dichas formas, los siguientes:

- Establecer los requisitos, especificaciones, condiciones, procedimientos, metas, parámetros y límites permisibles, que deberán observarse en regiones, zonas, cuencas, o ecosistemas, en aprovechamiento, de

---

<sup>23</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1º de julio de 1992.

recursos naturales, en el desarrollo de actividades económicas, en el uso y destino de bienes, en insumos y en procesos (Fracción I).

- Considerar las condiciones necesarias para el bienestar de la población y la preservación o restauración de los recursos naturales y la protección al ambiente (Fracción II).
- Estimular o inducir a los agentes económicos para reorientar sus procesos y tecnologías a la protección del ambiente (Fracción III).
- Otorgar certidumbre a largo plazo a la inversión e inducir a los agentes económicos a asumir los costos de la afectación que ocasionen (Fracción IV).
- Fomentar las actividades productivas, en un marco de eficiencia y sustentabilidad (Fracción V).

Al respecto, únicamente restaría mencionar que el artículo 37 BIS de la LGEEPA establece claramente que las Normas Oficiales Mexicanas en materia Ambiental son de cumplimiento obligatorio en el territorio nacional y que deberán señalar su ámbito de validez, vigencia y gradualidad en su aplicación.

Actualmente existen en México más de 255 Normas Oficiales en materia ambiental, la cuales regulan rubros como: agua, ruido, contaminación atmosférica industrial, contaminación atmosférica por vehículos, monitoreo ambiental, residuos peligrosos, fitosanitarias, salud ambiental, pesca, impacto ambiental, y de emergencia, de las cuales la que resulta más relevante para el desarrollo del

presente trabajo es la NOM-059-ECOL-2001, recientemente publicada en el Diario Oficial el 6 de marzo del 2002, y que a continuación comento.

#### 3.3.1.3.1 Norma Oficial Mexicana 059-ECOL-2001

Como mencioné en el inciso anterior del presente capítulo, la NOM-059-ECOL-2001 resulta muy importante para el desarrollo de la presente tesis, esto debido a que dicha NOM regula y lista a las especies que comúnmente forman a los arrecifes y adicionalmente intenta establecer regímenes de protección especial para dichas especies.

La NOM que nos ocupa, denominada "Protección ambiental-Especies nativas de México de flora y fauna silvestres-Categorías de riesgo y especificaciones para su inclusión, exclusión o cambio-Lista de especies en Riesgo"<sup>24</sup>, tiene como antecedente a su vez a la Norma Oficial Mexicana "NOM-059-ECOL-1994, que determina las especies y subespecies de flora y fauna silvestres terrestres y acuáticas en peligro de extinción, amenazadas, raras y las sujetas a protección especial y que establece las especificaciones para su protección.

Ambas Normas Oficiales enlistan una gran cantidad de especies protegidas que forman parte de las distintas categorías de protección que la misma NOM dispone. Al respecto, uno de los cambios principales entre la NOM de 1994 y la del 2002 es que la segunda no incluyó la categoría de "Rara" en sus clasificaciones, esto,

---

<sup>24</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 6 de marzo del 2002.

debido a que la promulgación de la Ley General de la Vida Silvestre<sup>25</sup> consideró que la rareza es una característica ecológica natural de distribución y abundancia y no necesariamente indicadora de riesgo, además de que debido a la escasa información existente sobre las especies originalmente listadas como "raras" en 1994 es insuficiente para determinar fehacientemente, si efectivamente dichas especies se encuentran realmente en riesgo, para lo cual esta nueva NOM establece que dichas especies se listarán de manera precautoria como "Sujetas a Protección Especial", hasta contar con la información necesaria de conformidad con lo establecido en la Norma Oficial en comento para otorgarles una nueva clasificación<sup>26</sup>.

La NOM-059-ECOL-2001 introdujo una nueva categoría denominada "Probablemente extinta en el Medio Silvestre", esto con el propósito de establecer los mecanismos adecuados para buscar o recuperar una especie que se suponga extinta en su medio natural y el modo de actuar en caso de su hallazgo. En general, la Norma Oficial a la que me refiero en el presente inciso considera como categorías de riesgo las siguientes:

- En peligro de extinción.
- Amenazada.
- Sujeta a protección especial.
- Probablemente extinta en el medio silvestre.

---

<sup>25</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 3 de julio del 2000.

<sup>26</sup> NOM-059-ECOL-2001, Publicada en el Diario Oficial de la Federación del 6 de marzo el 2002, Segunda Sección, p. 1

Otro de los grandes cambios de la Norma Oficial recientemente publicada es la introducción de mecanismos que permitan la participación de las instituciones académicas, centros de investigación, científicos especializados y sociedades científicas, para mantener actualizada la lista de especies protegidas que incluye la misma Norma, así como un mecanismo para la exclusión o cambio de categoría de una o más especies.

En concreto, mi opinión sobre ésta NOM es que efectivamente establece un eficiente sistema de clasificación de especies y un novedoso mecanismo de participación social para su mantenimiento, actualización o modificación, sin embargo, en sus partes relativas a las sanciones por incumplimiento de ambas Normas Oficiales, únicamente se limitan a establecer que dichas sanciones se impondrán de acuerdo a las leyes ambientales y a las demás aplicables, como el código civil, los cuales a su vez por lo menos en materia de reparación del daño ecológico, y como veremos más adelante en este mismo capítulo, son insuficientes para valorar los daños ecológicos.

### 3.3.2 Tratados Internacionales en Materia Ambiental y Protección al Ambiente desde la Perspectiva Internacional.

En el primer capítulo de la presente tesis comenté varios de los más importantes tratados internacionales auspiciados por la OMI, de los que México es parte, mismos que se relacionan con el presente inciso debido, a su importancia ambiental. Junto con los tratados ambientales de la OMI existen muchos otros

tratados, protocolos, recomendaciones, resoluciones, principios y cartas socorridas por diversas organizaciones internacionales.

Lamentablemente la mayoría de los instrumentos jurídicos internacionales dedicados a la protección del ambiente se limitan a distribuir y asignar la responsabilidad por reparación de los daños ambientales, cuando deberían de abarcar tareas integrales de mayor importancia y que trajeran mayores beneficios tanto a la comunidad internacional como a los habitantes de cada país o región en particular; al respecto, Silvia Jaquenod señala que una continua defensa del ambiente requiere de tres elementos<sup>27</sup>: i) coordinar los esfuerzos nacionales respecto de aquellas cuestiones que exijan un tratamiento global, ii) Mejorar la eficiencia de los organismos internacionales ya existentes, y iii) orientar adecuadamente las estrategias internacionales del ambiente.

La misma autora agrega que cada Estado tiene el deber mínimo de controlar razonablemente las diferentes actividades que potencialmente pueden causar daños a terceros Estados, a las personas, y desde luego al ambiente<sup>28</sup>.

El Derecho Ambiental Internacional cuenta con diversas Declaraciones y Cartas entre las que fundamentalmente se pueden identificar a la Declaración Universal de los Derechos del Hombre, adoptada por la Asamblea General de la ONU y de la cual se derivan tanto Pactos Internacionales de derechos civiles y políticos,

---

<sup>27</sup> JAQUENOD DE ZSÓGÓN, Silvia, El Derecho Ambiental y sus Principios Rectores, Dykinson, España, 1991, p. 117

<sup>28</sup> *Ibidem*, p. 119

como de derechos económicos, sociales y culturales; y la Carta de la Naciones Unidas sobre Derechos y Deberes Económicos de los Estados<sup>29</sup>.

Entre los instrumentos internacionales de carácter ambiental relevantes se pueden identificar al Informe Founex, relativo al desarrollo y al ambiente y preparativo de la Conferencia de Estocolmo; la Declaración de Estocolmo sobre Medio Humano; la Declaración de Nairobi de Naciones Unidas; la Carta de Gubio; la Carta Europea de la Ordenación del Territorio; la Declaración de Principios sobre la Lucha Contra la Contaminación del Aire; la Carta del Agua del Consejo de Europa; la Declaración de Addis Abeba sobre cuestiones de Derecho del Mar; la Carta Europea de los suelos del Consejo de Europa; la Declaración de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Desertificación; la Declaración de Vancouver sobre Asentamientos Humanos; la Carta Internacional del hábitat; la Declaración de la U.N.E.S.C.O. de los Principios de la Cooperación Internacional Cultural, entre muchos otros, que revelan expresamente el interés por el cuidado del entorno<sup>30</sup>.

Son destacables de igual forma, como fuentes del Derecho Ambiental Internacional los Programas de Acción en materia ambiental de diferentes organismos internacionales tales como la U.N.E.S.C.O. (Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura), la O.M.S. (Organización Mundial de la Salud), la O.C.D.E. (Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico), la O.T.I. (Organización Internacional del

---

<sup>29</sup> JAQUENOD DE ZSÖGÓN, Sílvia, El Derecho Ambiental y sus Principios Rectores, Dykinson, España, 1991, p. 120

<sup>30</sup> *ibidem*, p. 121

Trabajo), la O.M.M. (Organización Meteorológica Mundial), la A.E.I.A. (Agencia Internacional de Energía Atómica), la O.E.A. (Organización de Estados Americanos), y la F.A.O. (Organización para la Agricultura y la Alimentación) entre otras.

Son muchos los Tratados Internacionales que aportan elementos de importancia al Derecho Ambiental Internacional; aquí menciono tan sólo a algunos de los más ejemplificativos, bien en razón de la importancia del tratado para México o bien en razón de la protección de ecosistemas comunes para varios países<sup>31</sup>:

- Tratado de Libre Comercio de América del Norte.
- Acuerdo de Asociación Económica, Concertación Política y Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos, por una parte y la Comunidad Europea y sus Estados Miembros, por la otra.
- Convención sobre la Diversidad Biológica.
- Convención Sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Flora y Fauna Silvestre.
- Declaración de Río Sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo.
- Protocolo Relativo a las Zonas y la Flora y Fauna Silvestre, Especialmente Protegidas en el Convenio para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino del Gran Caribe.
- Declaración en México sobre la Preservación del Medio Ambiente en América Latina y el Caribe.
- Convención para la Protección de Flora, de la Fauna y de las Bellezas Escénicas Naturales de los Países de América.
- Convención Internacional para la Reglamentación de Caza de Ballenas.

---

<sup>31</sup> GUTIERREZ NÁJERA. Raquel, Introducción al Estudio del Derecho Ambiental, op cit, supra nota 4, p. 253 y siguientes.

- Convenio para el Establecimiento de una Comisión Interamericana del Atún Tropical.
- Convención sobre la Plataforma Continental.
- Convención Sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar.
- Convención sobre Alta Mar.
- Tratado por el que Prohíben los Ensayos con Armas Nucleares en la Atmósfera, en el Espacio Ultraterrestre y Debajo del Agua.
- Convención Sobre la Protección Física de los Materiales Nucleares.
- Convención para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino de la Región del Gran Caribe y su protocolo.
- Convenio de Viena para la Protección de la Capa de Ozono.
- Protocolo de Montreal Relativo a las Sustancias que Agotan la Capa de Ozono y su enmienda.

### 3.3.3. Derecho Marítimo.

Como el último de los elementos importantes de nuestra legislación ambiental, es posible identificar al Derecho Marítimo, el cual tradicionalmente en los últimos tiempos ha regulado de manera importante aspectos ambientales específicos más allá de las previsiones de la ley general en la materia, por lo menos en nuestro país.

Los aspectos ambientales regulados por el Derecho Marítimo principalmente se refieren a la prevención y control de la contaminación del agua y de los ecosistemas acuáticos<sup>32</sup> y se localizan en la Ley de Navegación<sup>33</sup> actual.

Con el propósito de ejemplificar algunas de las regulaciones marítimo-ambientales en nuestra legislación, a continuación mencionaré algunas de estas disposiciones de mayor importancia:

- La Ley de Navegación en su artículo 7, fracción V, establece que es una atribución de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el inspeccionar y certificar que las embarcaciones y los artefactos navales cumplan con las normas oficiales mexicanas que expida la misma Secretaría y las que establezcan los Tratados Internacionales en materia de seguridad de la navegación y de prevención de la contaminación marina por embarcaciones.
  
- La Fracción I, b) del artículo 39 de la misma ley en comento, señala que: "...la autoridad marítima podrá verificar a cualquier embarcación, previa autorización de arribo a puerto, el manifiesto de carga y la declaración de mercancías peligrosas transportadas"...
  
- El artículo 47 de la ley de Navegación establece que ... "las embarcaciones cargadas con sustancias explosivas o inflamables, ejecutarán sus operaciones de

---

<sup>32</sup> ENRIQUEZ ROSAS, José David, Transporte Internacional de Mercancías, Porrúa, México, 1999, p. 166

<sup>33</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de enero de 1994 y reformada el 26 de mayo del 2000.

carga y alijo en el lugar que determinen las reglas de operación del puerto y en estricto cumplimiento a las indicaciones que para mayor seguridad les haga la capitanía de puerto”...

- El artículo 63 de la misma ley decreta que para el transporte de mercancías peligrosas, éstas “...deberán estibarse en forma segura y apropiada...” y que “...cuando lo estime necesario, la autoridad marítima practicará inspecciones y verificaciones a las embarcaciones en puerto y a su cargamento, para comprobar el cumplimiento de esta disposición y de las recomendaciones para el transporte de mercancías peligrosas por mar, en los términos establecidos en el código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas...”

- En el capítulo VII del Título Tercero de la Ley de Navegación, denominado “Prevención de la Contaminación” se incluyen dos artículos de gran relevancia ambiental, el primero de ellos, el artículo 65 dispone que: “...Queda prohibido a toda embarcación arrojar lastre, escombros, basura, derramar petróleo, o sus derivados, aguas residuales y minerales u otros elementos nocivos o peligrosos, de cualquier especie que ocasionen daños o perjuicios en las aguas de jurisdicción mexicana...”, mientras que el artículo 66 determina que “...En las aguas de jurisdicción mexicana, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes será la indicada de hacer cumplir las obligaciones y prohibiciones establecidas en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, incluyendo su protocolo, enmiendas y los demás tratados internacionales, en la materia, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley General de Equilibrio Ecológico y

la Protección al Ambiente. En los casos de descargas y derrames accidentales, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se podrá coordinar con su similar de Marina para la atención de dichas contingencias. La Secretaría de Marina hará cumplir en las aguas de jurisdicción mexicana, lo relativo a vertimientos deliberados y las medidas preventivas que se establezcan en el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias..."

- Para el caso del desguace de una embarcación que terminó su vida útil, la Ley de Navegación en su artículo 79 establece que, para evitar futuros daños de carácter ambiental entre otros, el propietario de la embarcación a desguasarse deberá de constituir una garantía por los posibles daños ambientales, entre otros, que dicha acción pudiera acarrear.

- El siguiente artículo con repercusiones ambientales es el 81 de la misma Ley de Navegación, el cual dispone que cuando una embarcación produzca daños ocasionados por la contaminación por hidrocarburos, o de las propiedades radioactivas, o de su combinación con las tóxicas, explosivas u otras peligrosas del combustible nuclear o de los productos o desechos radiactivos, sólo los privilegios enumerados en las fracciones I, II y IV del artículo 80 de la ley<sup>34</sup>,

---

<sup>34</sup> Artículo 80 de la Ley de Navegación: Los privilegios marítimos sobre las embarcaciones otorgan al acreedor el derecho de preferencia para hacerse pagar su crédito en relación con los demás acreedores, según el orden siguiente:

I.- Los sueldos y otras cantidades debidas a la tripulación de la embarcación, en virtud de su enrolamiento a bordo, incluidos los gastos de repatriación, y las aportaciones de seguridad social pagaderas en su nombre;  
II.- Los créditos derivados de las indemnizaciones por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas en tierra o agua, en relación directa con la explotación de la embarcación;

gravarán a dicha embarcación antes que las indemnizaciones que deban pagarse a los reclamantes que prueben su derecho. Sobre el particular, no estoy de acuerdo en que los montos a reclamar por daños causados a raíz de daños por contaminación o los demás que arriba se señalan vayan después que las deudas derivadas de la infraestructura portuaria (Fracción IV del Artículo 80), toda vez que considero primordial satisfacer los reclamos derivados de daños ambientales que los originados por el uso de servicios en puerto, que de una u otra forma son más fáciles de restituir.

- El segundo párrafo del artículo 105 de la Ley de Navegación dispone que de acuerdo a la regulación del contrato de transporte de mercancías por agua, las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, no declaradas como tales, podrán ser desembarcadas, destruidas o transformadas en inofensivas por la empresa naviera, sin indemnización, y el cargador de dichas mercancías será responsable de los daños y perjuicios causados.

- De los artículos 126 y 127 de la Ley de Navegación se desprende que por lo que toca a las actividades relacionadas con hundimientos y remoción de embarcaciones que ya no son aptas para el transporte de mercancías u otras actividades marítimas, o en el caso de que éstas se encuentren a la deriva, en

---

III.- Los créditos por la recompensa por el salvamento de la embarcación;

IV.- Los créditos a cargo de la embarcación, derivados del uso de la infraestructura portuaria, señalamiento marítimo, vías navegables y pilotaje, y

V.- Los créditos derivados de las indemnizaciones por culpa extracontractual, por razón de la pérdida o del daño material causado por la explotación de la embarcación, distintos de la pérdida o el daño ocasionado al cargamento, los contenedores, y los efectos de los pasajeros transportados a bordo de la embarcación.

Los privilegios marítimos derivados del último viaje serán preferentes a los derivados de viajes anteriores.

peligro de hundimiento, o varado, y a juicio de la autoridad constituyan entre otros, un riesgo para la preservación del medio ambiente, se deben de tomar ciertas acciones para evitar dicho riesgo y garantizarse, o en su caso repararse el daño que ocurra por el estado antes descrito de esos objetos, o bien por las actividades que intenten evitar el riesgo y causen de cualquier forma el daño ambiental.

- El siguiente artículo de la Ley de Navegación a analizar, es uno de los más importantes en cuanto al presente trabajo se refiere, toda vez que reconoce categórica y expresamente el derecho que tiene cualquier propietario, naviero, salvador, fletador, armador u operador de buque a acogerse a la limitación de responsabilidad dispuesta por el Convenio Sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, no obstante su ratificación por el Senado de la República y su publicación en el Diario Oficial de la Federación, como se comentó en su momento en el segundo capítulo del presente trabajo, además de reconocer también la aplicabilidad del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos y por los demás de que México sea parte. El precepto de la Ley de Navegación al que me refiero es el artículo 132<sup>35</sup>.

---

<sup>35</sup> Artículo 132 de la Ley de Navegación: Los propietarios o navieros, salvadores, fletadores, armadores y operadores de buques podrán limitar su responsabilidad, con las reservas y en la forma y términos establecidos por el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, por el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos y por los demás en que México sea parte. Con objeto de cubrir la indemnización suplementaria por daños producidos por derrames de hidrocarburos procedentes de buques tanque, que excedan de los límites de responsabilidad establecidos en el convenio citado en el párrafo anterior, los propietarios, las empresas navieras o los dueños de la carga deberán acreditar la suscripción de algún acuerdo voluntario o fondo de indemnización, de conformidad con los límites y términos que establece el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos.

