

280



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

**ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
CAMPUS "ARAGON".**

**"BASE LEGAL DE LA PRESERVACION DEL
MEDIO MARINO NACIONAL".**

T E S I S

Que Para obtener el Título de:

LICENCIADO EN DERECHO

P r e s e n t a:

JOSE ANTONIO MEDINA JARDON

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

México D. F. , 1997.



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.

AGRADECIMIENTOS.

A MIS PADRES.

A quien sin escatimar esfuerzo alguno han sacrificado parte de su vida para formarme y educarme, a quienes la ilusión de su vida ha sido convertirme en una persona de provecho y a quienes han puesto en mis manos la herencia mas valiosa que pueda dársele.

GRACIAS LES DOY, a mi padre Sr. FRANCISCO MEDINA NUÑEZ y a mi madre Sta. GLORIA JARDON OLIVARES a los cuales admiro y quiero por ser la columna y el motivo principal de toda mi familia, gracias por su cariño, abnegación, paciencia y fé.

A MI ESPOSA.

LOURDES ALVAREZ GONZALEZ, por todo tu cariño, apoyo, fé y confianza, que han hecho posible la realización de esta obra tan anhelada, gracias LuiG.

A MI HIJO.

JONATHAN MEDINA ALVAREZ, por ser parte de mi y una gran ilusión en mi vida.

A MIS HERMANOS.

LETICIA.
JORGE.
GLORIA.
JUAN CARLOS.
JAVIER.

Con todo mi cariño.

Y en especial a ti **ARMANDO**, por todo lo que siempre me haz apoyado y que nunca me abandonaste espiritualmente para continuar adelante, en mi camino de formación, gracias hermano.

A MIS SOBRINOS.

Con todo mi afecto.

A mis **TIOS** y **PRIMOS**, con cariño.

AL LIC. ANTONIO REYES CORTES.

El cual además de haber sido mi maestro, me otorgó su paciencia para la realización de este trabajo.

AL LIC. JUAN JORGE QUIROZ RICHARDS.

Por impulsarme a seguir adelante, agradeciéndole a demás su invaluable ayuda y amistad.

A MIS AMIGOS.



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

CAMPUS ARAGÓN

JEFATURA DE LA CARRERA DE DERECHO

LIC. ALBERTO IBARRA ROSAS
JEFE DE LA UNIDAD ACADÉMICA
PRESENTE.

El alumno JOSE ANTONIO MEDINA JARDON, ha presentado a consideración de esta Jefatura la tesis denominada "BASE LEGAL DE LA PRESERVACION DEL MEDIO MARINO NACIONAL," y para los efectos del Examen Profesional que se llevara a cabo el día en que esta Unidad Académica lo indique esta Area a mi cargo ha designado como jurado a las siguientes personas:

- | | |
|-------------------|---|
| 1.- PRESIDENTE: | LIC. ANTONIO REYES CORTES
ANTIGÜEDAD: 16/ABR/78 |
| 2.- VOCAL: | Mtro. ISIDRO CASAS RESENDIZ
ANTIGÜEDAD: 01/NOV/88 |
| 3.- SECRETARIO: | LIC. HECTOR VEGA HERRERA
ANTIGÜEDAD: 07/FEB/92 |
| 4.- 1er SUPLENTE: | LIC. EDUARDO HERRERA CARRANZA
ANTIGÜEDAD: 04/JUN/93 |
| 5.- 2do SUPLENTE: | LIC. FRANCISCO J. TORRES MORALES
ANTIGÜEDAD: 05/OCT/94 |

ATENTAMENTE
"POR MI QUE HABLARA EN SU NOMBRE"
BOSQUES DE ARAGÓN, MÉXICO, D.F. A LAS 10:00 HORAS DEL 15 DE JULIO DE 1997.