Finalmente, por lo que a la legislación marítimo-ambiental se refiere, únicamente resta añadir que algunas otras disposiciones de carácter medio ambiental se contienen también en otros ordenamientos como la Ley de Puertos y su Reglamento, así como en el Reglamento de la Ley de Navegación.

### 3.4 Protección Jurídica del Ambiente.

No obstante el objetivo del presente trabajo es analizar la aplicabilidad a daños a arrecifes en México de la limitación de responsabilidad dispuesta por el Convenio que ya en su momento revisé en el segundo capítulo de la presente tesis, es necesario, para tener referencia de las acciones posibles tras la configuración de un daño ambiental<sup>36</sup>, llevar a cabo una revisión de las áreas del sistema legal de nuestro país tendientes a provocar la imposición de sanciones administrativas, penales y civiles que pueden resultar aplicables una vez que se verifica el incumplimiento de las normas ambientales.

Toda vez que cada área de las antes mencionadas podría merecer un estudio particular, el análisis que a continuación se presenta no se presume de ninguna manera exhaustivo, y tiene como único propósito ofrecer referencia de las distintas acciones que contempla nuestro sistema legal en el ámbito medio-ambiental, sin

---

<sup>36</sup> Daño Ambiental es todo menoscabo, desperfecto o destrozo físico, apreciable o no, susceptible de apreciación pecuniaria o no, producido en un recurso natural en particular o en el ambiente en general, que genera perjuicio directo o indirecto, en el corto, mediano o largo plazo, y de forma reversible o irreversible, sobre los seres vivos y elementos inertes. JAQUENOD DE ZSÓGÓN, Silvia, Iniciación al Derecho Ambiental, op cit, supra nota 5, p. 218

olvidar que en la protección del medio ambiente se debe tener en cuenta todo el sistema legal y todos los principios del derecho que sean aplicables<sup>37</sup>.

### 3.4.1 Procedimientos Administrativos.

Parte de la legislación ambiental destinada a regular la reparación del daño ambiental es de carácter administrativo, esto a consecuencia de un principio de auto tutela del Estado y para el cual él mismo ha desarrollado un sistema de sanciones para todos aquellos supuestos que se encuadren en conductas previamente tipificadas que alteran el orden público en forma general o particular.

Por lo que toca a las sanciones administrativas derivadas de daños al medio ambiente en nuestro país, éstas se encuentran reguladas principalmente en el Capítulo IV del Título Sexto de la LGEEPA, artículos 171-175, mientras que diversos procedimientos específicos administrativos de repercusión ambiental se encuentran regulados a lo largo de toda la LGEEPA y en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

En relación con violaciones a la legislación ambiental en su conjunto, el artículo 171 de la LGEEPA dispone que dichas violaciones serán condenadas por la SEMARNAT con la imposición de una o más de las siguientes sanciones :

"... I.- Multa por el equivalente de veinte a veinte mil días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal en el momento de imponer la sanción;

---

<sup>37</sup> CARMONA LARA María del Carmen, Notas para el Análisis de la Responsabilidad Ambiental y el Principio de "Quien Contamina Paga", a la luz del Derecho Mexicano; en La Responsabilidad Jurídica en el Daño Ambiental, UNAM / PEMEX, México, 1998, P. 57

II.- Clausura temporal o definitiva, total o parcial, cuando:

- a) El infractor no hubiere cumplido en los plazos y condiciones impuestos por la autoridad, con las medidas correctivas o de urgente aplicación ordenadas;
- b) En caso de reincidencia cuando las infracciones generen efectos negativos al ambiente, o
- c) Se trate de desobediencia reiterada, en tres o más ocasiones, al cumplimiento de alguna o algunas medidas correctivas o de urgente aplicación impuestas por la autoridad.

III.- Arresto administrativo hasta por 36 horas.

IV.- El decomiso de los instrumentos, ejemplares, productos o subproductos directamente relacionados con infracciones relativas a recursos forestales, especies de flora y fauna silvestre o recursos genéticos, conforme a lo previsto en la presente ley, y

V.- La suspensión o revocación de las concesiones, licencias, permisos o autorizaciones correspondientes."...

Los siguientes párrafos del mismo artículo 171, establecen que una vez vencido el plazo concedido por la autoridad para subsanar la o las infracciones que se hubieren cometido, resultare que la infracción o infracciones de que se trate aún subsisten, la autoridad podrá imponer nuevas multas por cada día que transcurra sin obedecer el mandato, pero sin que el total de todas las multas exceda del monto máximo permitido conforme a la fracción I del artículo.

Más adelante en el mismo artículo, se establece que en el caso de reincidencia el monto de la multa podrá ser de hasta dos veces el monto originalmente impuesto, sin exceder del doble del máximo permitido, o la clausura definitiva.

El último párrafo del artículo 171 dispone que se considera reincidente al infractor que incurra más de una vez en conductas que impliquen infracciones a un mismo precepto en un periodo de dos años, contados a partir de la fecha en que se levante el acta en que se hizo constar la primera infracción, siempre y cuando esta no hubiese sido desvirtuada, es decir impugnada y ganada por el supuesto infractor.

Respecto de los criterios a considerar por la autoridad para la imposición de sanciones, el artículo 173 de la LGEEPA dispone que para la imposición de las sanciones por infracciones a la misma ley, se tomarán en cuenta los siguientes aspectos:

- i) La gravedad de la infracción, considerando principalmente los siguientes criterios: a) Impacto en la salud pública, b) generación de desequilibrios ecológicos, c) la afectación de recursos naturales o de la biodiversidad, y en su caso, d) los niveles en que hubieren rebasado los límites establecidos en la Norma Oficial aplicable.
- ii) Las condiciones económicas del infractor,
- iii) La reincidencia del infractor, si la hubiere,
- iv) El carácter intencional o negligente de la acción u omisión constitutiva de la infracción, y

v) El beneficio directamente obtenido por el infractor por los actos que motiven la sanción.

De igual forma el artículo 173 en comento dispone que en el caso de que el infractor realice las medidas correctivas o de urgente aplicación previstas en la misma ley, o subsane las irregularidades en que hubiere incurrido previamente a que la SEMARNAT imponga la sanción, dicha autoridad deberá considerar tal situación como atenuante de la infracción cometida.

Respecto a los procedimientos administrativos medio ambientales que contempla la LGEEPA y la Ley Federal del Procedimiento Administrativo, se pueden enunciar los siguientes: 3.4.1.1) Procedimiento de Inspección y Vigilancia, 3.4.1.2) la Denuncia Popular, 3.4.1.3) el Recurso de Revisión, 3.4.1.4) las Medidas de Seguridad; 3.4.1.5) el Procedimiento Administrativo para la Inspección y Verificación en Materia de Impacto Ambiental, y finalmente el denominado 3.4.1.6) Auditoría Ambiental.

#### 3.4.1.1) Procedimiento de Inspección y Vigilancia.

El primero de ellos, el de Inspección y Vigilancia, esta regulado en los artículos 161 a 169 de la LGEEPA y tienen como presupuesto el verificar el cumplimiento en general de las normas ambientales. Se lleva a cabo de oficio por la autoridad ambiental o a petición de parte.

De acuerdo con los artículos mencionados en el párrafo anterior la autoridad ambiental podrá comisionar a su personal para realizar la inspección mediante un escrito de comisión en donde se especifique las actividades concretas a realizarse durante la inspección, el lugar en que se llevará a cabo y los fundamentos de la misma. El personal facultado por la autoridad para llevar a cabo la inspección, después de identificarse plenamente, levantará un Acta Administrativa de su visita al lugar inspeccionado, la cual a su vez será entregada a la autoridad ordenadora de la inspección<sup>38</sup>.

Una vez analizados los resultados de la inspección, la autoridad ordenadora notificará personalmente a las partes interesadas en un plazo de 15 días hábiles a partir de que recibe el Acta Administrativa por el personal comisionado a la inspección, con el propósito de que éstas aleguen por escrito lo que a su derecho convenga y ofrezcan las pruebas que sean pertinentes, mismas que la autoridad recibirá y desahogará. Una vez desahogadas las pruebas y recabados los alegatos de las partes, sin que existan diligencias pendientes por desahogarse, la autoridad en un plazo de veinte días dictará la resolución administrativa correspondiente, misma que notificará personalmente o mediante correo certificado a las partes en los cinco días siguientes, quienes a su vez podrán allanarse a la decisión de la autoridad o interponer el recurso de revisión, del cual hablaré en uno de los siguientes párrafos<sup>39</sup>.

---

<sup>38</sup> GUTIERREZ NÁJERA, Raquel, Introducción al Estudio del Derecho Ambiental, op cit, supra nota 4, p. 342

<sup>39</sup> *ibidem*, p. 343

#### 3.4.1.2) Denuncia Popular.

El segundo de los procedimientos administrativos previsto por la LGEEPA es el de Denuncia Popular, el cual tiene fundamento en los artículos 189 al 200 de la ley citada. Este procedimiento se puede iniciar por cualquier persona, grupo social, organización no gubernamental, asociación, y/o sociedad ante la PROFEPA o cualquier autoridad ambiental competente con motivo de cualquier hecho, acto u omisión que produzca o pueda producir desequilibrio ecológico o daños al medio ambiente o los recursos naturales.

La interposición de una Denuncia Popular podrá ser por escrito o vía telefónica y tendrá que ser ratificada dentro de los tres días siguientes a la denuncia. Para que la autoridad inicie su trámite bastará que la denuncia cuente con los datos necesarios que permitan localizar la fuente contaminante y el nombre y domicilio del denunciante.

Una vez recibida la Denuncia Popular; la PROFEPA notificará a los interesados la iniciación del procedimiento para efecto de que hagan valer lo que a su derecho convenga; así mismo notificará al denunciante dentro de los 10 días siguientes, el trámite que le dio a la Denuncia Popular y dará 15 días hábiles a la parte interesada para que presente los documentos y pruebas que a su derecho convengan en el asunto. Una vez que se presenta una denuncia popular es posible también que la autoridad lleve a cabo un procedimiento paralelo de Inspección y Vigilancia.

La Procuraduría Federal de Protección al Ambiente una vez desahogadas las pruebas de las partes emitirá una recomendación, misma que será pública y autónoma pero no vinculante, normalmente si existe lugar a sanción será a través de un procedimiento de Inspección y Vigilancia que imponga la sanción a lugar. En caso de que la denuncia no implique violaciones a la normatividad ambiental, ni afecte cuestiones de orden público o el interés social, la PROFEPA podrá iniciar un procedimiento de Conciliación en el que se escucharán las partes involucradas en el asunto.

Como se puede ver el resultado de una denuncia popular se limita a una recomendación que no tiene carácter coercitivo, por lo que el presente procedimiento administrativo no garantiza eficientemente los derechos ambientales de terceros, por lo que paralelamente se deberán de analizar las demás vías que una persona o sociedad tienen bajo otros ordenamientos jurídicos como pudieran ser el código civil, el código penal, desde la perspectiva de los derechos humanos o dentro del marco de algún tratado internacional como lo pudiere ser el Tratado de América del Norte<sup>40</sup>.

#### 3.4.1.3) Recurso de Revisión.

El tercer procedimiento administrativo en la LGEEPA es el Recurso de Revisión, el cual se encuentra regulado en los artículos 176 a 179 de la ley mencionada y en la

---

<sup>40</sup> GUTIERREZ NÁJERA, Raquel, Introducción al Estudio del Derecho Ambiental, op cit. supra nota 4, p. 346

Ley Federal del Procedimiento Administrativo (LFPA)<sup>41</sup>. Tiene por objeto revisar el acto de autoridad expresado en una resolución administrativa, confirmarlo, modificarlo o revocarlo; se interpone ante la autoridad que emitió la resolución a impugnarse y ésta lo turna a su superior jerárquico para la substanciación del mismo; se ocupa además de los siguientes aspectos<sup>42</sup>:

- a) La procedencia del recurso;
- b) La autoridad competente para conocer del recurso;
- c) El término para su interposición;
- d) Las formalidades de la suspensión;
- e) De la improcedencia y del sobreseimiento;
- f) El sentido de la resolución;
- g) La suplencia de la deficiencia de la queja;
- h) La formulación de alegatos;
- i) El término para resolver; y
- j) La facultad de la autoridad para modificar sus actos.

a) Procedencia del Recurso.

De acuerdo con el artículo 83 de la LFPA el recurso de revisión procede únicamente contra resoluciones de autoridades administrativas que pongan fin a un procedimiento administrativo, a una instancia o resuelvan un expediente, lo que implica que por actos de trámite de un procedimiento administrativo no podrá ser invocado el procedimiento de revisión que nos ocupa<sup>43</sup>.

---

<sup>41</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de agosto de 1994.

<sup>42</sup> QUINTANA VALTIERRA, Jesús, Derecho Ambiental Mexicano. Lineamientos Generales, op cit, supra nota 6, p. 236

<sup>43</sup> Artículo 83 de la Ley Federal del Procedimiento Administrativo

b) La autoridad competente para conocer del recurso.

El recurso de revisión deberá presentarse ante la autoridad que emitió el acto administrativo, para que éste sea resuelto por su superior jerárquico; sin embargo, en caso de que el titular de la dependencia que corresponda hubiere emitido el acto administrativo a recurrir, él mismo resolverá del recurso<sup>44</sup>.

c) El término para su interposición.

LA LFPA dispone que el término para interponer el recurso de revisión será de 15 días; término que empieza a correr a partir del día siguiente a la notificación del acto de autoridad, esto último de acuerdo al artículo 38 de la misma LFPA, en el sentido de que las notificaciones personales surten efectos el mismo día en que se realizan<sup>45</sup>.

d) Las formalidades de la suspensión.

La suspensión del acto de autoridad recurrido se otorgará únicamente si cumple con los siguientes supuestos:

- Lo solicite expresamente el recurrente;
- Sea procedente el recurso;
- No se acuse perjuicio al interés social o se contravengan disposiciones de orden público;
- No se ocasionen daños a terceros, a menos que se garantice éstos para el caso de no haber resolución favorable;

---

<sup>44</sup> Artículo 86 de la Ley Federal del Procedimiento Administrativo

<sup>45</sup> QUINTANA VALTIERRA, Jesús, Derecho Ambiental Mexicano, Lineamientos Generales, op cit, supra nota 6, p. 237

- Para el caso de multas, que éstas sean garantizadas conforme a las reglas previstas por el Código Fiscal de la Federación.

Es importante mencionar que el último párrafo del artículo 87 de la LFPA señala que si la solicitud de suspensión no es resuelta dentro de los cinco días siguientes a la interposición del recurso, ésta se entenderá otorgada. Adicionalmente, la LGEEPA en su artículo 178 es específica al señalar que no procederá la suspensión del decomiso en los casos que a continuación se enlistan:

- Cuando se trate de especies de flora y fauna silvestre que carezcan de la concesión, permiso o autorización correspondiente;
- Cuando se trate de especies de flora y fauna silvestre extraídas o capturadas en época, zona o lugar no comprendido en la concesión, permiso o autorización respectivos, así como en volúmenes superiores a los establecidos;
- Cuando se trate de especies de flora y fauna silvestre declaradas en veda o sean consideradas raras, amenazadas, en peligro de extinción o sujetas a protección especial conforme a esta Ley u otras disposiciones jurídicas aplicables;
- Cuando se trate de especies de flora y fauna silvestre decomisadas a extranjeros, o en embarcaciones o transportes extranjeros;

- Cuando se trate de productos o subproductos de flora y fauna silvestre, armas de caza, artes de pesca y demás objetos o utensilios prohibidos por la normatividad ambiental aplicable; y
- Cuando se trate de materias primas forestales maderables y no maderables, provenientes de aprovechamientos para los cuales no exista autorización.

e) De la improcedencia y del sobreseimiento.

Los artículos 88 y 89 de la LFPA listan las causas de desechamiento e improcedencia del recurso de revisión<sup>46</sup>. La improcedencia del recurso administrativo implica que éste no pueda ser admitido ni analizado por la autoridad competente para resolverlo debido a un impedimento legal de acuerdo con los artículos citados al inicio del presente párrafo.

Por lo que respecta al sobreseimiento del recurso de revisión, sus causales se encuentran listadas en el artículo 90 de la LFPA<sup>47</sup>. El sobreseimiento implica la

<sup>46</sup> Artículo 88 de la Ley Federal del Procedimiento Administrativo.- El recurso se tendrá por no interpuesto y se desechará cuando:

I.- Se presente fuera de plazo;

II.- No se haya acompañado la documentación que acredite la personalidad del recurrente; y

III.- No aparezca suscrito por quien debe hacerlo, a menos que se firme antes del vencimiento el plazo para interponerlo.

Artículo 89 de la Ley Federal del Procedimiento Administrativo.- Se desechará por improcedente el recurso:

I.- Contra actos que sean materia de otro recurso y que se encuentren pendientes de resolución, promovido por el mismo recurrente y por el propio acto impugnado.;

II.- Contra actos que no afecten los intereses jurídicos del promovente.

III.- Contra actos consumados de un modo irreparable;

IV.- Contra actos consentidos expresamente; y

V.- Cuando se esté tramitando ante los tribunales algún recurso o defensa legal interpuesto por el promovente, que pueda tener por efecto modificar, revocar o nulificar al acto respectivo.

<sup>47</sup> Artículo 90 de la LFPA: Será sobreseído el recurso cuando:

I.- El promovente se desista expresamente del recurso;

conclusión de una instancia o de un procedimiento administrativo, sin que se resuelva el fondo de la controversia planteada, a causa de que durante el procedimiento administrativo surjan circunstancias que impidan, por su naturaleza, que la autoridad pueda pronunciarse en cualquier sentido<sup>48</sup>.

f) El sentido de la resolución.

La autoridad encargada de conocer el recurso podrá emitir su resolución en los siguientes sentidos, de acuerdo con el artículo 91 de la LFPA:

- Desecharlo por improcedente o declarar el sobreseimiento.
- Confirmar el acto impugnado.
- Declarar la inexistencia, nulidad o anulabilidad del acto combatido o revocarlo total o parcialmente;
- Modificar u ordenar la modificación del acto impugnado o dictar, ordenar o expedir uno nuevo que lo sustituya, cuando el recurso interpuesto sea total o parcialmente favorable al recurrente.

g) La suplencia de la deficiencia de la queja.

El segundo párrafo del artículo 92 de la LFPA dispone que la autoridad, en beneficio del recurrente, podrá corregir los errores que advierta en la cita de los preceptos que se consideren violados y examinar en su conjunto los agravios, así

---

II.- El agraviado fallezca durante el procedimiento, si el acto respectivo solo afecta a una persona.

III.- Durante el procedimiento sobrevenga alguna de las causas de improcedencia a que se refiere el artículo anterior;

IV.- Cuando hayan cesado los efectos del acto respectivo;

V.- Por falta de objeto o materia del acto respectivo; y

VI.- No se probare la existencia del acto respectivo.

<sup>48</sup> QUINTANA VALTIERRA, Jesús, Derecho Ambiental Mexicano. Lineamientos Generales, op cit, supra nota 6, p. 238

como los demás razonamientos del recurrente, a fin de resolver la cuestión efectivamente planteada, pero sin cambiar los hechos expuestos en el recurso por el inconforme.

h) La formulación de alegatos.

En el procedimiento de revisión de un acto de autoridad, la LFPA confiere al recurrente la posibilidad de expresar agravios en el procedimiento administrativo, únicamente que existan hechos o documentos supervenientes que no obren en el expediente que contenga el recurso; en cuyo caso el término para hacer uso de este derecho será de 5 a 10 días<sup>49</sup>.

i) El término para resolver.

La LFPA no establece ningún término para dictar la resolución del recurso administrativo, por tanto se entiende que este podrá ser hasta de 4 meses, de acuerdo con el artículo 17 de la LFPA, que es el término en el que operaría la negativa ficta.

j) La facultad de la autoridad para modificar sus actos.

La LFPA, en su artículo 95, establece la facultad discrecional de la autoridad para dejar sin efectos una sanción, ya sea de oficio o a petición de parte, siempre y cuando se trate de un error manifiesto o el particular demuestre que ya ha dado cumplimiento con anterioridad al acto dictado por la autoridad. En estos supuestos, el trámite de la declaración correspondiente no constituirá recurso

---

<sup>49</sup> Artículo 96 de la Ley Federal del Procedimiento Administrativo

administrativo, ni suspenderá el plazo para su interposición, ni suspenderá la ejecución del acto de autoridad<sup>50</sup>.

#### 3.4.1.4) Medidas de Seguridad.

El artículo 170<sup>51</sup> de la LGEEPA asienta que cuando exista un riesgo inminente de desequilibrio ecológico o de daño o deterioro grave a los recursos naturales, casos de contaminación con repercusiones peligrosas a los ecosistemas, sus componentes o para la salud pública, la SEMARNAT podrá ordenar medidas de seguridad consistentes en el decomiso de materiales o substancias o en clausuras temporales, parciales o totales. Dichas medidas darán lugar a sanciones administrativas que posteriormente podrán ser defendidos por los particulares dentro de los procedimientos administrativos que correspondan.

#### 3.4.1.5) Procedimiento Administrativo para la Inspección y Verificación en Materia de Impacto Ambiental.

---

<sup>50</sup> QUINTANA VALTIERRA, Jesús, Derecho Ambiental Mexicano, Lineamientos Generales, op cit, supra nota 6, p. 240

<sup>51</sup> Artículo 170 de la LGEEPA.- Cuando exista riesgo inminente de desequilibrio ecológico, o de daño o deterioro grave a los recursos naturales, casos de contaminación con repercusiones peligrosas para los ecosistemas, sus componentes o para la salud pública, la Secretaría fundada y motivadamente, podrá ordenar alguna o algunas de las siguientes medidas de seguridad:

I.- La clausura temporal, parcial o total de las fuentes contaminantes, así como de las instalaciones en que se manjen o almacene especímenes, productos o subproductos de especies de flora y fauna silvestre, recursos forestales, o se desarrollen las actividades que den lugar a los supuestos a que se refiere el primer párrafo de este artículo;

II.- El aseguramiento precautorio de materiales y residuos peligrosos, así como de especímenes, productos o subproductos de especies de flora o de fauna silvestre o su material genético, recursos forestales, además de los bienes, vehículos, utensilios o instrumentos directamente relacionados con la conducta que dé lugar a la imposición de la medida de seguridad, o

III.- La neutralización o cualquier acción análoga que impida que materiales o residuos peligrosos generen los efectos previstos en el primer párrafo de este artículo.

Así mismo la Secretaría podrá promover ante la autoridad competente, al ejecución de alguna o algunas de las medidas de seguridad que se establezcan en otros ordenamientos.

El presente procedimiento consiste en la evaluación del impacto ambiental que permita generar información ambiental y un proceso analítico con el propósito de evaluar elementos más comprensivos de costo y beneficio social en cada proyecto de desarrollo<sup>52</sup>.

A través de éste procedimiento la SEMARNAT se encarga de establecer las condiciones a las que se sujetará la realización de obras y actividades que puedan causar desequilibrio ecológico o rebasar los límites y condiciones establecidos en las disposiciones aplicables para proteger al ambiente y preservar y restaurar los ecosistemas, a fin de evitar o reducir al mínimo sus efectos negativos sobre el ambiente.

El procedimiento en comento se encuentra regulado de forma preliminar en los artículos 28 a 35Bis 3 de la LGEEPA y de manera exhaustiva en el Reglamento de la LGEEPA en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental, publicado en el Diario Oficial de la Federación en 30 de mayo del 2000.

Las actividades que requerirán previamente a su realización la autorización de la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales serán las siguientes:

- Obras hidráulicas, vías generales de comunicación, oleoductos, gasoductos, carboductos, poliductos;
- Industria del petróleo, petroquímica, química, siderúrgica, papelera, azucarera, del cemento y eléctrica;

---

<sup>52</sup> D.O.F. del 3 de abril de 1996, Decreto por el que se aprueba el programa sectorial de mediano plazo denominado: Programa de Medio Ambiente, 1995-2000, pág 50; citado en GUTIERREZ NÁJERA, Raquel, Introducción al Estudio del Derecho Ambiental, op cit. supra nota 4, p. 346

- Exploración, explotación y beneficio de minerales y sustancias reservadas a la Federación en los términos de las leyes Minera y Reglamentaria del Artículo 27 Constitucional en materia nuclear.
- Instalaciones de tratamiento, confinamiento o eliminación de residuos peligrosos, así como residuos radiactivos;
- Aprovechamientos forestales en selvas tropicales y especies de difícil regeneración.
- Plantaciones forestales;
- Cambios de uso del suelo de áreas forestales, así como selvas y zonas áridas;
- Parques industriales donde se prevea la realización de actividades altamente riesgosas;
- Desarrollos inmobiliarios que afecten los ecosistemas costeros;
- Obras y actividades en humedales, manglares, lagunas, ríos, lagos y esteros conectados con el mar, así como en sus litorales o zonas federales;
- Obras en áreas naturales protegidas de competencia de la Federación;
- Actividades pesqueras, acuícolas o agropecuarias que puedan poner en peligro la preservación de una o más especies o causar daños a los ecosistemas, y
- Obras o actividades que correspondan a asuntos de competencia federal, que puedan causar desequilibrios ecológicos graves e irreparables, daños a la salud pública o a los ecosistemas.

En relación con las actividades arriba indicadas, el artículo 5 del Reglamento en Materia del Impacto Ambiental, anteriormente citado, desglosa las actividades específicas a la que cada categoría se refiere, así mismo dicho reglamento regula diversos procedimientos administrativos concernientes al informe preventivo del impacto ambiental, los prestadores de servicios de la evaluación del impacto

ambiental, el derecho a la información, la emisión de la resolución sobre la evaluación del impacto ambiental, y los seguros y las garantías de cada proyecto.

#### 3.4.1.6) Auditoria Ambiental.

Finalmente, el último de los procedimientos administrativos a analizar en este apartado es el denominado Auditoria Ambiental, el cual se encuentra regulado en los artículos 38 a 38Bis 2 de la LGEEPA y en el Reglamento de la misma ley en la Materia<sup>53</sup>.

Una Auditoria Ambiental es un procedimiento de autorregulación que consiste en un examen exhaustivo de los equipos y procesos de una empresa, así como de la contaminación y riesgo que la misma genera, que tiene por objeto evaluar el cumplimiento de las políticas ambientales y de los requerimientos normativos de una empresa, con el fin de determinar las medidas preventivas y correctivas necesarias para la protección al ambiente y las acciones que permitan que cierta instalación opere en pleno cumplimiento de la normatividad ambiental vigente, así como con normas extranjeras o internacionales y las buenas prácticas de operación e ingeniería que correspondan<sup>54</sup>.

Los objetivos de una Auditoria Ambiental son evaluar, verificar y analizar el sistema y sus elementos, en términos de las disposiciones legales y criterios

---

<sup>53</sup> Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Auditoria Ambiental, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 29 de Noviembre del 2000.

<sup>54</sup> Fracción III del artículo 2º del Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Auditoria Ambiental, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 29 de Noviembre del 2000.

técnicos ambientales vigentes, es decir, asegurarse de que el sistema auditado es correcto y suficiente para proteger el ambiente y minimizar riesgos ambientales.

Las auditorías a las que me refiero, de acuerdo con el Reglamento en la materia antes citado, serán voluntarias y se llevarán a cabo de conformidad con los Términos de Referencia<sup>55</sup> que establece la Norma Oficial Mexicana correspondiente.

Por último, quedaría pendiente responder cuál sería el interés de un particular de practicarle una auditoría ambiental a su empresa, y la respuesta a esto es que mediante la práctica de una auditoría ambiental una empresa puede obtener un Certificado como Industria Limpia<sup>56</sup>, el cual puede representar beneficios comerciales en un supuesto mercado cada vez más consciente en cuanto a medio ambiente se refiere, no obstante existe el riesgo de que una empresa al auto nominarse para una Auditoría Ambiental reciba de la autoridad sanciones por deficiencias en sus procedimientos ambientales o en faltas a la legislación ambiental, o en su caso, recomendaciones para modificar sus sistemas de producción y/o de proceso de desechos. los cuales podrían representar altos costos en el corto plazo.

---

<sup>55</sup> Instrumento mediante el cual se establecerá la metodología, requisitos, criterios, parámetros y especificaciones necesarios para el desarrollo de las auditorías ambientales, en Fracción XV del artículo 2 del Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Auditoría Ambiental, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 29 de Noviembre del 2000.

<sup>56</sup> Reconocimiento que en términos de lo dispuesto por el artículo 38Bis, Fracción IV de la LGEEPA, otorga la POFEPA para identificar a las industrias que cumplan de manera integral los compromisos que se deriven de la realización de las auditorías ambientales.

El reglamento en la materia, se encarga además de regular también aspectos relativos a los requisitos para actuar como auditor ambiental, los plazos para llevar a cabo las Auditorías Ambientales, los Planes de Acción que podrá recomendar o exigir la autoridad, las Medidas de Seguridad y las Sanciones, y los tipos de Auditorías Ambientales que existen.

Antes de dar paso a los comentarios relativos a los procedimientos penales en materia ambiental, restaría comentar que otras leyes de carácter ambiental, como las citadas en el inciso 3.3 del presente capítulo, también contemplan procedimientos similares a los anteriormente expuestos. los cuales como los anteriores requieren de un estudio específico e independiente, ya que aquí solo se comentan con el propósito de conocer el marco legal que podría ser aplicable en caso de un daño a un arrecife y las facultades que tendrían las autoridades ambientales para conocer del asunto.

#### 3.4.2) Procedimiento Penal.

Como lo anuncié en el punto 3.4, el presente apartado tiene por objeto enunciar las posibilidades legales que podrían originarse tras la violación o el incumplimiento de las normas ambientales, como lo pudiere ser un daño a un arrecife: toca el turno a las normas penales.

Históricamente, sin que esto signifique que ha sido así por más de veinte años, los delitos que atentan contra el ambiente, generalmente se han construido sobre las bases de leyes de carácter administrativo, lo que obliga a pensar si efectivamente

el derecho penal es la materia idónea para regular la protección del ambiente; o también, si es la materia administrativa la que debe tutelar los bienes jurídicos ambientales<sup>57</sup>.

En diciembre de 1996 se realizaron una serie de reformas a la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, las cuales se encargaron de eliminar el contenido de dicha ley respecto a los tipos penales contemplados hasta ese momento, para integrar los llamados "Delitos Ambientales" al Código Penal Federal; que en primer término contemplaba únicamente un capítulo dedicado a dichos delitos.

Recientemente, para ser exactos el pasado 6 de febrero del 2002, una nueva reforma al Código Penal Federal fue impulsada por el Ejecutivo de la Unión; esta vez con el propósito de redefinir nuevamente los tipos penales ambientales y con la consigna de aumentar las penas corporales a los responsables aunque paradójicamente fueron reducidas las multas por los mismas conductas anteriormente tipificadas desde 1996.

Entre los cambios importantes de la reforma del 2002, es posible identificar el propósito de aumentar las penas para casos en que las actividades tipificadas se desarrollen dentro de Áreas Naturales Protegidas; una nueva redacción general que intenta ser más clara y estar a la altura de cualquier ciudadano que elimina

---

<sup>57</sup> PLASCENCIA VILLANUEVA Raúl, "La Responsabilidad Penal en Materia Ambiental", en la compilación "La Responsabilidad Jurídica en el Daño Ambiental", UNAM – Instituto de Investigaciones Jurídicas / PEMEX, México, 1998, p.p. 167-207.

tecnicismos de los artículos anteriores, una mayor protección a las especies y sobre todo a sus productos y subproductos, la regulación del manejo de residuos peligrosos, y la más importante en razón del presente trabajo de investigación, la tipificación específica del Daño a Arrecifes.

Para mayor referencia, a continuación resumo las conductas tipificadas como "Delitos Contra el Ambiente y la Gestión Ambiental", nuevo nombre del Título Vigésimo Quinto del Código Penal Federal<sup>58</sup>, que a su vez se encuentra formado por trece artículos en cinco capítulos denominados: i) De las Actividades Tecnológicas y Peligrosas; ii) De la Biodiversidad, iii) De la Bioseguridad, iv) Delitos Contra la Gestión Ambiental, y v) Disposiciones Comunes a los Delitos Contra el Ambiente:

#### Artículo 414.-

- Realizar actividades de producción, almacenamiento, tráfico, importación o exportación, transporte, abandono, desecho, descarga, o realizar cualquier otra actividad con sustancias consideradas peligrosas por sus características corrosivas, reactivas, explosivas, tóxicas, inflamables, radioactivas u otras análogas; ordenar o autorizar, que se cause un daño a los recursos naturales, a la flora, a la fauna, a los ecosistemas, a la calidad del agua, al suelo, al subsuelo o al ambiente.
- Realizar conductas con las sustancias enunciadas en el párrafo anterior, o con sustancias agotadoras de la capa de ozono y que causen algún

---

<sup>58</sup> Reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación del 6 de Febrero del 2002.

riesgo de daño a los recursos naturales, a la flora, a la fauna, a los ecosistemas, a la calidad del agua o al ambiente.

Artículo 415.-

- Emitir, despedir, descargar en la atmósfera, autorizar u ordenar, gases, humos, polvos o contaminantes que ocasionen daños a los recursos naturales, a la fauna, a la flora, a los ecosistemas o al ambiente.
- Generar emisiones de ruido, vibraciones, energía térmica o lumínica, provenientes de fuentes emisoras de competencia federal, que ocasionen daños a los recursos naturales, a la flora, a la fauna, a los ecosistemas o al ambiente.

Artículo 416.-

- Descargar, depositar, o infiltrar, autorizar u ordenar, aguas residuales, líquidos químicos o bioquímicos, desechos o contaminantes en los suelos, subsuelos, aguas marinas, ríos, cuencas, vasos o demás depósitos o corrientes de agua de competencia federal, que causen un riesgo de daño o daño a los recursos naturales, a la flora, a la fauna, a la calidad del agua, a los ecosistemas o al ambiente.

Artículo 417.-

- Introducir al territorio nacional, o traficar con recursos forestales, flora o fauna silvestre viva o muerta, sus productos o derivados, que porten, padezcan o hayan padecido, según corresponda alguna enfermedad

contagiosa, que ocasione o pueda ocasionar su diseminación o propagación o el contagio a la flora, a la fauna, a los recursos forestales o a los ecosistemas.

Artículo 418.-

- Desmontar o destruir la vegetación natural.
- Cortar, arrancar, derribar o talar árboles.
- Cambiar el uso del suelo forestal.

Artículo 419.-

- Transportar, comerciar, acopiar, almacenar o transformar madera en rollo, astillas, carbón vegetal, así como cualquier otro recurso forestal maderable, o tierra procedente de suelos forestales en cantidades superiores a cuatro metros cúbicos o, en su caso, a su equivalente en madera aserrada.

Artículo 420.-

- Capturar, dañar o privar de la vida a algún ejemplar de tortuga o mamífero marino, o recolectar o almacenar de cualquier forma sus productos o subproductos.
- Capturar, transformar, acopiar, transportar o dañar ejemplares de especies acuáticas declaradas en veda.

- Realizar actividades de caza, pesca o captura con un medio no permitido, de algún ejemplar de una especie de fauna silvestre, o ponga en riesgo la viabilidad biológica de una población o especie silvestres;
- Realizar cualquier actividad con fines de tráfico, o capturar, poseer, transportar, acopiar, introducir al país o extraer del mismo, algún ejemplar, sus productos o subproductos y demás recursos genéticos, de una especie de flora o fauna silvestres, terrestres o acuáticas en veda, considerada endémica, amenazada, en peligro de extinción, sujeta a protección especial, o regulada por algún tratado internacional del que México sea parte.

#### Artículo 420 Bis.-

- Dañar, desecar o rellenar humedales, manglares, lagunas, esteros o pantanos.
- Dañar arrecifes.
- Introducir o liberar en el medio natural, algún ejemplar de flora o fauna exótica que perjudique a un ecosistema, o que dificulte, altere o afecte las especies nativas o migratorias en los ciclos naturales de su reproducción o migración.
- Provocar un incendio en un bosque, selva, vegetación natural o terrenos forestales, que dañe elementos naturales, flora, fauna, los ecosistemas o al ambiente.

#### Artículo 420 Ter.-

- Introducir al país, o extraer del mismo, comerciar, transportar, almacenar o liberar al ambiente, algún organismo genéticamente modificado que altere o pueda alterar negativamente los componentes, la estructura o el funcionamiento de los ecosistemas naturales.

#### Artículo 420 Quater.-

- Transportar o consentir, autorizar u ordenar que se transporte, cualquier residuo considerado como peligroso por sus características corrosivas, reactivas, explosivas, tóxicas, inflamables, biológico infecciosas o radioactivas, a un destino para el que no se tenga autorización para recibirlo, almacenarlo, desecharlo o abandonarlo.
- Asentar datos falsos en los registros, bitácoras o cualquier otro documento utilizado con el propósito de simular el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la normatividad ambiental federal.
- Destruir, alterar u ocultar información, registros, reportes o cualquier otro documento que se requiera mantener o archivar de conformidad a la normatividad ambiental federal.
- Faltar a la verdad cuando se presten servicios como auditor técnico, especialista o perito, y se provoquen o causen daños a los recursos naturales, a la flora, a la fauna, a los ecosistemas, a la calidad del agua o al ambiente.

- No realizar o cumplir las medidas técnicas, correctivas o de seguridad necesarias para evitar un daño o riesgo ambiental que la autoridad administrativa o judicial ordene o imponga.

Como en otras ramas del derecho, en el derecho penal existe también la competencia federal y local. Son de competencia federal los delitos tipificados en el Código Penal Federal y en los demás ordenamientos legales federales; como aquellos enunciados en las leyes especiales, tales como la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, la Ley de Pesca, de Caza, Forestal, de Salud, de Aguas, etc. Son de competencia local, es decir estatal o del fuero común todos los delitos no contemplados dentro de los ordenamientos federales y enunciados en leyes locales o estatales<sup>59</sup>.