LIC. FRANCISCO GRANADOS
JEFE DE LA CARRERA DE DERECHO

c.p. Jefe del Departamento de Servicios Escolares
c.c.p. INTERESADO

RMVG/MSR/lgm



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
CAMPUS ARAGON
JEFATURA DE LA CARRERA DERECHO

M. EN I. CLAUDIO MERRIFIELD CASTRO
DIRECTOR DE LA ENEP ARAGON
PRESENTE.

Me permito hacer de su conocimiento en virtud de haber sido designado miembro del jurado del Examen Profesional del alumno:

JOSE ANTONIO MEDINA JARDON

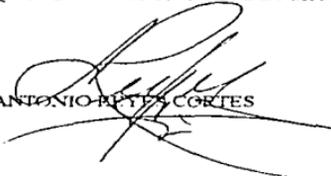
Quien opta por el Título de Licenciado en Derecho, me fue entregado para su análisis, un ejemplar del trabajo de investigación intitulado:

RASE LEGAL DE LA PRESERVACION DEL MEDIO MARINO NACIONAL .

En virtud de que a juicio del suscrito dicho trabajo satisface los requisitos reglamentarios le otorgo mi voto aprobatorio.

BOSQUES DE ARAGON EDO. DE MEX., 3 DE JULIO DE 1997

LIC. ANTONIO MARTIN CORTES



HGM



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MEXICO
CAMPUS ARAGON
JEFATURA DE LA CARRERA DERECHO

M. EN I. CLAUDIO MERRIFIELD CASTRO
DIRECTOR DE LA ENEP ARAGON
PRESENTE.

Me permito hacer de su conocimiento en virtud de haber sido designado miembro del jurado del Examen Profesional del alumno:

JOSE ANTONIO MEDINA JARDON

Quien opta por el Título de Licenciado en Derecho, me fue entregado para su análisis, un ejemplar del trabajo de investigación intitulado:

BASE LEGAL DE LA PRESERVACION DEL MEDIO MARINO NACIONAL .

En virtud de que a juicio del suscrito dicho trabajo satisface los requisitos reglamentarios le otorgo mi voto aprobatorio.

BOSQUES DE ARAGON EDO. DE MEX., 3 DE JULIO DE 1997

MTRO. ISIDRO CASAS RESENDIZ

HGM



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
CAMPUS ARAGÓN
JEFATURA DE LA CARRERA DERECHO

M. EN I. CLAUDIO MERRIFIELD CASTRO
DIRECTOR DE LA ENEP ARAGÓN
PRESENTE.

Me permito lucer de su conocimiento en virtud de haber sido designado miembro del jurado del Examen Profesional del alumno:

JOSE ANTONIO MEDINA JARDON

Quien opta por el Título de Licenciado en Derecho, me fue entregado para su análisis, un ejemplar del trabajo de investigación intitulado:

BASE LEGAL DE LA PRESERVACION DEL MEDIO MARINO NACIONAL.

En virtud de que a juicio del suscrito dicho trabajo satisface los requisitos reglamentarios le otorgo mi voto aprobatorio.

BOSQUES DE ARAGON EDO. DE MEX., 3 DE JULIO DE 1997

LIC. HECTOR VEGA HERRERA

HGM



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
CAMPUS ARAGON
JEFATURA DE LA CARRERA DERECHO

M. EN I. CLAUDIO MERRIFIELD CASTRO
DIRECTOR DE LA ENEP ARAGON
PRESENTE.

Me permito hacer de su conocimiento en virtud de haber sido designado miembro del jurado del Examen Profesional del alumno:

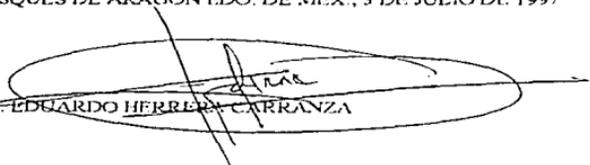
JOSE ANTONIO MEDINA JARDON

Quien opta por el Título de Licenciado en Derecho, me fue entregado para su análisis, un ejemplar del trabajo de investigación intitulado:

BASE LEGAL DE LA PRESERVACION DEL MEDIO MARINO NACIONAL .