#### 3.4.2.1) Etapas del Procedimiento Penal.

Para referencia de lo que podría ser un procedimiento penal en materia ambiental a continuación enuncio las etapas que conforman este tipo de procedimientos<sup>60</sup>:

- La Averiguación Previa.- Esta abarca las actuaciones practicadas por el Ministerio Público y sus auxiliares, con motivo de la comisión de un delito y termina con al resolución en que se decide ejercitar una acción penal o el no ejercicio de la misma. En relación con el supuesto motivo del presente trabajo, el Ministerio Público podrá estar auxiliado en esta etapa tanto por la Autoridad

<sup>59</sup> GUTIERREZ NÁJERA, Raquel, Introducción al Estudio del Derecho Ambiental, op cit, supra nota 4, p. 324

<sup>60</sup> *ibidem*, p. 324

ambiental (PROFEPA), como por la autoridad Marítima (La capitanía de puerto que corresponda).

- La Averiguación Judicial.- Comprende las actuaciones practicadas por orden del Juez de cierta acción penal, siempre que no exista detenido.
- El periodo inmediato anterior al proceso.- Incluye las actuaciones practicadas por el Juez desde el momento en que el detenido queda a disposición, hasta que se dicta el auto de formal prisión o auto de libertad por falta de elementos para procesar.
- La Instrucción.- Se integra por las diligencias practicadas por orden del juez oficiosamente o a solicitud de las partes para preparar el juicio. En esta etapa se llevarán acabo también las actuaciones que correspondan dentro del procedimiento administrativo aplicable.
- El Juicio.- Tiene como propósito el deliberar formalmente sobre la procedencia o improcedencia de la acusación, consta de un análisis integral de la personalidad del acusado y de la imposición de una posible pena; en este periodo se presentan, estudian y analizan las pruebas.
- La Ejecución de Sanciones.- Esta última etapa del proceso penal corresponde ser ejecutada por el Poder Ejecutivo. Es importante señalar que durante el procedimiento y después de él, una vez dictada la sentencia, la ley marca

algunos recursos que puede hacer valer el acusado dentro de los términos establecidos por la misma ley. Dichos recursos son los de i) revocación, ii) apelación, iii) denegada apelación y iv) queja, los cuales se encuentran regulados en los artículos 360 al 398 del Código Federal de Procedimientos Penales.

#### 3.4.2.2) Sujetos activos del Delito.

Tradicionalmente el derecho penal ha considerado al ser humano como único sujeto del delito, no obstante y sobre todo en los últimos tiempos, en materia penal-ambiental la discusión sobre si personas morales pueden también ser responsables de conductas delictivas se ha puesto en boga nuevamente; principalmente en países del primer mundo<sup>61</sup>.

En relación con lo anterior, cabe señalar que para la consumación de un tipo penal se requiere de la configuración de un comportamiento humano lesivo a los bienes jurídicos tutelados o intereses determinados por la sociedad<sup>62</sup>; y si la persona humana es la única reconocida con capacidad para exteriorizar la voluntad dañosa, entonces, ni las cosas inanimadas ni los animales pueden ser considerados sujetos activos del delito; sin embargo, cualquier persona moral cobra vida a través de voluntades de persona físicas, por lo que resulta posible

---

<sup>61</sup> PLASCENCIA VILLANUEVA Raúl, "La Responsabilidad Penal en Materia Ambiental", op cit, supra nota 57, p. 178

<sup>62</sup> A los Bienes Jurídicos Tutelados la doctrina penal ha coincidido en atribuirles los siguientes elementos: i) Un interés Jurídico, ii) individual o colectivo; iii) jurídicamente protegido, iii) con valor para lograr la sana convivencia humana. En PLASCENCIA VILLANUEVA Raúl, "La Responsabilidad Penal en Materia Ambiental", op cit, supra nota 57, p. 179

pensar en responsabilidad penal atribuible a éstos en virtud de las conductas de sus representantes.

En materia civil es posible identificar una corresponsabilidad de una persona moral con los individuos que la representan, sin embargo, en materia penal dicho supuesto cobra una gran complejidad pues éste se enfoca básicamente en personas físicas, aunque el código penal federal prevé sanciones económicas como multas o inclusive la disolución para una persona moral en su artículo 11<sup>63</sup>; sin duda dicha interrogante podría merecer una investigación completa y particular.

Finalmente, antes de dar paso al análisis de la responsabilidad civil originada por daños a terceros, que también será la materia que rija un posible daño a arrecife en nuestro país; únicamente resta decir que la tutela penal actual en materia ambiental enfrenta los siguientes problemas:

- Inseguridad para determinar la cadena causal de un delito.- No es fácil acreditar la autoría de un delito ambiental, sobre todo cuando el origen del daño puede ser resultado de distintas fuentes contaminantes. Un ejemplo de esto puede ser un río en el cual varias fábricas vierten sus desperdicios o un arrecife en el cual se han impactado muchos barcos a lo largo de los

---

<sup>63</sup> El artículo 11 del Código Penal Federal dispone: Cuando algún miembro o representante de una persona jurídica, de una sociedad, corporación, o empresa de cualquier clase, con excepción de las instituciones del Estado, cometa un delito con los medios que para tal objeto las mismas entidades le proporcionen, de modo que resulte cometido a nombre o bajo amparo de la representación social o en beneficio de ella, el juez podrá, en los casos exclusivamente especificados por la ley, decretar en la sentencia la suspensión de la agrupación o su disolución, cuando lo estime necesario para la seguridad pública.

años, esto quiere decir que no es posible determinar exactamente qué barco ha causado exactamente qué parte del daño total del mismo.

- **Valuación de daños.**- Las valoraciones dependen de criterios subjetivos, son distintos para cada persona. La subjetividad para evaluar el valor intrínseco de un elemento medio ambiental se constituye en un obstáculo para la aplicación práctica de la tutela del medio ambiente.

### 3.4.3 Procedimiento Civil.

Una vez analizadas las acciones Administrativas y Penales que pudieran resultar del incumplimiento de normas ambientales en nuestro país, toca el turno hacer referencia general a las acciones civiles, que se pueden intentar tras la configuración de un daño bajo legislación mexicana; sólo así posteriormente podrá ser posible hacer referencia directa a los requisitos para reclamar un daño de carácter ambiental causado por una embarcación y la aplicabilidad de la limitación de responsabilidad dispuesta por el Convenio motivó el presente trabajo a un daño de esas características.

Como la mayoría de las actividades humanas, la navegación implica necesariamente un riesgo, el cual se traduce en la responsabilidad contractual acordada con el cargador de una o varias mercancías y en la responsabilidad extracontractual de la embarcación en función de los daños que pudiese producir a terceros como resultado de su operación a pesar de no contar con un vínculo contractual.

En materia civil el causante de un daño esta obligado a responder al afectado mediante la reparación de los daños y perjuicios. A esta obligación se le denomina Responsabilidad Civil; la cual a su vez tiene dos posibles fuentes; i) el hecho ilícito (la conducta antijurídica, culpable y dañosa), y ii) el riesgo creado (La conducta ilícita e inculpable de usar un objeto peligroso)<sup>64</sup>.

Existen múltiples definiciones de Responsabilidad Civil, entre las que podemos identificar las siguientes:

- Responsabilidad Civil es la obligación que tiene una persona de indemnizar a otra los daños y perjuicios que se le han causado<sup>65</sup>;
- Responsabilidad Civil es el efecto que el ordenamiento jurídico hace recaer sobre el patrimonio de un sujeto que esta correlacionado con la infracción de un deber prestatario, ya sea éste de naturaleza positiva o negativa<sup>66</sup>.

Al respecto, podría transcribir más definiciones de Responsabilidad Civil de diversos autores en el presente texto, sin embargo, esto deja de ser relevante

---

<sup>64</sup> BEJARANO SANCHEZ, Manuel, Obligaciones Civiles, Colección Textos Jurídicos Universitarios, Harla, 3ª Ed, México, 1992, p. 362

<sup>65</sup> BORJA SORIANO. Manuel, Teoría de las Obligaciones, 12ª Ed., Porrúa, México, 1991, 456, citado en CAMPOS, Mercedes, La Responsabilidad Civil por Daños al Medio Ambiente, UNAM – Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 2000, p. 21

<sup>66</sup> ESTEVILL, Luis Pascal, Derecho de Daños, 2ª. Ed. Barcelona, Bosch, 1995, pp. 13 y 17, citado en CAMPOS, Mercedes, La Responsabilidad Civil por Daños al Medio Ambiente, UNAM – Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 2000, p. 22

cuando se nota que en cualquier definición son comunes dos elementos: i) La presencia de un Daño; y ii) La obligación de reparar el daño causado.

No obstante los elementos de la Responsabilidad Civil, a ésta se le puede clasificar en Responsabilidad Civil Contractual y Responsabilidad Civil Extracontractual en función de la fuente que dé origen a la obligación, esta puede ser, como sus nombres lo indican i) Contractual o ii) Extracontractual, en donde la primera se distingue de la segunda, en que ésta se genera por el incumplimiento de una obligación preexistente, mientras que la segunda surge como consecuencia de la lesión de un interés e inobservancia de un deber de respeto y de conservación de la esfera de intereses ajenos<sup>67</sup>.

#### 3.4.3.1 Disposiciones Relativas a la Reparación del Daño Ambiental en la LEGEPA.

En relación con los daños ambientales resulta especialmente importante analizar las formas que existen para Reparar el Daño, o dicho de otra forma, Indemnizar al ofendido; éstas son: i) la reparación en naturaleza y ii) la reparación por un equivalente<sup>68</sup>.

La reparación en naturaleza consiste en borrar los efectos del acto dañoso, restableciendo las cosas a la situación que tenían antes de él. Coloca de nuevo a la víctima en el pleno disfrute de los derechos o intereses que le fueron

---

<sup>67</sup> CAMPOS, Mercedes, La Responsabilidad Civil por Daños al Medio Ambiente, UNAM – Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 2000, p. 26

<sup>68</sup> BEJARANO SANCHEZ, Manuel, Obligaciones Civiles, op cit, supra nota 64, p. 363

lesionados; no obstante cuando la reparación del daño en naturaleza no es posible, como lo es en casos relacionados con daños ambientales, se indemniza a la víctima proporcionándole un equivalente de los derechos o intereses afectados, normalmente en dinero, es entonces cuando surge el problema de valorar los "bienes medio ambientales" para determinar el monto de su indemnización.

Por lo que se refiere a la legislación ambiental, el artículo 203 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente es claro en adoptar el sistema Civil para determinar la reparación de daños medio-ambientales y únicamente establece el plazo que el ofendido tendrá para demandar dicha responsabilidad.

Artículo 203 citado:

...“sin perjuicio de las sanciones penales o administrativas que procedan, toda persona que contamine o deteriore el ambiente o afecte los recursos naturales o la biodiversidad, será responsable y estará obligada a reparar los daños causados, de conformidad con la legislación civil aplicable.

El término para demandar la responsabilidad ambiental, será de cinco años contados a partir del momento en que se produzca el acto, hecho u omisión correspondiente”...

En atención a lo dispuesto por el artículo anteriormente transcrito, resulta indispensable analizar la Reparación del Daño de acuerdo con el Código Civil vigente.

### 3.4.3.2 Disposiciones Relativas a la Reparación del Daño en el Código Civil Federal.

De acuerdo con la legislación Civil de carácter Federal de nuestro país, los daños ya sea a personas o cosas, son reparables a través de las siguientes formas:

- La primera es la comúnmente denominada como Responsabilidad Subjetiva, regulada expresamente en los artículos 1910, 1916 y 2110 del Código Civil Federal<sup>69</sup>. Exige la reparación de los daños ocasionados por actos ilícitos o acciones que atenten contra las costumbres comúnmente aceptadas. Como todos los daños tienen como requisito fundamental para poder reclamarse el ser resultado y causa directa e inmediata del acto ilícito de que se trate.
- En segundo término podemos enumerar a la usualmente denominada Responsabilidad Objetiva, estipulada en el artículo 1913 del Código Civil Federal<sup>70</sup>. La Responsabilidad Objetiva constituye una forma de estricta responsabilidad que requiere de la indemnización de los daños ocasionados por el

---

<sup>69</sup> Art. 1910 del C.C.F.- El que obrando ilícitamente o contra las buenas costumbres cause daño a otro, está obligado a repararlo, a menos que demuestre que el daño se produjo como consecuencia de culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

Art. 1916 del C.C.F.- Por daño moral se entiende la afectación que una persona sufre en sus sentimientos, afectos, creencias, decoro, honor, reputación, vida privada, configuración y aspectos físicos, o bien en la consideración que de sí misma tienen los demás. Se presumirá que hubo daño moral cuando se vulnere o menoscabe ilegítimamente la libertad o la integridad física o psíquica de las personas.

Cuando un hecho u omisión ilícitos produzcan un daño moral, el responsable del mismo tendrá la obligación de repararlo mediante una indemnización en dinero, con independencia de que se haya causado daño material, tanto en responsabilidad contractual como extracontractual. Igual obligación de reparar el daño moral tendrá quien incurra en responsabilidad objetiva conforme al artículo 1913, así como el Estado y sus servidores públicos, conforme a los artículos 1927 y 1928, todos ellos del presente código.

Art. 2110 del C.C.F.- Los daños y perjuicios deben ser consecuencia inmediata y directa de la falta de cumplimiento de la obligación, ya sea que se hayan causado o que necesariamente deban causarse.

<sup>70</sup> Art. 1913 del C.C.F.- Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosas por sí mismos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, está obligada a responder por el daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

uso de cualquier mecanismo, instrumento, aparato o sustancia que intrínsecamente sean peligrosos a causa de su velocidad o por ser explosivos, inflamables, eléctricos u otras características análogas peligrosas. Como ejemplos de responsabilidad objetiva también se pueden identificar a los supuestos descritos en los artículos 1931 y 1932 del Código Civil Federal, en los cuales se exige a los propietarios asumir la responsabilidad de todos los daños a terceras personas y sus propiedades ocasionados por el deterioro parcial o total de una construcción; de explosiones o daños derivados de máquinas o material explosivos; gases o humos nocivos o dañinos para las personas u propiedades; fugas de aguas negras o eliminación de materiales infecciosos en alcantarillas; agua que inunde o dañe propiedades vecinas; el peso o el movimiento de máquinas; la acumulación de materiales o animales dañinos para la salud, y cualquier otra razón que sin derecho del propietario cause daños a un tercero.

Finalmente es importante transcribir el contenido del artículo 1915 del Código Civil Federal que dispone que: "La reparación del daño debe consistir a elección del ofendido en el reestablecimiento de la situación anterior, cuando ello sea posible, o en el pago de daños y perjuicios". Lo anterior vuelve a saltar a la vista como algo perfectamente comprensible, tratándose de reparaciones del daño ordinarias, sin embargo, difícil de comprender cuando se trate de daños ambientales cuando los daños se causan en elementos ambientales como un bosque, o una selva, o desde luego un arrecife, por la dificultad que representa calcular los valores en dinero de dichos elementos en el entendido obvio de su imposibilidad para ser reemplazados.

## CAPÍTULO 4

### Reparación del Daño Causado a Arrecifes por Embarcaciones, Su Sujeción al Convenio Internacional Sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo 1976

4.1. Arrecifes Coralinos

4.2 Reparación del Daño Ambiental, el caso específico de los Arrecifes.

4.3 Sujeción de la Reclamación de Daño a Arrecifes causado por Embarcaciones a la Limitación de Responsabilidad Dispuesta por el Convenio, con base en el Artículo 2, inciso 1, letra a) del mismo.

4.4 Caso Práctico, Aplicación de distintas Limitaciones de Responsabilidad

Previamente a revisar la aplicabilidad de la limitación de responsabilidad dispuesta por el Convenio motivo del presente trabajo a los daños ambientales causados por embarcaciones, específicamente a arrecifes, y una vez explorado el marco jurídico actual en nuestro país en materia ambiental, sólo resta hacer referencia puntual a las características de los arrecifes sobre los que finalmente recaen las conclusiones del presente trabajo de tesis.

#### 4.1 Arrecifes Coralinos

El Acuerdo por el que se creó el Consejo Consultivo Nacional Científico y Técnico de los Arrecifes Coralinos en México dispone en su Artículo 2, Fracción I que un Arrecife Coralino es una comunidad marina muy diversa en la que el elemento dominante del paisaje lo constituyen los corales escleractinios. En general, los arrecifes coralinos son ecosistemas marinos tropicales formados por el cúmulo de restos calcáreos de diferentes organismos, principalmente corales hermatípicos y algas coralinas, que forman promontorios submarinos que sobresalen del fondo y llegan frecuentemente hasta la superficie oceánica. Constituyen una comunidad con una diversidad muy alta, que enérgicamente es prácticamente autosuficiente<sup>1</sup>.

En forma más clara, los arrecifes son los sistemas más complejos y diversos del medio marino, en los que coexisten miles de especies que representan, prácticamente todos los grupos de organismos marinos existentes, es decir flora y fauna. Su diversidad es comparable a la de las selvas con mayor número de

---

<sup>1</sup> Artículo 2, Fracción I del Acuerdo por el que se crea el Consejo Consultivo Nacional Científico y Técnico de los Arrecifes Coralinos de México, Publicado en el Diario Oficial de la Federación el Viernes 2 de junio del 2000.

especies y presentan asociaciones de varios miles de géneros que ocupan diversos nichos ecológicos y son, probablemente, el sistema más productivo en términos de biomasa<sup>2</sup>.

En relación con las características biológicas de los arrecifes también es posible afirmar que dichas comunidades se encuentran entre las de mayor tasa de fijación fotosintética de carbono, de fijación de nitrógeno y de deposición de carbono de calcio de cualquier ecosistema. El científico Stoddart en 1969, describió a los sistemas arrecifales como ambientes aislados en estado estacionario de productividad orgánica, caracterizados por altas densidades poblacionales, un intenso metabolismo del calcio y redes tróficas complejas, rodeado por aguas con bajo contenido de nutrientes minerales y plancton<sup>3</sup>, en donde los diversos organismos contribuyen, mediante secreciones de carbonato de calcio, a la formación de los mismos.

Como fue comentado en su momento en los capítulos anteriores, en México a partir de la nueva cultura medio ambiental se desarrolló una gran conciencia por los elementos ambientales en nuestro territorio; entre ellos, desde luego, los arrecifes.

En México los arrecifes de mayor importancia se encuentran en aguas territoriales del Atlántico Occidental, en donde los arrecifes se extienden desde el sur del

---

<sup>2</sup> Centro de Estudios del Sector Privado para el Desarrollo Sustentable, Sistema de Información Ambiental, [www.ccs.org.mx/ccspedes](http://www.ccs.org.mx/ccspedes), México, 2002

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 1

Caribe Mexicano en el Estado de Quintana Roo hasta la punta de la península de Yucatán; en esa zona los arrecifes más importantes se denominan Banco Chinchorro<sup>4</sup>, Arrecifes Bordeantes de Quintana Roo<sup>5</sup> y Arrecife de la Isla de Cozumel<sup>6</sup>. Al norte de la península de Yucatán se encuentra el Arrecife Alacranes<sup>7</sup> y ya en pleno Golfo de México, en las costas de Campeche el Arrecife denominado Banco de Campeche.

En segundo orden en el Golfo de México se encuentran el Arrecife Isla Lobos<sup>8</sup> y desde luego el Sistema Arrecifal Veracruzano<sup>9</sup>. Por otra parte en el pacífico

---

<sup>4</sup> El Banco Chinchorro es parte del Sistema Arrecifal del Caribe Occidental; a diferencia de otros arrecifes mexicanos se desarrolla en una plataforma continental, se encuentra sobre una cresta submarina de más de 400 metros de profundidad, formando el arrecife más grande de México. Centro de Estudios del Sector Privado para el Desarrollo Sustentable, Arrecife Banco Chinchorro, [www.cce.org.mx/ccspedes](http://www.cce.org.mx/ccspedes), México, 2002.