En virtud de que a juicio del suscrito dicho trabajo satisface los requisitos reglamentarios le otorgo mi voto aprobatorio.

BOSQUES DE ARAGON EDO. DE MEX., 3 DE JULIO DE 1997



LIC. EDUARDO HERRERA CARRANZA

HGM



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
CAMPUS ARAGON
JEFATURA DE LA CARRERA DERECHO

M. EN I. CLAUDIO MERRIFIELD CASTRO
DIRECTOR DE LA FNEP ARAGON
PRESENTE.

Me permito hacer de su conocimiento en virtud de haber sido designado miembro del jurado del Examen Profesional del alumno:

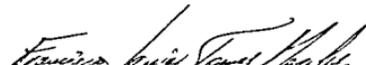
JOSE ANTONIO MEDINA JARDON

Quien opta por el Titulo de Licenciado en Derecho, me fue entregado para su análisis, un ejemplar del trabajo de investigación intitulado:

BASE LEGAL DE LA PRESERVACION DEL MEDIO MARINO NACIONAL. .

En virtud de que a juicio del suscrito dicho trabajo satisface los requisitos reglamentarios le otorgo mi voto aprobatorio.

BOSQUES DE ARAGON EDO. DE MEX., 3 DE JULIO DE 1997


LIC. FRANCISCO J. TORRES MORALES

HGM

BASE LEGAL DE LA PRESERVACION DEL MEDIO MARINO NACIONAL.

INDICE.

INTRODUCCION.

CAPITULO I

1.	INSTRUMENTOS LEGALES PARA PRESERVAR EL MEDIO MARINO MEXICANO.	1
1.1	Normas Constitucionales.	10
1.2	Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.	18
1.3	Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente	23
1.4	Ley de Aguas Nacionales.	29
1.5	Ley de Navegación.	32
1.6	Ley Federal del Mar.	34
1.7	Plan Nacional de Contingencias.	39
1.8	Bases de Coordinación del Convenio MARPOL 73/78.	41

CAPITULO II

2.	TRATADOS INTERNACIONALES CELEBRADOS POR MEXICO PARA INSTRUMENTAR MEDIDAS PARA LA PRESERVACION DEL MEDIO MARINO.	45
2.1	Convenio Internacional para prevenir la Contaminación del Mar por Hidrocarburos.	46

2.2	Convenio sobre la prevención de la contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y otras materias. Dumping 72 de Londres (Vertimientos).	56
2.3	Convenio de Basilea sobre el movimiento transfronterizo de sustancias tóxicas.	61
2.4	Tercera Conferencia del Mar de Montego Bay, Jamaica 1982. (III COFEMAR).	66
2.4.1.	Antecedentes de la III Conferencia del Mar..	68
2.4.2.	Importancia de la Conferencia respecto al territorio ganado al Mar para México.	71
2.4.3.	Tipos de Mares establecidos por la III Conferencia del Mar.	72
2.4.3.1	Aguas Interiores Territorial.	73
2.4.3.2	Mar Territorial.	73
2.4.3.3	Zona Contigua.	75
2.4.3.4	Zona Económica Exclusiva.	75
2.4.3.5	Plataforma Continental.	76
2.5	Agenda XXI de la Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo.	77
2.6	Acuerdo Bilateral entre Estados Unidos y México.	80
2.7	Acuerdo entre México, Guatemala y Belice.	84

CAPITULO III

3.	FUNCIONES Y OBJETIVOS ESPECIFICOS DE LA PRESERVACION DEL MEDIO MARINO POR LAS DEPENDENCIAS DEL EJECUTIVO FEDERAL.	86
3.1	Secretaría de Marina.	86
3.1.1	Funciones y Objetivos para preservar el medio marino.	92
3.1.2.	Ley Orgánica de la Armada de México.	94
3.1.3.	Reglamento Interior para la Secretaría de Marina.	98
3.2	Secretaría del Medio Ambiente Recursos Naturales y Pesca.	103
3.3	Secretaría de Comunicaciones y Transportes.	109
3.4	Secretaría de Relaciones Exteriores.	113

CAPITULO IV

4.	NECESIDADES DE MODIFICACION A LA LEGISLACION SOBRE PRESERVACION DEL MEDIO MARINO.	117
4.1	Adecuación de la Legislación a la realidad Mexicana.	121
4.2	Reestructuración de las Atribuciones de acuerdo a la Infraestructura de las Dependencias del Ejecutivo Federal.	125
4.3	Sanciones y Multas más severas y quitar la leyenda de "quien contamina paga".	126

4.4 Concientizar a la Población de la gravedad del
 problema e incluir programas con visión
 ecológica desde la formación del ciudadano..131

CONCLUSION. 137

BIBLIOGRAFIA 142

CAPITULO I

1. INSTRUMENTOS LEGALES PARA PRESERVAR EL MEDIO MARINO MEXICANO.

Uno de los problemas más graves que afronta la humanidad en nuestros días, sin duda alguna, es el de la protección y preservación del medio ambiente marino. El precipitado e irrazonable avance tecnológico de los países industrializados, aunado a la escasa importancia que la comunidad internacional concede a la protección de esos espacios comunes que benefician a la humanidad como un todo -como es el caso de la hidrósfera del planeta-, podría llevar a una catástrofe ecológica de proporciones mundiales.

De aquí que el imperativo ecológico actual se concentre en los mares, golfos y los océanos.

En gran medida, las catástrofes ecológicas resultantes de los accidentes navieros de Torrey Canyon en 1967, del Amoco Cádiz en 1974 y más catastrófico el del Exxon Váldes en 1989, han contribuido a despertar la conciencia de la comunidad internacional en relación con la protección del medio marino.

Puede afirmarse que con anterioridad a la tragedia del Torrey Canyon que vertió 120 mil toneladas de hidrocarburos a lo largo de 250 millas pertenecientes a la Gran Bretaña y Francia, muy pocos países controlaban, con leyes domésticas, o bien con convenciones regionales o internacionales, a la contaminación marina. Basta señalar que este tema mereció una atención mínima por parte de la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar celebrada en Ginebra, Suiza en 1958.

"En efecto, tan sólo el artículo 24 de la Convención sobre la Alta Mar impuso, a los Estados, la obligación general de regular las descargas de hidrocarburos provenientes de embarcaciones o tuberías, o bien que resultan de actividades de explotación del lecho marino y su subsuelo". (1)

A su vez el artículo 25 de la misma Convención obliga a los Estados a adoptar medidas para prevenir la contaminación de los mares como resultado del vertimiento de desechos radiactivos.

(1). Flores Nava, Americo, Capitán de Fragata J.N. Lic., Breves Consideraciones sobre Derecho Ambiental, Editorial Tlacatecutli, S.A., México, 1981. Pag. 62 Y 63.

Otra medida muy general para prevenir la contaminación del mar se encuentra en el artículo 5º, párrafo 7 de la Convención de Ginebra de 1958 sobre la Plataforma Continental.

Este instrumento internacional dispone que los Estados ribereños están obligados a establecer zonas de seguridad alrededor de las instalaciones artificiales, así como a adoptar en dichas zonas las medidas necesarias para la protección de los recursos vivos en contra de cualquier agente nocivo.

Dada su generalidad, es evidente que estas normas pertenecen a la etapa más incipiente de la protección del medio marino por parte del Derecho Internacional convencional.

Además de los desastres ecológicos citados, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente -celebrada en Estocolmo en 1972-, contribuyó poderosamente a despertar la conciencia de la humanidad.