<sup>5</sup> Los Arrecifes Bordeantes de Quintana Roo toman su nombre de rodear la costa de Quintana Roo desde la Isla Convoy hasta la frontera con Belice. El arrecife forma grandes sistemas de macizos y canales que cuenta con gran diversidad de especies; representa un alto grado de intercambio biológico y se constituye como una de las unidades coralinas más conservadas y de mayor diversidad en México, por lo que también es uno de los arrecifes con mayores turistas en nuestro país. Centro de Estudios del Sector Privado para el Desarrollo Sustentable, Arrecifes Bordeantes de Quintana Roo, [www.cce.org.mx/ccspedes](http://www.cce.org.mx/ccspedes), México, 2002.

<sup>6</sup> El conjunto arrecifal ubicado al suroeste de la Isla de Cozumel, presenta un alto grado de desarrollo que va de los 10 a los 60 metros de profundidad. La biota que lo conforma es característica de los arrecifes del Caribe y por lo tanto es un gran atractivo turístico tanto para los visitantes nacionales como extranjeros. Centro de Estudios del Sector Privado para el Desarrollo Sustentable, Isla de Cozumel, [www.cce.org.mx/ccspedes](http://www.cce.org.mx/ccspedes), México, 2002.

<sup>7</sup> Se localiza al norte de la plataforma de Yucatán, se conforma en un conjunto de islas: Isla Pájaros, Isla Chica, Isla Pérez e Isla Muertos; rodean la laguna arrecifal formada por sistemas reticulares donde se alcanzan hasta más de 20 metros de profundidad. Centro de Estudios del Sector Privado para el Desarrollo Sustentable, Arrecife Alacranes, [www.cce.org.mx/ccspedes](http://www.cce.org.mx/ccspedes), México, 2002.

<sup>8</sup> Esta ubicado frente a las costas de Tuxpan, Veracruz, es la formación arrecifal de mayor latitud en el Golfo de México aunque cuenta con una biota con un bajo porcentaje de cobertura y diversidad en comparación a los demás arrecifes mexicanos. Centro de Estudios del Sector Privado para el Desarrollo Sustentable, Arrecife Isla Lobos, [www.cce.org.mx/ccspedes](http://www.cce.org.mx/ccspedes), México, 2002.

<sup>9</sup> El Sistema Arrecifal Veracruzano pertenece a la región zoogeográfica del Caribe y se considera que existe desde hace aproximadamente 8000 años. El sistema es considerado del tipo bordeante, sin embargo, ha habido opiniones encontradas que aseguran que se trata de un arrecife de plataforma puesto que presenta una pendiente protegida o de sotavento y no se desarrollan más allá de los 40 metros, diferenciándose así de los arrecifes bordeantes típicos. El sistema cuenta con dos secciones, la primera frente al Puerto de Veracruz en donde se encuentran los arrecifes, Gallega, Galleguilla, Anegada de Adentro, La Blanquilla, Isla Verde, Isla Sacrificios, Isla Pájaros, Hornos y Punta Gorda. La segunda sección frente a Antón Lizardo presenta los arrecifes Giotte, Polo, Blanca, Punta Coyol, Chopas, En medio, Cabezo, Rizo, Santiaguillo, Anegada de afuera, Anegadilla y Topetillo. El sistema arrecifal aunque tienen una diversidad media, en comparación a los

oriental, específicamente en el Mar de Cortés se encuentra otro arrecife coralino de importancia, denominado Cabo Pulmo<sup>10</sup>, que es el arrecife que se encuentra más al norte de todo el Pacífico oriental del Continente.

Existen diferentes formas para clasificar los bienes, no obstante la importancia de dicha clasificación radica en las facultades que las personas pueden ejercitar sobre ellos; por su parte los arrecifes se encuentran clasificados por la ley Mexicana como un elemento más de la Zona Federal Marítimo Terrestre, lo que a su vez los hace parte del Patrimonio de la Nación, adoptando así la clasificación de Bienes de Uso Común como parte de los Bienes de Dominio Público de la Federación<sup>11</sup>. Lo anterior significa que los arrecifes son inalienables e imprescriptibles y no están sujetos, mientras no cambie su situación jurídica, a acción reivindicatoria o de posesión definitiva o provisional; además de que los particulares y/o las instituciones públicas sólo podrán adquirir sobre ellos el uso,

---

arrecifes del Caribe, es una de las comunidades más exitosas pues tiene la capacidad de construir y mantener su estructura en condiciones adversas, derivados de la inestabilidad climática y las fuertes corrientes. Centro de Estudios del Sector Privado para el Desarrollo Sustentable, Sistema Arrecifal Veracruzano, [www.cce.org.mx/cespedes](http://www.cce.org.mx/cespedes), México, 2002.

<sup>10</sup> Se localiza entre La Paz y San José del Cabo en Baja California Sur, es el arrecife de mayor latitud del Océano Pacífico oriental y aunque es de pocas dimensiones se desarrolla en un área poco propicia para el crecimiento coralino. Centro de Estudios del Sector Privado para el Desarrollo Sustentable, Arrecife Cabo Pulmo, [www.cce.org.mx/cespedes](http://www.cce.org.mx/cespedes), México, 2002.

<sup>11</sup> Diversos artículos de la Ley General de Bienes Nacionales, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 1982 y modificada por última vez el 29 de junio de 1994:

Artículo 1º.- El patrimonio nacional se compone de:

I.- Bienes de dominio público de la Federación, y ...

Artículo 2.- Son bienes de dominio público: I.- Los de uso común; ...

Artículo 29.- Son bienes de uso común: ...

V.- La zona federal marítimo terrestre;

Artículo 49.- ...

II.- La totalidad de la superficie de los cayos y arrecifes ubicados en el mar territorial, constituirán zona federal marítimo terrestre; ...

aprovechamiento y su explotación de acuerdo con la Ley General de Bienes Nacionales y con las demás que en la materia dicte el Congreso<sup>12</sup>.

Finalmente, es importante mencionar que además de que en la fracción II del artículo 42 Constitucional se confirma que los arrecifes en los mares adyacentes son parte del territorio nacional, del artículo 48, también de la Carta Magna, se desprende que los arrecifes dependerán directamente del Gobierno de la Federación<sup>13</sup>.

#### 4.2 Reparación del Daño Ambiental, el caso específico de los Arrecifes

Como mencioné en la introducción del presente trabajo, uno de los motivos de la presente tesis es el de comentar la forma en la que las autoridades actúan ante un siniestro como un daño a arrecife por embarcaciones; usualmente, sin que esto signifique que este tipo de siniestros tengan una gran periodicidad, la autoridad responsable de salvaguardar los intereses de este tipo de bienes de uso común (La PROFEPA), se encarga de: i) dar parte al Ministerio Público Federal a efecto de que determine si se ha configurado alguna violación a la ley en materia penal; ii) iniciar a un procedimiento de Inspección y Vigilancia de carácter administrativo con el propósito de imponer una multa por las infracciones a la ley administrativa e

---

<sup>12</sup> El Código Civil Federal reitera en su artículo 768 que los bienes de uso común son inalienables e imprescriptibles. Pueden aprovecharse, de ellos todos los habitantes, con las restricciones establecidas por la ley, pero para aprovechamientos especiales se necesita concesión otorgada con los requisitos que prevengan las leyes respectivas.

<sup>13</sup> Artículo 48 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.- Las islas, los cayos y arrecifes de los mares adyacentes que pertenezcan al territorio nacional, la plataforma continental, los zócalos submarinos de islas, de los cayos y arrecifes, los mares territoriales, las aguas marítimas interiores y el espacio situado sobre el territorio nacional, dependerán directamente del Gobierno de la Federación, con excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los Estados.

iii) iniciar las acciones civiles que tengan como propósito obtener la reparación del daño ambiental causado a los arrecifes.

Respecto a las dos primeras acciones a cargo de la autoridad, la penal y la administrativa, no tengo mayores comentarios; las acciones penales determinarán si existe responsabilidad penal hasta decretar la imposición de una pena, y las acciones administrativas podrán imponer una multa hasta el monto equivalente a veinte mil días de salario mínimo vigente para el Distrito Federal<sup>14</sup>. Sin embargo, es en las acciones civiles tendientes a la recuperación del daño a cargo de la autoridad, cabe comentar que éstas no se han llevado a cabo con la diligencia que la ley exige, toda vez que en algunos casos la autoridad se conforma con imponer una multa por concepto de las violaciones a las normas ambientales de carácter administrativo y en otros con dar fin al procedimiento administrativo con base en la fracción VI del artículo 57 que permite dar por terminado un procedimiento administrativo mediante convenio entre las partes<sup>15</sup>; pretendiendo mediante ambas, demostrar ante la opinión pública que con dichas acciones da cumplimiento a sus obligaciones y facultades legales, mas en ningún momento se obtienen las reparaciones del daño tal y como lo dispone el artículo 203 de la LGEEPA.

---

<sup>14</sup> Ver comentarios en página 159 (3.4.1), al daño a arrecifes causado por embarcaciones sólo le es aplicable la primera fracción del artículo 171 de la LGEEPA.

<sup>15</sup> Artículo 57 de la Ley Federal del Procedimiento Administrativo.- Ponen fin al Procedimiento Administrativo: I.- La resolución del mismo; II.- El desistimiento; III.- La renuncia al derecho en que se funde la solicitud, cuando tal renuncia no este prohibida por el ordenamiento jurídico; IV.- La declaración de caducidad; La imposibilidad material de continuarlo por causas sobrevenidas, y; VI.- El convenio de las partes, siempre y cuando no sea contrario al ordenamiento jurídico ni verse sobre materias que no sean susceptibles de transacción, y tengan por objeto satisfacer el interés público, con el alcance, efectos y régimen jurídico específico que en cada caso prevea la disposición que lo regula.

Es posible que las deficiencias de la autoridad para recuperar los daños ambientales se deba en gran parte a la imposibilidad de calcular el valor de un elemento medioambiental tan importante como lo es un arrecife. En México, no existen reglas de valoración para el daño ambiental como sucede en otros países en donde esta preestablecido que las indemnizaciones causadas por daños ambientales serán como mínimo, igual a los beneficios obtenidos con la actividad infractora; entonces, no obstante que estos criterios de valoración del daño fueran adoptados en México, no podrían ser aplicables a los daños a arrecifes por embarcaciones, debido a que dichos eventos usualmente son resultado de la simple operación de una embarcación y no de un presunto aprovechamiento de carácter económico de los arrecifes por las embarcaciones.

Ante esto y ante la imposibilidad de decretar un valor mercantil a los elementos medio ambientales que conforman un arrecife y/o cualquier otro elemento ya sea en mar o en tierra, es necesario desarrollar un sistema de valoración que permita fehacientemente conocer con anterioridad a cualquier siniestro los montos a los que se esta expuesta cualquier persona que desarrolle una actividad que pueda tener como consecuencia una responsabilidad objetiva que a su vez pueda resultar en daños a elementos ambientales de este tipo<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> La Ley ambiental del Distrito Federal dispone una definición de reparación del Daño Ambiental que establece en la fracción XXXII de su artículo 6:

“...XXXII Reparación del daño ambiental o Ecológico: El reestablecimiento de la situación anterior y, en la medida en que esto no sea posible la compensación o el pago del daño ocasionado por el incumplimiento de una obligación establecida en esta Ley o en las normas oficiales”.

En este orden de ideas también resulta necesario analizar que para la autoridad o para cualquier titular de derechos derivados de daños ambientales, existe la posibilidad de que después de recorrer todo el tedioso camino judicial para demandar la reparación del daño, el responsable resulte insolvente dada la elevada cuantía de la reparación, por lo que todo el esfuerzo jurisdiccional llevado a cabo no habrá servido de nada; no sin mencionar que los litigios en materia ambiental, al requerir diversos tipos de peritajes y actuaciones complejas pueden resultar muy onerosos<sup>17</sup>.

En virtud de los problemas comentados, las soluciones que se pueden implementar para incrementar las recuperaciones por conceptos de daños por parte de la autoridad pueden consistir en: i) negociaciones o mediaciones directas entre la autoridad y los responsables de los daños<sup>18</sup>, ii) el fomento de Fondos de Reparación en los que con anticipación participen el gobierno y los particulares<sup>19</sup> y

---

<sup>17</sup> LOCKETT, Nick, Environmental Liability Insurance, Cameron May Ltd., Reino Unido, 1996, p. 43

<sup>18</sup> Para poder llevar a cabo las negociaciones a las que me refiero en este punto es necesario analizar en particular las facultades de la PROFEPA con el propósito de determinar si la fracción VII del artículo 71 del Reglamento Interno de la SEMARNAT que establece que la PROFEPA estará facultada para "Promover y Procurar, cuando proceda, la conciliación de intereses entre particulares y en sus relaciones con las autoridades, en asuntos derivados de la aplicación de disposiciones jurídicas aplicables en las materias competencia de la Secretaría", basta para que esto pueda llevarse a cabo, ya que de lo contrario tendría que ser impulsada una reforma a dicho reglamento haciendo específica la facultad para negociar montos por concepto de daños ambientales.

<sup>19</sup> Para De Miguel Perales, los supuestos en que los fondos son útiles, son los siguientes: 1) Los fondos permiten la reparación cuando no es posible ejercitar la acción de responsabilidad ya que basta con que la víctima pruebe que ha sufrido un daño para que tenga derecho a la reparación. 2) En los casos en que existe la dificultad de determinar la relación de causalidad, o que hay una superioridad económica del agente frente a la víctima, puede resultar muy complicado o injusto para la víctima llevar un litigio en contra del responsable, y con los fondos se puede garantizar la reparación de la víctima y una adecuada imputación de la responsabilidad. 3) En casos en que toda una población se puede ver afectada por una alteración del ambiente, el fondo puede servir para que se adopten medidas preventivas de manera más rápida. Miguel Perales Carlos de, La Responsabilidad Civil por Daños al Medio Ambiente, 2ª. Ed. Madrid, Civitas, 1997, p. 108, citado en CAMPOS, Mercedes, La Responsabilidad Civil por Daños al Medio Ambiente, UNAM – Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 2000, p. 130

<sup>20</sup>, y iii) el desarrollo de políticas que exija contar a los particulares con seguros de daños ambientales<sup>21</sup>.

#### 4.3 Sujeción de la Reclamación de Daño a Arrecifes causado por Embarcaciones a la Limitación de Responsabilidad Dispuesta por el Convenio, con base en el Artículo 2, inciso 1, letra a) del mismo.

Al final del segundo capítulo de la presente tesis expliqué que México se convirtió en parte del Convenio Internacional Sobre Limitación de Responsabilidad de Reclamaciones de Derecho Marítimo 1976, mediante su adhesión a dicho instrumento en mayo de 1994 y su publicación en el Diario Oficial de la Federación en el mes de Agosto de ese mismo año; dando cumplimiento a los dispuesto por la fracción I del artículo 76 Constitucional y de esta forma constituyéndose formalmente en Parte de dicho convenio.

---

<sup>20</sup> El mismo autor señala las ventajas y desventajas de los fondos: A) Ventajas: 1) No es necesario que se identifique el agente del daño. 2) Los daños causados por eventos resultados de la fuerza mayor pueden ser reparados. 3) Es más fácil probar el nexo causal debido a que en los fondos existen equipos de expertos dedicados a probar el mencionado nexo. 4) Se le da celeridad a la reparación. 5) Es más fácil presentar la reclamación y no hay incertidumbre en la respuesta al reclamo. 6) Son mayores las medidas de autoprotección y de investigación. 7) Se conservan los derechos de repetir contra el verdadero responsable del daño. 8) Incentivan el desarrollo de nuevas tecnologías que disminuyan las fuentes contaminantes. B) Desventajas: 1) Contribuyen a que haya una socialización del riesgo y por lo tanto, que no tenga una finalidad preventiva. 2) Produce mayor burocracia. 3) Contribuye a que haya un incremento en el precio de los productos fabricados por aquellas personas físicas o morales que contribuyen al fondo, por lo que finalmente es la sociedad quien soporta el costo de la reparación. 4) No se resuelve el problema de la prueba del nexo causal. 5) Representa una duplicidad respecto del sistema general de seguridad social. 6) Induce a que los responsables tengan menos diligencia que la que tendrían si fueran directamente responsables del daño. *Ibidem*, p. 131

<sup>21</sup> Algunos problemas que ha manifestado la doctrina en relación con los seguros medio ambientales: 1) El problema de identificar al sujeto responsable; si no se identifica al responsable tampoco es posible identificar al asegurador. 2) El problema de cómo imputar la responsabilidad no se resuelve. 3) Tienen un ámbito limitado ya que generalmente cubren únicamente daños que tengan una relación causal directa con una actividad determinada, lo cual resulta generalmente difícil de demostrar en los daños ambientales. 4) Los seguros usualmente cubren contaminaciones o daños accidentales y no cualquier otro que pueda causar un responsable. No cubren daños continuados o previsibles. 5) La dificultad para calcular la tasa de siniestralidad, es decir, evaluar la probabilidad de que ocurra el daño y cuantificar sus consecuencias financieras para poder determinar la prima que se deberá aplicar a cada asegurado. 6) La evaluación financiera de los daños y el hecho de que la magnitud de los daños pueda rebasar la propia capacidad de los aseguradores. CAMPOS, Mercedes, La Responsabilidad Civil por Daños al Medio Ambiente, UNAM – Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 2000, p. 130

Como comenté en la Introducción de la presente tesis, así como anteriormente en este mismo capítulo, uno de los motivos de la presente investigación fue el de determinar si la limitación dispuesta por el Convenio es aplicable al daño a arrecifes causado por Embarcaciones, esto en virtud de que en siniestros recientes de este tipo en nuestro país, la autoridad encargada de velar por los intereses de la Federación ha desconocido abiertamente la aplicación de la limitación del Convenio y desviado su atención simplemente a la negociación del pago de una multa y la conclusión del procedimiento administrativo; faltando así además a su obligación de demandar la reparación del daño ambiental.

En este sentido, corresponde recordar que el artículo 1 del Convenio estipula que se podrán acoger a la limitación de responsabilidad, entre otros, los propietarios de los buques y sus aseguradores, lo que en primer término no deja lugar a duda que la limitación dispuesta por el Convenio le es aplicable a las embarcaciones.

En relación con las reclamaciones que podrán estar sujetas a la limitación, analizadas previamente en el segundo capítulo de esta tesis<sup>22</sup>, quedó pendiente comentar el inciso a) del segundo artículo del Convenio y que establece que estarán sujetas a la limitación las: "...reclamaciones relacionadas con muerte, lesiones corporales, pérdidas o daños sufridos en las cosas (incluidos daños a obras portuarias, dársenas, vías navegables y ayudas a la navegación), que se hayan producido a bordo o estén directamente vinculados con la explotación del

---

<sup>22</sup> Ver páginas 60 a 64, Capítulo 2, Inciso 2.3.2, de la tesis.

buque o con operaciones de auxilio o salvamento, y los perjuicios derivados de cualquiera de esas causas".

Al respecto, es mi interpretación que el inciso en comento deja abierta la posibilidad de asemejar cualquier tipo de daño, como el daño ambiental a arrecifes, a los demás tipos de daño que se mencionan expresamente en el inciso, basándose para esto en la teoría de la responsabilidad civil extracontractual, analizada a su vez en el tercer capítulo de la tesis<sup>23</sup>; la única condición que previene el artículo y específicamente el inciso a), es que el daño o perjuicio causado tenga origen directo con la explotación del buque.

Lo anterior se confirma al dar lectura al artículo 3 del Convenio, intitulado "Reclamaciones que no Pueden ser objeto de Limitación" y no encontrar ningún inciso dedicado a excluir el daño ambiental entre los supuestos de excepción del Tratado, los cuales únicamente excluyen a las reclamaciones relacionadas con: i) operaciones de auxilio o salvamento; ii) contribución a avería gruesa; iii) daños resultantes de contaminación por hidrocarburos; iv) daños resultantes de daños nucleares; v) ni contra reclamaciones promovidas por los empleados del propietario o del salvador cuyo cometido guarde relación con el buque o con las operaciones de auxilio o salvamento; que a su vez estarán regidos por el Convenio Internacional en materia o la ley nacional aplicable al caso.

---

<sup>23</sup> Ver páginas 187 a 192, Capítulo 3, Inciso 3.2.3, de la tesis.

En este orden de ideas, en el entendido de que México no hizo ninguna reserva al Convenio motivo del presente estudio durante su adhesión al mismo, como pudiere haber sido el aclarar que la limitación de responsabilidad no sería aplicable al daño medio-ambiental, éste será considerado como un simple daño ordinario, sin importar la relevancia, escasez o protección especial del arrecife que se trate y será indemnizado de acuerdo a la legislación civil aplicable y considerando los cálculos presentados en el inciso 2.4.1 del presente trabajo. Para efectos referenciales, en el siguiente inciso planteo un caso práctico en el que actúan conjuntamente la limitación global dispuesta por el convenio así como otras por paquete de carácter contractual.

#### 4.4 Caso Práctico, Aplicación de distintas Limitaciones de Responsabilidad.

Con el propósito de observar cómo pudiere aplicarse la limitación de responsabilidad dispuesta por el Convenio en caso de un siniestro, a continuación pongo un ejemplo considerando la limitación global y la limitación por paquete.

Un cargamento de acero es transportado a bordo del B/M "AZTECA" bajo un contrato sujeto a la limitación por paquete dispuesta por la ley de Navegación (la Haya Visby). El B/M "AZTECA" tiene un límite de responsabilidad global de \$3'000,000.<sup>00</sup>. En una colisión entre el B/M "AZTECA" y el B/M "MAYA", por causa del primero, mientras ambos se encontraban fondeados afuera del puerto de Veracruz surgieron las siguientes reclamaciones en contra del B/M "AZTECA":

- Reclamación 1.- Los propietarios de la carga de acero a bordo del B/M "AZTECA" por el daño a la misma por un monto de \$1'500,000.<sup>00</sup>

- Reclamación 2.- Los propietarios de la carga a bordo del B/M "MAYA" por los daños causados a la misma a causa de la colisión por un monto de \$800,000.<sup>00</sup>
- Reclamación 3.- Por el daño físico causado al B/M "MAYA" por \$2'000,000.<sup>00</sup>
- Reclamación 4.- Por la reparación del daño al Arrecife parte del Sistema Arrecifal Veracruzano por \$1'200,000.<sup>00</sup>

El total de las reclamaciones al B/M "AZTECA" suma \$5'500,000.<sup>00</sup> mientras el monto total al que tiene derecho a limitar su responsabilidad es de \$3'000,000.<sup>00</sup>.

En el primer supuesto del ejercicio las proporciones del fondo de limitación quedarían aproximadamente de la siguiente forma:

- Reclamación 1 – 27%
- Reclamación 2 – 14%
- Reclamación 3 – 40%
- Reclamación 4 – 21%

Por lo que los montos que recibirían los reclamantes del fondo de limitación constituido de acuerdo con las reglas del convenio serían aproximadamente los siguientes:

- Reclamación 1, en lugar de \$ 1,500,000.<sup>00</sup>, obtendrían \$ 810,000.<sup>00</sup>
- Reclamación 2, en lugar de \$ 800,000.<sup>00</sup>, obtendrían \$ 420,000.<sup>00</sup>
- Reclamación 3, en lugar de \$ 2,200,000.<sup>00</sup>, obtendrían \$ 1,200,000.<sup>00</sup>
- Reclamación 4, en lugar de \$ 1,200,000.<sup>00</sup>, obtendrían \$ 630,000.<sup>00</sup>

No obstante lo anterior, en un segundo escenario en el cual se aplique la limitación por paquete a la Reclamación 1, la única a la que le es aplicable, y asumiendo que

en lugar de \$ 1'500,000.<sup>00</sup> el resultado de aplicar la limitación dispuesta por la ley de navegación fuera \$ 500,000.<sup>00</sup>, el total de las reclamaciones sería de \$4,500,000.<sup>00</sup> y los porcentajes de las reclamaciones se alterarían para quedar aproximadamente como sigue:

- Reclamación 1 – 11%
- Reclamación 2 – 17%
- Reclamación 3 – 48%
- Reclamación 4 – 26%

Entonces el fondo de limitación del segundo escenario se repartiría, nuevamente siguiendo las reglas del Convenio, aproximadamente de la siguiente forma:

- Reclamación 1, en lugar de \$ 500,000.<sup>00</sup>, obtendrían \$ 495,000.<sup>00</sup>
- Reclamación 2, en lugar de \$ 800,000.<sup>00</sup>, obtendrían \$ 765,000.<sup>00</sup>
- Reclamación 3, en lugar de \$ 2,200,000.<sup>00</sup>, obtendrían \$ 2'160,000.<sup>00</sup>
- Reclamación 4, en lugar de \$ 1,200,000.<sup>00</sup>, obtendrían \$ 1'170,000.<sup>00</sup>

No obstante para los propietarios de la mercancía a bordo del B/M "AZTECA" no fue conveniente el cálculo de la limitación por paquete, el resto de los reclamantes se verán directamente beneficiados al verse incrementados los montos a recibir del fondo de limitación, lo que me permite recomendar a cualquier persona que se encuentre representando un interés diferente a aquellos que se pueden limitar bajo las limitaciones por paquete<sup>24</sup>, cualquiera que éstos sean, que dichos ajustes sean llevados a cabo antes de proceder a la división del fondo de limitación.

---

<sup>24</sup> La Haya, Haya Visby, Reglas de Hamburgo, ver notas al pie números 18, 19 y 20 en el Capítulo 2 de la presente tesis.

Finalmente, es necesario resaltar que hasta hoy en México, no se ha tramitado ningún procedimiento de limitación judicialmente, en algunas ocasiones porque los montos a reclamar a una embarcación han sido menores al cálculo del fondo de limitación de la embarcación responsable, y en otras porque los esfuerzos de negociación entre las partes para evitar los procesos judiciales han resultado exitosos.

## Apéndice I

### **CONVENIO SOBRE LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE RECLAMACIONES DE DERECHO MARÍTIMO, 1976.**

Los Estados Partes en el presente Convenio,  
CONSIDERANDO que es deseable establecer de común acuerdo reglas uniformes relativas a la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo.

DECIDEN concertar un Convenio conducente a dicho fin y convienen:

#### **CAPÍTULO I – EL DERECHO DE LIMITACIÓN.**

##### **Artículo 1**

##### **Personas con derecho a la limitación de responsabilidad**

1. Los propietarios de buques y los salvadores, tal como se les define a continuación, podrán limitar la responsabilidad nacida de las reclamaciones que se enumeran en el Artículo 2, acogiéndose a las disposiciones del presente Convenio.
2. Por propietario se entenderá el propietario, el fletador, el gestor naval y el armador de un buque de navegación marítima.
3. Por salvador se entenderá toda persona que preste servicios directamente relacionados con operaciones de auxilio o salvamento. Figurarán también entre estas operaciones aquellas a que se hace referencia en los apartados d), e) y f) del párrafo 1 del Artículo 2.
4. Si se promueven cualesquiera de las reclamaciones enunciadas en el Artículo 2 contra cualquier persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean responsables el propietario o el salvador, esa persona podrá invocar el derecho de limitación de la responsabilidad estipulado en el presente Convenio.
5. En el presente Convenio, la responsabilidad del propietario de un buque comprenderá la responsabilidad nacida de una acción incoada contra el buque mismo.
6. Todo asegurador de la responsabilidad por reclamaciones que estén sujetas a limitación de conformidad con las reglas del presente Convenio tendrá derecho a gozar de los privilegios del Convenio en al misma medida que el asegurado.
7. El hecho de invocar la limitación de responsabilidad no constituirá una admisión de responsabilidad.

## **Artículo 2**

### **Reclamaciones sujetas a limitación**

1. A reserva de lo dispuesto en los Artículos 3 y 4, estarán sujetas a limitación las reclamaciones enumeradas a continuación, sean cuales fueren los supuestos de responsabilidad:

- a) reclamaciones relacionadas con muerte, lesiones corporales, pérdidas o daños sufridos en las cosas (incluidos daños a obras portuarias, dársenas, vías navegables y ayudas a la navegación), que se hayan producido a bordo o estén directamente vinculados con la explotación del buque o con operaciones de auxilio o salvamento, y los perjuicios derivados de cualquiera de esas causas;
- b) reclamaciones relacionadas con perjuicios derivados de retrasos en el transporte por mar de la carga, los pasajeros o el equipaje de éstos;
- c) reclamaciones relacionadas con otros perjuicios derivados de la violación de derechos que no sean contractuales, irrogados en directa vinculación con la explotación del buque o con operaciones de auxilio o salvamento;
- d) reclamaciones relacionadas con la puesta a flote, remoción, destrucción o eliminación de la peligrosidad de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado, con inclusión de todo lo que esté o haya estado a bordo de tal buque;
- e) reclamaciones relacionadas con la remoción o la destrucción del cargamento del buque o la eliminación de la peligrosidad de dicho cargamento;
- f) reclamaciones promovidas por una persona que no sea la persona responsable, relacionada con las medidas tomadas a fin de evitar o aminorar los perjuicios respecto de los cuales la persona responsable pueda limitar su responsabilidad de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio, y los ocasionados ulteriormente por tales medidas.

2. Las reclamaciones establecidas en el párrafo 1 estarán sujetas a limitación de responsabilidad aún cuando sean promovidas por vía de recurso o a fines de indemnización en régimen contractual o de otra índole. Sin embargo, las reclamaciones promovidas de conformidad con lo dispuesto en los apartados d), e) y f) del párrafo 1 no estarán sujetas a limitación de responsabilidad en la medida en que guarden remuneración concertada por contrato con la persona responsable.

## **Artículo 3.**

### **Reclamaciones que no pueden ser objeto de limitación.**

Las reglas del presente Convenio no serán de aplicación en los casos de:

- a) reclamaciones relacionadas con operaciones de auxilio o salvamento o con contribución a la avería gruesa;
- b) reclamaciones relacionadas con daños resultantes de la contaminación por hidrocarburos, en el sentido que se da a tales daños en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación por las aguas del mar por hidrocarburos, del 29 de noviembre de 1969, y en toda enmienda o Protocolo correspondiente al mismo que esté en vigor;
- c) reclamaciones sujetas a lo dispuesto en cualquier Convenio internacional o legislación nacional que rijan o prohíban la limitación de la responsabilidad por daños nucleares;
- d) reclamaciones contra el propietario de un buque nuclear relacionadas con daños nucleares;
- e) reclamaciones promovidas por los empleados del propietario o del salvador cuyo cometido guarde relación con el buque o con las operaciones de auxilio o salvamento, y las reclamaciones promovidas por los herederos de aquellos o por personas a su cargo u otras que tengan derecho a promoverlas si, en virtud de la ley que regule el contrato de servicios concertado entre el propietario del buque o el salvador y dichos empleados, el propietario o el salvador no tienen derecho a limitar su responsabilidad respecto de dichas reclamaciones o si la mencionada ley sólo les permite limitar su responsabilidad a una cuantía que sea superior a la estipulada en el Artículo 6.

#### **Artículo 4** **Conducta que excluye el derecho a la limitación**

La persona responsable no tendrá derecho a limitar su responsabilidad si se prueba que el perjuicio fue ocasionado por una acción o una omisión suyas y que incurrió en éstas con intención de causar ese perjuicio, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originaría el perjuicio.

#### **Artículo 5** **Reconvenciones**

Cuando una persona con derecho a limitación de responsabilidad en virtud de las reglas del presente Convenio pueda hacer valer frente al titular de una reclamación otra reclamación originada por el mismo acontecimiento se contrapondrá las cuantías de ambas reclamaciones, y lo dispuesto en el presente Convenio será aplicable solamente a la diferencia que pueda haber.

### **CAPITULO II – LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD**

#### **Artículo 6** **Limites generales**

1. Los límites de responsabilidad para reclamaciones que, siendo distintas de las mencionadas en el Artículo 7, surjan en cada caso concreto, se calcularán con arreglo a los siguientes valores:

- a) respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales,
  - i) 333.000 unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 500 toneladas;
  - ii) para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i):
    - de 501 a 3,000 toneladas , 500 unidades de cuenta por toneladas;
    - de 3,001 a 30,000 toneladas, 333 unidades de cuenta por toneladas;
    - de 30,001 a 70,000 toneladas, 250 unidades de cuenta por tonelada; y
    - por cada tonelada que exceda de 70,000 toneladas, 167 unidades de cuenta;
- b) respecto de otra reclamación,
  - i) 167,000 unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 500 toneladas;
  - ii) para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i):
    - de 501 a 30,000 toneladas, 167 unidades de cuenta por toneladas;
    - de 30,001 a 70,000 toneladas, 125 unidades de cuenta por tonelada; y
    - por cada tonelada que exceda de 70,000 toneladas, 83 unidades de cuenta.

2. Si la cuantía calculada de conformidad con el párrafo 1 a) no basta para satisfacer en su totalidad las reclamaciones mencionadas en él, se podrá disponer de la cuantía calculada de conformidad con el párrafo 1 b) para saldar la diferencia impagada de las reclamaciones mencionadas en el párrafo 1 a) y esa diferencia tendrá la misma prelación que las reclamaciones mencionadas en el párrafo 1 b).

3. No obstante, sin perjuicio de ejercer el derecho a las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2, todo Estado Parte podrá estipular en su legislación nacional que las reclamaciones relacionadas con daños a obras portuarias, dársenas, vías navegables, y ayudas a la navegación tengan, en relación con las otras reclamaciones mencionadas en el párrafo 1 b), la prelación que establezca esa legislación.

4. Los límites de responsabilidad aplicables al salvador que no opere desde un buque o al salvador que opere exclusivamente en el buque o al salvador que opere exclusivamente en el buque al cual o en relación con el cual esté prestando servicios de auxilio o salvamento, se calcularán sobre la base de un arqueo de 1,500 toneladas.

5. A los fines del presente Convenio, por arqueo del buque se entenderá el arqueo bruto calculado de conformidad con las Reglas que figuran en el Anexo I del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969.

#### **Artículo 7**

##### **Límite para las reclamaciones vinculadas a pasajeros.**

1. Respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque surgidas en cada caso concreto, el límite de responsabilidad del propietario de éste será una cantidad de 46,666 unidades de cuenta multiplicada por el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar de conformidad con el certificado del mismo, que no exceda de 25 millones de unidades de cuenta.

2. A los fines del presente Artículo, por "reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque" se entenderá toda reclamación promovida por cualquiera de las personas transportadas en dicho buque o en nombre de ellas que viaje:

- a) en virtud de un contrato de transporte de pasajeros, o,
- b) con el consentimiento del transportista, acompañado de un vehículo o a animales vivos amparados por un contrato de transporte de mercancías.

#### **Artículo 8**

##### **Unidad de cuenta**

1. La unidad de cuenta a que se hace referencia en los artículos 6 y 7 es el Derecho Especial de Giro tal como este ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cuantías a que se hace referencia en los Artículos 6 y 7 se convertirán en moneda nacional del Estado en que se invoque la limitación, de acuerdo con el valor oficial de la moneda en la fecha en que haya sido constituido el fondo de limitación, se efectúe el pago o se constituya la fianza que, de conformidad con la ley de ese Estado, sea equivalente a tal pago. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Parte que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará por el método de evaluación efectivamente aplicado en la fecha en que se trate por el Fondo Monetario Internacional a sus operaciones y transacciones. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará del modo que determine dicho Estado parte.

2. No obstante, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya ley no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 podrán, cuando se produzca la firma si reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o cuando se produzcan la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declara que los límites de responsabilidad estipulados en el presente Convenio estipulados en el presente Convenio aplicables en los territorios de aquellos se fijarán de la forma siguiente:

- a) respecto del Artículo 6, 1 a), en una cuantía de:
  - i) 5 millones de unidades monetarias para buques cuyo arqueo no exceda de 500 toneladas;
  - ii) para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i):
    - de 501 a 3,000 toneladas, 7,500 unidades monetarias por tonelada;
    - de 3,001 a 30,000 toneladas, 5,000 unidades monetarias por tonelada;
    - de 30,001 a 70,000 toneladas, 3,750 unidades monetarias por tonelada; y por cada tonelada que exceda de 70,000 toneladas, 2,500 unidades monetarias; y
- b) respecto del Artículo 6, 1 b), en una cuantía de:
  - i) 2 millones y medio de unidades monetarias para buques cuyo arqueo no exceda de 500 toneladas;
  - ii) para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i):
    - de 501 a 30,000 toneladas, 2,500 unidades monetarias por tonelada;
    - de 30,001 a 70,000 toneladas, 1,850 unidades monetarias por tonelada; y
    - por cada tonelada que exceda de 70,000 toneladas, 1,250 unidades monetarias; y
- b) respecto del artículo 7, 1, en una cantidad de 70,000 unidades monetarias multiplicada por el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar de conformidad con el certificado del mismo, que no exceda de 375 millones de unidades monetarias.

Los párrafos 2 y 3 del artículo 6 son de aplicación por tanto a los apartados a) y b) del presente párrafo.

3. La unidad monetaria a que se hace referencia en el párrafo 2 corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La conversión a la moneda nacional de las cuantías a que se hace referencia en el párrafo 2 se efectuará de acuerdo con la legislación del Estado interesado.

4. El cálculo a que se hace referencia en la última frase del párrafo 1 y la conversión mencionada en el párrafo 3 se efectuarán de modo que, en la medida de lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Parte las cuantías a que se hace referencia en los Artículos 6 y 7 dándoles el mismo valor real que en dichos artículos se expresa en unidades de cuenta. Los Estados Partes informarán al depositario de cuál fue el método de cálculo seguido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1, o bien el resultado de la conversión establecida en el párrafo 3, según sea el caso, en el momento en que produzca la firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o al depositar el instrumento a que se hace referencia en el Artículo 16, y cuando se registre un cambio en el método de cálculo o en las características de la conversión.