En particular, merecen una mención especial los principios 7 y 21 de la llamada Declaración de Estocolmo. El primero estableció que los Estados adoptaran todas las medidas posibles para prevenir la contaminación de los mares, mientras que el principio 21 dispuso que los Estados se aseguraran en el ejercicio de sus derechos de

soberanía para la explotación de recursos, que las actividades dentro de su jurisdicción o control no causarán daño al medio ambiente de otros Estados o áreas más allá de los límites de su jurisdicción nacional.

Esta Conferencia mundial, así como los eventos señalados anteriormente, dieron origen a una verdadera tendencia mundial en favor de la protección del medio ambiente en general, que incluyó a los océanos, esta tendencia ecológica suscitó la celebración de varias convenciones regionales y multilaterales en relación con el medio marino que aparecieron durante la década de los setenta.

Muchos de los principios y de las normas técnicas contenidas en estas convenciones sirvieron de base a los trabajos de la Tercera COFEMAR celebrada en Montego Bay, Jamaica de 1982, a las discusiones que sobre la protección y preservación del medio marino que tuvieron lugar en el seno de la Tercera Comisión y, finalmente, al contenido de la parte relativa a la citada Convención.

A la fecha, la citada Convención de 1982 contiene el compendio de normas y principios legales, así como de normas técnicas, más completo, variado, sistemático y jamás incluido en convención internacional alguna. Además de haber establecido el régimen jurídico aplicable de una

serie de espacios marítimos; la referida Convención - según lo apuntó Bernardo Zuleta, Subsecretario de la Organización de las Naciones Unidas, tiene el mérito de haberse referido a ciertos temas de orden universal como es el relativo a la protección y preservación del medio marino.

La Convención pues, fue formulada con la clara intención -añadió Zuleta- de que las normas y principios fueran compatibles con los tratados existentes en materia y sirvieran como un marco jurídico más amplio para la conclusión futura de acuerdos internacional más concretos.

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

A medida que se intensifican los usos y las actividades humanas con el mar, quedó de manifiesto el potencial que tiene el hombre de llegar a efectuar de manera adversa el delicado equilibrio ecológico de los océanos.

El tema de la preservación del medio marino fue uno de los que recibió una atención prioritaria por parte de la Tercera COFEMAR. Por consiguiente, las fuentes de contaminación y las medidas para combatirlas, las normas para preservar el balance ecológico del medio marino, las obligaciones y responsabilidades en relación con los daños a dicho medio y al Estado ribereño, los derechos y deberes de este Estado y la cooperación internacional fueron temas que la Tercera Conferencia del Mar, asignó a su Tercera Comisión. La Comisión de 1982 define la contaminación del medio marino como:

"La introducción por el hombre, directa o indirectamente de sustancias o de energía en el medio ambiente marino. incluidos los estuarios que produzca o pueda producir efectos nocivos como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas incluidos la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de

los lugares de esparcimiento" (artículo 1º, párrafo 4º).

En términos generales, en la Convención de 1982 se establecen las medidas para impedir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, cuando las descargas de sustancias tóxicas, perjudiciales y nocivas, procedentes de fuentes terrestres de la atmósfera o a través de ella o bien por vertimientos. Asimismo se formulan reglas internacionales que habrán de ser tomadas en consideración por los diferentes Estados con objeto de prevenir, reducir y controlar la contaminación, a la vez se fijan sanciones y se establece la responsabilidad en que incurren los estados infractores.

Es cierto que a partir de las décadas de los sesenta y setenta comenzaron a aparecer diversas Convenciones Internacionales con objeto de reducir y reglamentar la contaminación de los mares, la mayoría de las normas y principios contenidos en tales Convenciones -incluida la de estocolmo-, son bastante generales. Tal vez su mérito mayor radique en haber servido de base para la negociación del régimen legal más completo hasta ahora formulado en materia de protección y preservación del medio marino, es decir, la Parte XII de la Convención de 1982.