#### **Artículo 9**

##### **Acumulación de reclamaciones**

1. Los límites de responsabilidad determinados de acuerdo con el Artículo 6 se aplicarán al total de las reclamaciones surgidas en cada caso concreto:

- a) contra la persona o las personas mencionadas en el Artículo 1, 2 y contra cualquier otra persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean aquellas responsables;
- b) contra el propietario de un buque que preste servicios de auxilio o salvamento desde ese buque y el salvador o los salvadores que operen desde dicho buque y cualquier otra persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean aquellos responsables; o
- c) contra el salvador o los salvadores que no operen desde un buque o que operen exclusivamente en el buque el cual o en relación con el cual se estén prestando los servicios de auxilio o salvamento, y cualquier otra persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean aquellos responsables.

2. Los límites de responsabilidad determinados de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 7 se aplicarán al total de las reclamaciones regidas por dicho Artículo que puedan surgir en cada caso concreto contra la persona o las personas mencionadas en el Artículo 1, 2 respecto del buque a que se hace referencia en el Artículo 7, y cualquier otra persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean aquellas responsables.

#### **Artículo 10**

##### **Limitación de la responsabilidad sin constitución de fondo de limitación**

1. Se podrá invocar la limitación de la responsabilidad aun cuando no haya sido constituido el fondo de limitación mencionado en el artículo 11. No obstante, un Estado Parte podrá disponer en su legislación nacional que cuando ante sus tribunales se incoe una acción tendente a hacer valer una reclamación sujeta a limitación, la persona responsable solo pueda invocar el derecho a limitar su responsabilidad si se ha constituido un fondo de limitación de conformidad con las

disposiciones del presente Convenio o si dicho fondo se constituye al invocar el derecho a limitar responsabilidad.

2. Cuando se invoque la limitación de responsabilidad sin previa constitución de un fondo de limitación, serán aplicables las disposiciones del Artículo 12.

3. Las cuestiones de procedimiento que puedan surgir en la aplicación de lo dispuesto en el presente Artículo serán dirimidas de conformidad con la legislación nacional del Estado Parte en el cual se incoe la acción.

### **CAPÍTULO III – EL FONDO DE LIMITACIÓN**

#### **Artículo 11 Constitución del fondo**

1. Toda persona presuntamente responsable podrá constituir un fondo ante el tribunal u otra autoridad competente en cualquier Estado Parte en el que se haya iniciado la actuación respecto de reclamaciones sujetas a limitación. Integrará dicho fondo la suma de las cantidades que entre las establecidas en los Artículos 6 y 7 sean aplicables a reclamaciones en relación con las cuales esa persona pueda ser responsable, junto con los intereses correspondientes devengados desde la fecha del acontecimiento que originó la responsabilidad hasta la fecha de constitución del fondo. El fondo así constituido sólo podrá utilizarse para satisfacer las reclamaciones respecto de las cuales se pueda invocar la limitación de responsabilidad.

2. El fondo podrá ser constituido depositando la suma o aportando una garantía que resulte aceptable con arreglo a la legislación del Estado Parte o en que aquél sea constituido y que el tribunal u otra autoridad competente considere suficiente.

3. El fondo constituido por una de las personas mencionadas en los apartados a), b) y c) del párrafo 1 del artículo 9 o en el párrafo 2 de este mismo Artículo se entenderá constituido por todas las personas mencionadas en dichos apartados o párrafo.

#### **Artículo 12 Distribución del fondo**

1. A reserva de lo dispuesto en los párrafos 1, 2 y 3 del Artículo 6 y en el Artículo 7, el fondo será distribuido entre los reclamantes en proporción a la cuantía de las reclamaciones que respectivamente les hayan sido reconocidas como imputables al fondo.

2. Si, antes de que se distribuya el fondo, la persona responsable, o su asegurador, ha satisfecho una reclamación imputable al fondo dicha persona se subrogará, hasta la totalidad del importe pagado, en los derechos que la persona indemnizada habría disfrutado en virtud del presente Convenio.

3. El derecho de subrogación estipulado en el párrafo 2 podrá ser ejercitado también por personas que no sean las allí mencionadas por lo que respecta a cualquier cantidad por ellas pagadas en concepto e indemnización, pero solamente en la medida en que la legislación nacional aplicable permita la subrogación.

4. Cuando las personas responsables o cualquier otra demuestre que puede estar obligada a paga, en fecha posterior, la totalidad o parte de la indemnización con respecto a la cual tal persona habría podido ejercitar el derecho de subrogación que confieren los párrafos 2 y 3 si se hubiera pagado la indemnización antes de la distribución del fondo, el tribunal o cualquier otra autoridad competente del Estado en que se constituyó el fondo podrá ordenar que se reserve provisionalmente una cantidad suficiente para que tal persona pueda, en la fecha posterior de que se trate, hacer valer su reclamación contra el fondo.

### **Artículo 13**

#### **Acciones excluidas**

1. Cuando se haya constituido un fondo de limitación de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 11, ninguna persona que haya promovido una reclamación imputable al fondo podrá ejercitar derecho alguno relacionado con tal reclamación haciéndola valer contra bienes de la persona que haya constituido el fondo o en cuyo nombre fue aquél constituido.

2. Tras la constitución de un fondo de limitación de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 11, todo buque o cualesquiera otros bienes pertenecientes a una persona en nombre de la cual haya sido constituido el fondo, o cualquier fianza depositada a ese efecto, que hayan sido embargados o secuestrados dentro de la jurisdicción de un Estado Parte para responder de una reclamación que quepa promover contra tal fondo, podrán quedar liberados mediante levantamiento ordenado por el tribunal u otra autoridad competente de dicho Estado. No obstante, el levantamiento se ordenará desde luego si el fondo de limitación ha sido constituido:

- a) en el puerto en que se produjo el acontecimiento o , si se produjo fuera de puerto, en el primer puerto en que después se haga escala; o
- b) en el puerto de desembarco respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales; o
- c) en el puerto de descarga respecto de daños inferidos al cargamento; o
- d) en el Estado en que se efectúe el embargo.

3. Lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 será de aplicación solamente si el reclamante puede promover su reclamación contra el fondo de limitación ante el

tribunal que administre dicho fondo y éste se halla realmente disponible y es libremente transferible.

#### **Artículo 14** **Legislación aplicable**

A reserva de lo dispuesto en el presente Capítulo, las reglas relativas a la constitución y distribución del fondo de limitación y todas las reglas de procedimiento aplicables al respecto estarán a su vez regidas por la legislación del Estado Parte en que se constituya el fondo.

### **CAPÍTULO IV – AMBITO DE APLICACIÓN**

#### **Artículo 15**

1. El presente Convenio será aplicable siempre que cualquiera de las personas a que se hace referencia en el Artículo 1 trate de limitar su responsabilidad ante un tribunal de un Estado Parte o trate de conseguir el levantamiento del embargo de un buque o de otros bienes o la devolución de cualquier fianza depositada dentro de la jurisdicción de dicho Estado. No obstante, todo Estado Parte podrá excluir total o parcialmente de la aplicación del presente Convenio a cualquiera de las personas a que se hace referencia en el Artículo 1 que en el momento en que se invoquen las reglas del presente Convenio ante los tribunales del Estado de que se trate no tenga su residencia habitual en un Estado Parte o no tenga su sede comercial en un Estado Parte, o bien a cualquier buques respecto del cual se invoque el derecho a la limitación de la responsabilidad o se trate de conseguir el levantamiento del embargo y que en el momento citado no enarbole el pabellón de un Estado Parte.

2. Todo Estado Parte podrá regular mediante disposiciones expresas de su legislación nacional el sistema de limitación de responsabilidad aplicable a los buques que sean:

- a) de conformidad con la legislación del Estado de que se trate, buques destinados a vías navegables interiores;
- b) buques de arqueo inferior a 300 toneladas

El Estado Parte que opte por hacer uso de la facultad estipulada en el presente párrafo notificará al depositario cuáles son los límites de responsabilidad adoptados en su legislación nacional o bien el hecho de que existen tales límites.

3. Todo Estado Parte podrá regular mediante disposiciones expresas de su legislación nacional el sistema de limitación de responsabilidad aplicable a las reclamaciones surgidas en casos en que no se vean afectados en modo alguno intereses de personas que sean súbditos de otros Estados Partes.

4. Los tribunales de un Estado Parte no aplicarán el presente Convenio a buques construidos o adaptados para la realización de operaciones de perforación y utilizados en ellas:

- a) si ese Estado ha fijado, de conformidad con su legislación nacional, un límite de responsabilidad superior al que de otro modo regiría según lo estipulado en el Artículo 6; o
- b) si ese Estado se ha constituido en parte en un Convenio internacional que regule el sistema de responsabilidad respecto de tales buques.

En los casos en que sea de aplicación el apartado a), el Estado Parte informará de ello al depositario.

5. El presente Convenio no será aplicable a:

- a) vehículos de sustentación neumática;
- b) plataformas flotantes construidas para la explotación de los recursos naturales de los fondos marinos o del subsuelo de éstos.

## **CAPÍTULO V – CLAUSULAS FINALES**

### **Artículo 16**

#### **Firma, ratificación y adhesión**

1. El presente Convenio estará abierto a la firma para todos los Estados, en la sede de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (en adelante llamada "la Organización") del 1 de febrero de 1977 al 31 de diciembre de 1977, y a partir de esta segunda fecha seguirá abierto a efectos de adhesión.

2. Todos los Estados podrán constituirse en Partes en el presente Convenio mediante:

- a) firma si reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
- b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- c) adhesión.

3. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando el oportuno instrumento oficial ante el Secretario General de la Organización (en adelante llamado "el Secretario General").

### **Artículo 17**

#### **Entrada en vigor**

1. El presente Convenio entrará en vigor el día primero del mes inmediatamente posterior al año siguiente a la fecha en que doce Estados los hayan firmado sin reservas en cuanto a ratificación, aceptación, o aprobación, o hayan depositado los instrumentos requeridos a fines de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2. Para todo Estado que deposite un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación, o adhesión respecto del presente Convenio o que firme éste sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación, o aprobación, una vez se hayan cumplido los requisitos necesarios para que entre en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación, o adhesión, o la firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación, o aprobación, surtirán efecto en la fecha de entrada en vigor del Convenio o el día primero del mes que suceda el nonagésimo día siguiente a la fecha en que se firme el Convenio o se adopte el instrumento, si ésta es posterior.

3. Para todo Estado que ulteriormente se constituya en Parte en el presente Convenio, éste entrará en vigor el día primero del mes que suceda a la expiración de un plazo de noventa días después de la fecha en que el Estado de que se trate haya depositado su instrumento.

4. Respecto de las relaciones que hayan de mediar entre Estados que ratifiquen, acepten o aprueben el presente Convenio o se adhieran a él, el Convenio reemplazará y dejará sin efecto al Convenio internacional relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques que naveguen por alta mar, 1957, hecho en Bruselas al 10 de Octubre de 1957, y al Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas concernientes a la limitación de responsabilidad de los propietarios de buques, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924.

## **Artículo 18**

### **Reservas**

1. Todo Estado en el momento en que se produzcan la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, podrán reservarse el derecho a excluir la aplicación de los apartados d) y e) del párrafo 1 del Artículo 2. No se admitirá ninguna otra reserva en relación con las disposiciones de fondo del presente Convenio.

2. Las reservas hechas en el momento de la firma deberán ser confirmadas al tiempo de producirse la ratificación, la aceptación o la aprobación.

3. Todo Estado que haya hecho una reserva respecto del presente Convenio podrá anularla en cualquier momento mediante una notificación dirigida al Secretario General. Tal anulación surtirá efecto en la fecha en que se reciba la notificación. Si en la notificación se manifiesta que la anulación de una reserva debe surtir efecto en la fecha concreta que allí se indique, y ésta es posterior a la fecha en que el Secretario General reciba la notificación, la anulación surtirá efecto en dicha fecha posterior.

## **Artículo 19**

### **Denuncia**

1. El presente Convenio podrá ser denunciado por un Estado Parte en cualquier momento, transcurrido un año desde la fecha en que el Convenio haya entrado en vigor para dicho Estado.
2. La denuncia se efectuará depositando un instrumento al efecto ante el Secretario General.
3. La denuncia surtirá efecto el día primero del mes inmediatamente posterior a la expiración del año siguiente a la fecha en que se depositó el instrumento, o transcurrido cualquier otro plazo más largo que pueda ser fijado en dicho documento.

## **Artículo 20**

### **Revisión y enmienda**

1. La Organización podrá convocar la oportuna conferencia para revisar o enmendar el presente Convenio.
2. A petición de un tercio cuando menos de las Partes del Convenio, la Organización convocará una conferencia de los Estados Partes para revisar o enmendar el Convenio.
3. Después de la fecha de entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio, todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que sea depositado será considerado como de aplicación al Convenio enmendado, a menos que en el instrumento se declare explícitamente la intención contraria.

## **Artículo 21**

### **Revisión de las cuantías de limitación y de la unidad de cuenta o de la unidad monetaria.**

1. No obstante las disposiciones del Artículo 20, la Organización, de conformidad con los párrafos 2 y 3 del presente Artículo, convocará una conferencia cuyo solo objeto sea modificar las cuantías fijadas en los Artículos 6, 7 y 8 2, o sustituir una de las dos unidades definidas en los párrafos 1 y 2 del Artículo 8, o ambas, por otras unidades. Sólo si se produce un cambio de consideración en su valor real se modificarán esas cuantías.
2. La Organización convocará una conferencia de esta índole a petición de un cuarto cuando menos de los Estados Partes.
3. Para tomar la decisión de modificar las cuantías o de sustituir las unidades por otras unidades de cuenta se necesitará una mayoría de dos tercios de los Estados Partes presentes y votantes en la conferencia.

4. Todo Estado parte que deposite su instrumento de ratificación, aceptación o aprobación del Convenio, o de adhesión a éste, con posterioridad a la entrada en vigor de una enmienda, dará aplicación al Convenio enmendado.

## **Artículo 22**

### **Depositario**

1. El presente convenio será depositado ante el Secretario General.

2. El Secretario General:

- a) remitirá ejemplares auténticos del presente Convenio, debidamente certificados, a todos los Estados que fueron invitados a asistir a la Conferencia sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo y a cualquier otro Estado que se haya adherido al Convenio;
- b) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio o se hayan adherido al mismo, de:
  - i) cada nueva firma y cada depósito de instrumento que se vayan produciendo, con cualquier reserva que pueda acompañarlos, y de la fecha en que se produzcan;
  - ii) la fecha de entrada en vigor del presente Convenio y de toda enmienda al mismo;
  - iii) toda denuncia del presente Convenio y de la fecha en que tal denuncia surta efecto;
  - iv) toda enmienda aprobada de conformidad con lo dispuesto en los artículos 20 ó 21;
  - v) toda comunicación que haga precisa cualquiera de los Artículos del presente Convenio.

3. Coincidiendo con la entrada en vigor del presente Convenio el Secretario General remitirá un ejemplar auténtico del mismo, debidamente certificado, a la Secretaría de las Naciones Unidas a fines de registro y publicación, de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

## **Artículo 23**

### **Idiomas**

El presente Convenio está redactado en un solo original en los idiomas español, francés, inglés y ruso, y cada uno de los textos tendrá la misma autenticidad.

**HECHO EN LONDRES** el día diecinueve de noviembre de mil novecientos setenta y seis.

**EN FE DE LO CUAL** los infrascritos, debidamente autorizados al efecto, firman el presente Convenio.

## Apéndice II

### CONVENCIONES DE LA OMI

- 1) Convención Relativa a la Organización Marítima Internacional (*IMO Convention*).
  - Protocolo a la Convención Relativa a la Organización Marítima Internacional, 1991.
  - Protocolo a la Convención Relativa a la Organización Marítima Internacional, 1993.
- 2) Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (*SOLAS*).
  - Protocolo SOLAS 78
  - Protocolo SOLAS 88
- 3) Convenio Internacional Sobre Líneas de Carga, 1966 (*LOAD LINES Convention*).
  - Protocolo *LOAD LINES* 88
- 4) Convenio Internacional Sobre Arqueo de Buques, 1969 (*TONNAGE*).
- 5) Convenio Sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972 (*COLREG Convention*).
- 6) Convención Sobre la Seguridad de los Contenedores, 1972 (*CSC*).
  - Protocolo 93.
- 7) Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar, 1978 (*STCW Convention*).
- 8) Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para personal de Buques Pesqueros, 1995 (*STCW-F Convention*).
- 9) Convenio Internacional Sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979 (*SAR Convention*).
- 10) *Special Trade Passenger Ships Agreement*, 1971 (*STP*).
  - Protocolo 73.
- 11) Convenio Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite, 1976 (*INMARSAT*).
  - Acuerdo de Explotación de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite.
  - Protocolo *INMARSAT* 1994.
  - Protocolo *INMARSAT* 1998.

- 12) Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, 1965 (*FACILITATION Convention*).
- 13) Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por Embarcaciones, MARPOL 73/78 (Anexos I/II).
  - MARPOL 73/78 (Anexo III).
  - MARPOL 73/78 (Anexo IV).
  - MARPOL 73/78 (Anexo V).
  - Protocolo MARPOL 1997 (Anexo VI).
- 14) Convención de Londres, 1972, (*London Convention*)
  - Protocolo 1996.
- 15) Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos, 1969 (*INTERVENTION Convention*).
  - Protocolo 1973.
- 16) Convenio Internacional Sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1969 (*CLC Convention*).
  - Protocolo 76.
  - Protocolo 92.
- 17) Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daño Causado por la Contaminación de Hidrocarburos, 1971, (*FUND Convention*).
  - Protocolo 1976.
  - Protocolo 1990.
- 18) *Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material (NUCLEAR 1971)*.
- 19) Convenio de Atenas Relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, 1974 (*PAL Convention*).
  - Protocolo 1976.
  - Protocolo 1990.
- 20) Convenio Internacional Sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976 (*LLMC Convention*).
  - Protocolo 1996.
- 21) Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima, 1988 (*SUA Convention*).
  - Protocolo 1988.

- 22) Convenio Internacional Sobre Salvamento Marítimo, 1989 (*SALVAGE Convention*).
- 23) Convenio Internacional Sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 (*OPRC Convention*).
- 24) Convenio Internacional Sobre Responsabilidad y Compensación por Daños Relativos al Transporte por Mar de Sustancias Peligrosas y Nocivas, 1996 (*HNS*).
- 25) Protocolo Sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Sustancias Peligrosas y Nocivas, 2000 (*HNS Protocol*).

### Apéndice III

#### **CONVENCIONES DE LA OMI DE LAS QUE MÉXICO ES PARTE**

- 1) Convención Relativa a la Organización Marítima Internacional (*IMO Convention*).
  - Protocolo a la Convención Relativa a la Organización Marítima Internacional, 1991.
  - Protocolo a la Convención Relativa a la Organización Marítima Internacional, 1993.
- 2) Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (*SOLAS*).
  - Protocolo SOLAS 78
  - Protocolo SOLAS 88
- 3) Convenio Internacional Sobre Líneas de Carga, 1966 (*LOAD LINES Convention*).
  - Protocolo *LOAD LINES* 88
- 4) Convenio Internacional Sobre Arqueo de Buques, 1969 (*TONNAGE*).
- 5) Convenio Sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972 (*COLREG Convention*).
- 6) Convención Sobre la Seguridad de los Contenedores, 1972 (*CSC*).
- 7) Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar, 1978 (*STCW Convention*).
- 8) Convenio Internacional Sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979 (*SAR Convention*).
- 9) Convenio Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite, 1976 (*INMARSAT*).
  - Acuerdo de Explotación de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite.
  - Protocolo *INMARSAT* 1994.
  - Protocolo *INMARSAT* 1998.
- 10) Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, 1965 (*FACILITATION Convention*).
- 11) Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por Embarcaciones, MARPOL 73/78 (Anexos I/II).