Como se vio, la Convención contiene una de las definiciones más actuales de lo que se entiende por la contaminación del medio marino. En realidad esta definición representa la culminación a la que se llegó tras de graduales y repetidos esfuerzos de sucesivos grupos de expertos preocupados por definir lo que es la contaminación y las diferentes formas que adopta. Al respecto, convendría destacar los tres elementos importantes que encierra la citada definición.

- a) La contaminación no es un proceso natural sino una consecuencia artificial provocada por el genero humano.
- b) Comprende tanto el elemento tradicional del daño al ambiente marino en su acepción más amplia, como en especial la mera posibilidad de producir efectos nocivos en dicho medio.
- c) La contaminación puede adoptar diferentes formas, tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marinas etc. (artículo 1º, párrafo 4º de la Convención de 1982).

Los principios jurídicos aplicables a las aguas marítimas, tienen como característica la de estar

fundados y derivar de la práctica que los estados desarrollados aplican en relación con los espacios marinos sometidos a su soberanía o jurisdicción. Estos principios son luego recogidos y codificados por conferencias convocadas sobre el tema.

Los trabajos de la Organización Marítima Intergubernamental sobre esta materia se han enriquecido con la aparición de numerosos convenios multilaterales que reglamentan, con coherencia y sistematización técnica, las actividades tendientes al control y preservación de la contaminación de aguas marítimas.

Estos convenios son de cuño reciente y la gran mayoría de ellos se aplican a la contaminación procedente de los buques o embarcaciones causadas por hidrocarburos. Se trata de un esfuerzo válido que debe ser continuado y ampliado. Sin embargo, estas convenciones, entre otros problemas, incluyen el de contemplar un sistema de sanciones que solamente pueden ser aplicadas por el Estado ribereño o del pabellón de la embarcación infractora, no obstante de que no han entrado en vigencia aún en virtud de que no han recibido el número suficiente de ratificaciones.

1.1 Normas Constitucionales.

"El estado mexicano, además de ejercer soberanía sobre las aguas y los recursos naturales que en ellas se encuentran, y los particulares, sólo podrán explotar dichos recursos previo permiso, autorización o concesión del Estado, de conformidad con nuestra legislación". (2)

Los siguientes artículos, conforman la base sustancial del marco constitucional ambiental, así como constituyen la base sobre la cual las leyes ambientales se sustentan.

ARTICULO 4º. Párrafo "Toda persona tiene derecho a la protección de la salud. La Ley definirá las bases y modalidades para el acceso a los servicios de salud y establecerá la concurrencia de la Federación y las entidades federativas en materia de salubridad general, conforme a lo que dispone la fracción XVI del artículo 73 de esta Constitución".

(2). Cervantes Ahumada, Derecho Marítimo. Editorial Herrero, S.A., México, 1984. Pag 47.

Este párrafo consagra un derecho humano fundamental, la salud, cuya postulación es parte de la Declaración Universal de Derechos Humanos.

El derecho Ecológico es una disciplina que ha visto la necesidad de surgir para detener al hombre en su afán de obtener riquezas desmedidas, aún a costa de su salud y la de sus semejantes, sin importarle el despojo de los recursos naturales.

La expresión calidad de vida, forma parte del ambiente y no es una noción prescriptiva que por sí misma obligue a nada, sino que calidad es un concepto claramente relacionado con la idea de salud y de seguridad social y jurídicamente una nítida catalogación del bien de los llamados intereses colectivos o difusos.

En el interior del sistema jurídico, el pueblo a través de su Constitución, ofrece al Estado la posibilidad no vinculante de utilizar la planificación para alcanzar determinados fines.

Y que al hablar de participación hay que ver con claridad que su primer estímulo proviene de la Constitución. No nos encontramos ante una simple exigencia de respetar la naturaleza, sino ante un claro mandato de participación, que reclama inmediatamente la articulación de los instrumentos jurídicos necesarios,

para que efectivamente pueda ser ejercido por todos los ciudadanos a través de una de las tres vías constitucionales; la elección de representantes, la participación de personas en la toma de decisiones por las Cortes y una participación directa.