- 12) Convención de Londres, 1972, (*London Convention*)
- 13) Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos, 1969 (*INTERVENTION Convention*).  
- Protocolo 1973.
- 14) Convenio Internacional Sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1969 (*CLC Convention*).  
- Protocolo 76.  
- Protocolo 92.
- 15) Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daño Causado por la Contaminación de Hidrocarburos, 1971, (*FUND Convention*).  
- Protocolo 1976.  
- Protocolo 1990.
- 16) Convenio Internacional Sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976 (*LLMC Convention*).
- 17) Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima, 1988 (*SUA Convention*).  
- Protocolo 1988.
- 18) Convenio Internacional Sobre Salvamento Marítimo, 1989 (*SALVAGE Convention*).
- 19) Convenio Internacional Sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 (*OPRC Convention*).

## CONCLUSIONES

1. El desarrollo de la seguridad en las embarcaciones y de los Convenios Internacionales más importantes en materia de Derecho Marítimo actualmente, no hubiera sido posible sin un órgano internacional como la OMI / IMO (Organización Marítima Internacional / *International Maritime Organization*).
2. Es necesario continuar con el desarrollo de acuerdos binacionales y multilaterales dedicados a la preservación del medio ambiente que incentiven el desarrollo sustentable y a su vez estandaricen las formas y montos de indemnización para el caso de daños medio ambientales.
3. La limitación de responsabilidad marítima es un beneficio que históricamente se ha desarrollado con el fin de fomentar dicha actividad en el mundo, al permitir ésta el intercambio de mercancías que hace la vida más conveniente y las economías más productivas.
4. La limitación de responsabilidad es necesaria para promover el comercio marítimo en el mundo y no es contraria a la justicia, toda vez que la justicia también se observa en la oportunidad social que recibirán los gobernados de cualquier país al permitirse recibir o transportar mercancías por vía marítima; de igual forma cualquier otro tipo de limitación de la responsabilidad se constituirá en una forma de promover la actividad económica de que se trate.

5. La limitación de responsabilidad dispuesta por el Convenio es aplicable a los daños a arrecifes causada por embarcaciones, con base en lo dispuesto por el inciso 1, letra a), del artículo 2 del mismo, que asemeja cualquier daño a los tipos de daños expresamente enumerados en dicho artículo, fijando como única condición que éstos se hayan causado en virtud de la explotación de un buque.

6. Las únicas reclamaciones a las que no se podrá interponer la limitación de responsabilidad dispuesta por el Convenio y en el ámbito del mismo son:

- Reclamaciones directas de remuneración por operaciones de salvamento.
- Reclamaciones de contribución a avería general por la parte que incurra en un gasto de avería general o sacrificio.
- Reclamos contractuales por remuneración por parte de un tercero contratado para la remoción, destrucción o eliminación de la peligrosidad de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado con la inclusión de todo lo que haya estado a bordo del buque.
- Reclamos contractuales por remuneración por parte de un tercero contratado para la remoción, destrucción o eliminación de la peligrosidad de carga a bordo de un buque.
- Reclamos contractuales por remuneración por parte de un tercero contratado para intentar evitar o disminuir un daño respecto del cual una persona responsable pueda limitar su responsabilidad.
- Reclamos por daños causados por contaminación de hidrocarburos contemplados bajo la Convenio Internacional Sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1969 / *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969*.
- Reclamos sujetos a cualquier Convención Internacional o legislación nacional que regule o prohíba la limitación de responsabilidad para el caso de daños nucleares.

- Reclamos de daños nucleares en contra del propietario del un buque nuclear.
- Reclamos por o en nombre de trabajadores de los propietarios de los salvadores bajo contratos de servicio en los cuales de acuerdo con la ley de que se trate la limitación este prohibida o establezca un límite más alto del proveído por el Convenio.

7. La persona física o moral que deseé limitar su responsabilidad lo podrá hacer a menos que su contraparte (la persona afectada en sus derechos) pueda probar ante el juez o la autoridad que este conociendo del procedimiento de limitación que el hecho, acto u omisión que dio lugar al siniestro fue ocasionado por una acción o una omisión del responsable y que incurrió en éstas con intención de causar ese perjuicio, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originaría el perjuicio.

8. Es necesario desarrollar una reforma legislativa que permita bajo ley mexicana iniciar un procedimiento de limitación en contra de la persona física o moral responsable de cualquier siniestro sujeto a la limitación dispuesta por el Convenio; el cual deberá de prever la forma en la que un ofendido en sus derechos debe actuar ante la autoridad jurisdiccional o inclusive administrativa ante una violación a sus derechos en el ámbito de aplicación del Convenio.

9. Toda vez que la limitación de responsabilidad dispuesta por el Convenio es aplicable únicamente a las embarcaciones matriculadas en naciones Parte del mismo, es necesario desarrollar una reforma legislativa para crear un régimen de

responsabilidad para embarcaciones abanderadas en Naciones No Parte del Convenio y que establezca límites mayores a los dispuestos por el Convenio 1976.

10. Es necesario impulsar una reforma constitucional que eleve la reparación del daño ambiental a rango constitucional, toda vez que actualmente solo esta consagrada en la Carta Magna la protección del medio ambiente pero no su reparación.

11. Nuestro sistema de justicia ambiental es de naturaleza eminentemente administrativa.

12. La reparación del daño consiste en reintegrar al estado anterior el bien que se haya perjudicado y si esto no es posible en pagar una suma de dinero para compensar por la pérdida del bien dañado, sin embargo, en materia ambiental es palpable el problema de la valoración de un elemento medio ambiental dañado toda vez que estos en la mayoría de los casos no son restituibles ni tampoco es fácil otorgarles un valor en dinero.

13. Las acciones litigiosas tendientes a obtener la reparación de un daño ambiental no se dan únicamente entre particulares, puesto que el Estado en tanto es titular de determinados bienes, puede resultar lesionado en sus derechos e intereses por obra de actos que constituyen daños de naturaleza ambiental, en cuyo caso tendrá la obligación de intentar la reparación de dichos daños.

14. Si no existieran limitaciones de responsabilidad en materia ambiental, los reclamos por conceptos de daños no podrían ser pagados, ni soportados por los dueños de las embarcaciones, ni por sus aseguradores, debido a los elevados cálculos que las autoridades y los ambientalistas han reclamado tanto en México como en el resto del mundo por este tipo de daños.

15. Es necesario desarrollar un sistema de valoración de elementos medio ambientales, para el caso de daño de los mismos, que permita fehacientemente conocer con anterioridad a cualquier siniestro los montos a los que está expuesta cualquier persona que desarrolle una actividad que pueda tener como consecuencia una responsabilidad objetiva que pueda resultar en dañosa a este tipo de elementos mencionados.

16. Las i) negociaciones o mediaciones directas entre la autoridad y los responsables de los daños, ii) el fomento de Fondos de Reparación en los que participen el gobierno y los particulares; y iii) el desarrollo de políticas que exija contar a los particulares con seguros de daños ambientales, pueden ser soluciones que permitan incrementar las recuperaciones por conceptos de daños ambientales a las autoridades competentes mexicanas.

17. Antes de calcular la división del fondo de limitación, se deberá verificar que no queden pendientes reclamaciones a las cuales se les pueda aplicar cualquier reclamación por paquete; a efecto de aumentar los montos a pagar a los demás reclamantes del fondo.

18. En México nunca no se ha tramitado ningún procedimiento de limitación judicialmente, en algunas ocasiones porque los montos a reclamar a una embarcación han sido menores al cálculo del fondo de limitación de la embarcación responsable, y en otras porque los esfuerzos de negociación entre las partes para evitar los procesos judiciales han resultado exitosos.

## **BIBLIOGRAFÍA**

### **Libros y Artículos Nacionales:**

1. ALVAREZ DEL CASTILLO, Joaquín, et al., La Responsabilidad Jurídica en el Daño Ambiental, UNAM – Instituto de investigaciones Jurídicas / PEMEX, México, 1998.
2. ARELLANO GARCÍA, Carlos, Derecho Internacional Público, volumen I, Porrúa, México, 1983.
3. BRAÑES, Raúl, Manual de Derecho Ambiental Mexicano, Fondo de Cultura Económica, México, 1994.
4. BUERGENTHAL, Thomas, et al. Manual de Derecho Internacional Público, Colección Política y Gobierno, Fondo de Cultura Económica, México, 1994.
5. BEJARANO SÁNCHEZ, Manuel, Obligaciones Civiles, Colección Textos Jurídicos Universitarios, Harla, 3ª Ed, México, 1992.
6. BORJA SORIANO, Manuel, Teoría de las Obligaciones, 12ª Ed., Porrúa, México, 1991.
7. BURGOA ORIHUELA, Ignacio, Derecho Constitucional Mexicano, novena edición, Porrúa, México, 1994.
8. CABRERA, Lucio, "Derecho Administrativo y Derecho Ambiental", en la revista Revista de la Facultad de Derecho de México, Tomo XXXI, Núm 118, Enero-Abril 1981, UNAM, México, pp. 49-72.
9. CAMPOS, Mercedes, La Responsabilidad Civil por Daños al Medio Ambiente, UNAM – Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 2000
10. CERVANTES AHUMADA, Raúl, Derecho Marítimo, Herrero, México, 1970.
11. ENRIQUEZ ROSAS, José David, Transporte Internacional de Mercancías, Porrúa, México, 1999.
12. GALINDO GARFIAS, Ignacio, "Cláusulas que Limitan o Excluyen la Responsabilidad en las Condiciones Generales de Contratación", en la revista Revista de la Facultad de Derecho de México, Tomo XXX, Núm 117, Septiembre-Diciembre 1980, UNAM, México, pp. 869-887.

13. GÓMEZ-ROBLEDO VERDUZCO, Alonso, Jurisprudencia Internacional en Materia de Delimitación Marítima, UNAM - Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 1989.
14. GUTIERREZ NÁJERA, Raquel, Introducción al Estudio del Derecho Ambiental, Porrúa, México, 1998.
15. MUÑOZ BARRET, Jorge, et. al., La Industria Petrolera ante la Regulación Jurídico-Ecológica en México, UNAM - Instituto de Investigaciones Jurídicas / PEMEX, México, 1992.
16. ORTIZ AHLF, Loretta, Derecho Internacional Público, segunda edición, Harla, México, 1993.
17. PEREZNIETO CASTRO, Leonel, Derecho Internacional Privado – Parte General, sexta edición, Harla, México, 1995.
18. QUINTANA VALTIERRA, Jesús, Derecho Ambiental Mexicano. Lineamientos Generales, Porrúa, México, 2000.
19. ROJINA VILLEGAS, Rafael, Compendio de Derecho Civil – Teoría General de las Obligaciones, vigésima edición, Porrúa, México, 1997.
20. SALGADO Y SALGADO, José Eusebio, Derecho Marítimo, McGraw Hill, México, 1997.
21. SALGADO Y SALGADO, José Eusebio, El Conocimiento de Embarque y su Régimen Internacional, UNAM, México, 1994.
22. SEARA VÁZQUEZ, Modesto, El Derecho Internacional Público, Pormaca, México, 1964.
23. Secretaría de Relaciones Exteriores, México: Relación de Tratados en Vigor, 1996, México
24. SOBARZO, Alejandro, Régimen Jurídico de Alta Mar, Segunda Edición, Porrúa, México, 1985
25. TENA RAMÍREZ, Felipe, Derecho Constitucional Mexicano, vigésimo séptima edición, Porrúa, México, 1993.

## Libros y Artículos Extranjeros:

26. "The Environment as a Source of Liability", en revista GARD NEWS, Vol. 157, Noruega, Marzo-Mayo 2000.
27. ANDERSON Charles y KIERN Lawrence, "Damages to the Environment: U.S. Federal/State Law and Regulations", en la Décimosexta bial en Tulane Law School – Admiralty Law Institute, 9:15 hrs. del 14 de Marzo, 1997, Nueva Orleáns.
28. ANDERSON, Charles B., "Damage to Natural Resources and the Costs of Restoration", en revista Tulane Law Review, volumen 72, números 2 y 3, diciembre 1997, E.U.A., pp. 417-491.
29. BLAS SIMONE, Osvaldo, "Limitación Cuantitativa de la Responsabilidad en el Proyecto de Código Civil 1998", en revista LA LEY, volumen LXIV, Número 53, Marzo 2000, Buenos Aires, pp. 1-5.
30. BLAS SIMONE, Osvaldo, "Limitación Cuantitativa de la Responsabilidad del Armador y del Transportador Marítimos", en revista LA LEY, volumen LXIV, número 36, Febrero 2000, Buenos Aires, pp. 1-4.
31. BRICE, Geoffrey, "Saivage and the Marine Environment", en revista Tulane Law Review, volumen 20, números 2 y 3, diciembre 1995, Nueva Orleans, pp. 669-677.
32. DAVIES, Charles M., Maritime Law Deskbook, Compass Publishing Company, E.U.A., 1998.
33. DE MIGUEL PERALES, Carlos, La Responsabilidad Civil por Daños al Medio Ambiente, segunda edición, Civitas, España, 1997.
34. GILMORE, Grant y BLACK, Charles, The Law of Admiralty, segunda edición, Foundation Press Inc., E.U.A., 1975.
35. GOLDENMAN, Gretta, Environmental Liability and Privatization in Central and Eastern Europe, Graham & Trotman, Reino Unido, 1994.
36. GÓMEZ CALERO, Juan, Derecho de las Averías y de los Accidentes Marítimos, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas, España, 1992.
37. GONYNOR, Francis J., "Dangerous Waters Without a Chart: Pollution Problems As They Relate to Tugs and Barges", en revista Tulane Law Review, volumen 20, números 2 y 3, diciembre 1995, Nueva Orleans, pp. 549-579.

38. GONYNOR, Francis J., "Six Years Before the Mast: The Evolution of the Oil Pollution Act of 1990", en revista University of San Francisco Maritime Law Journal, Vol. 9, Número 1, 1996, San Francisco, pp. 105-140
39. GRIGGS, Patrick J.S., "Uniformity of Maritime Law – An International Perspective", en revista Tulane Law Review, volumen 73, números 5 y 6, Junio 1999, Nueva Orleans, pp. 1151-1583.
40. GRIGGS, Patrick y WILLIAMS, Richard, Limitation of Liability for Maritime Claims, Lloyd's of London Press, Ltd, Reino Unido, 1986.
41. Guidelines on the Application of the IMO International Safety Management Code (ISM), International Chamber of Shipping and International Shipping Federation, 1996, Londres.
42. JAQUENOD DE ZSÖGÓN, Silvia, El Derecho Ambiental y sus Principios Rectores, Dykinson, España, 1991
43. JAQUENOD DE ZSÖGÓN, Silvia, Iniciación al Derecho Ambiental Dykinson, España, 1996.
44. KIERN, Lawrence I., "Damages in Maritime Cases: Environmental Damages Under Federal Law", en revista Tulane Law Review, Volumen72, Numeros 2 y 3, Diciembre 1997, Nueva Orleans, pp. 693-716.
45. LOCKETT, Nick, Environmental Liability Insurance, Cameron May Ltd., Reino Unido, 1996.
46. LÓPEZ, Norman J., Bes' Chartering & Shipping Terms, Décimo Primera Edición, Baker & Howard Ltd, Londres, 1992.
47. MARTÍN MATEO, Ramón, Derecho Ambiental, Maribel, España, 1977.
48. MARTÍN MATEO, Ramón, Tratado de Derecho Ambiental, Trivium, S.A., Madrid, 1991.
49. MOORE, Chirs, ["AEGEAN SEA" limiting the Right to Limit?], en revista GARD NEWS, Vol. 150, Noruega, 1997.
50. MOORE, Chirs, "English Law – Charterers and the Right to Limit Liability Under the 1976 Limitation Convention, en revista GARD NEWS, Vol. 163, Noruega, Agosto-Noviembre 2001.
51. MOSKOWITZ, Joel S. Environmental Liability and Real Property Transactions, segunda edición, Wiley Law Publications, E.U.A., 1995.

52. O'REILLY, James T., US Environmental Liability Risks, Graham & Trotman, Reino Unido, 1995.
53. PARKS, Alex L., The Law and Practice of the Marine Insurance and Average, Cornell Maritime Press, E.U.A., 1987.
54. PELTZ, Robert, "The TITANIC's legacy: The History and Legal Developments Following the World's Most Famous Maritime Disaster", en revista University of San Francisco Maritime Law Journal, Vol. 12, Número 1, 1999-2001, San Francisco, pp. 45-90
55. SNYDER, Michael A., "Damage to Property Including Vessels and Fixed Structures", en la Décimosexta bienal en Tulane Law School – Admiralty Law Institute, 9:00 hrs. del 13 de Marzo, 1997, Nueva Orleáns.
56. SPRAGUE, Christopher y FOGLEMAN Valerie, "English Law: Damage to Persons, Property and the Environment", en la Décimosexta bienal en Tulane Law School – Admiralty Law Institute, 15:00 hrs. del 13 de Marzo, 1997, Nueva Orleáns.
57. STURLEY, Michael F., "Proposed Amendments to the Carriage of Goods by Sea Act", en revista Houston Journal of International Law, volumen 18, número 3, primavera 1996, Houston, pp. 609-708
58. WILLIAMS, Richard, [Limitation, Inter relationship between the right to "package" (or "individual claim") limitation and "global" limitation], en revista GARD NEWS, Vol. 146, Noruega.
59. WOOD, Richard, "Damage Problems in Special Situations", en la Décimosexta bienal en Tulane Law School – Admiralty Law Institute, 11:30 hrs. del 13 de Marzo, 1997, Nueva Orleáns.

#### **Fuentes Legislativas Nacionales:**

- Código Civil Federal.
- Código Federal de Procedimientos Civiles.
- Código Penal Federal.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Ley de Navegación.
- Ley Federal del Procedimiento Administrativo.

- Ley General de Bienes Nacionales.
- Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- Ley Sobre el Contrato de Seguro.
- Ley Sobre la Celebración de Tratados.
- Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Evaluación Ambiental.
- Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Auditoría Ambiental.

#### **Fuentes Legislativas Internacionales:**

- Código de Comercio Español.
- Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976.
- Convención de Viena Sobre el Derecho de los Tratados.

#### **Páginas de Internet consultadas:**

- <http://www.imo.org> (*International Maritime Organization*, Organización Marítima Internacional)
- <http://www.scjn.gob.mx> (Suprema Corte de Justicia de la Nación)
- <http://www.semarnat.gob.mx> (Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales)
- <http://www.un.org> (*United Nations*, Naciones Unidas)
- <http://cce.org.mx/cespedes> (Consejo Coordinador Empresarial - Centro de Estudios del Sector Privado para el Desarrollo Sustentable)
- <http://www.ots.duke.edu> (Organización para Estudios Tropicales)