ARTICULO 25 "Corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral, 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.

El Estado planeará, conducirá, coordinará y orientará la actividad económica nacional y llevará a cabo la regulación y fomento de las actividades que demande el interés

general en el marco de libertades que otorga esta Constitución.

Al desarrollo económico nacional concurrirán, con responsabilidad social, el sector público, el sector social y el sector privado, sin menoscabo de otras formas de actividad económica que contribuyan al desarrollo de la Nación.

El Sector Público tendrá a su cargo, de manera exclusiva, las áreas estratégicas que se señalan en el artículo 28, párrafo cuarto de la Constitución, manteniendo siempre que el Gobierno Federal la propiedad y el control sobre los organismos que en su caso se establezca.

Asimismo, podrá participar por sí o con los sectores sociales y privado, de acuerdo con la Ley, para impulsar y organizar las áreas prioritarias del desarrollo.

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.

La Ley establecerá los mecanismos que faciliten la organización, vía, expansión de la actividad económica del sector social de los ejidos, organizaciones de trabajadores, cooperativas, comunidades, empresas que pertenezcan mayoritaria o exclusivamente a los trabajadores y, en general, de todas las formas de organización social para la producción, distribución y consumo de bienes y servicios socialmente necesarios.

La Ley alentará y protegerá la actividad económica que realicen los particulares y proveerá las condiciones para que el

desemvolvimiento del sector privado contribuya al desarrollo económico nacional, en los términos que establece esta Constitución".

La cobertura del Derecho Ecológico es muy amplio, pero siempre nos encontramos con que tiende a la conservación, defensa y mejoramiento del medio ambiente en beneficio de la superación cualitativa de la vida, cuyo marco de desenvolvimiento es el hombre en relación a la propia naturaleza.

Esto nos hace reflexionar que debemos dejar a un lado la concepción de que la naturaleza sea una simple mercancía, y como consecuencia de ello debemos enfrentarnos con los poderes económicos que debilitan, o pretenden debilitar la acción del Estado, tratándose de protección ambiental.

ARTICULO 27. La Nación ejerce en una zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial y adyacente a éste, los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determinen las leyes del Congreso,. La Zona económica

exclusiva se extenderá a doscientas millas náuticas, medidas a partir de la línea de base desde la cual se mide el mar territorial. En aquellos casos en que esa extensión produzca superposición con las zonas económicas de otros Estados, la delimitación de las respectivas zonas se hará en la medida que resulte necesario, mediante acuerdo con estos Estados....."

Desde su promulgación en 1917, el artículo 27 Constitucional ha sido un precepto que protege al Medio Ambiente , debido a que regula entre otras cosas, el aprovechamiento de los recursos naturales. Con la reforma acontecida en el año de 1987, a su párrafo tercero, se especificó la sujeción al tomarse las medidas necesarias para la preservación y restauración del equilibrio ecológico, situación que puntualiza el sentido ambiental. Este artículo consagra la necesidad impostergable de preservar y restaurar nuestro balance ecológico.

ARTICULO 73. Otorga al Congreso de la Unión la facultad para promulgar las leyes ambientales necesarias para cumplir los fines previstos.

Partiendo del pilar jurídico que es nuestra Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ésta no deja sin lugar a dudas cuando dice que todos tienen derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado. Al referirse a la palabra Derecho nos implica que es una situación subjetiva, como una manera interna de disfrutar un medio adecuado, aunque esto sea positivo o no.

En lo que respecta al derecho de un medio ambiente adecuado, por tanto una cosa es que no tenga carácter de fundamental y otra afirmar que es un nuevo principio programático no normativo. Y por ello dos razones:

1. Que ese supuesto constitucional al que se hizo referencia con anterioridad, no es retórica constitucional inservible, sino que forma parte de una serie de instrumentos proporcionados por la misma Constitución.

2. La Constitución tiene estructura de norma jurídica y hace alusión al precepto ambiental antes citado.

"Este precepto es alegable y aplicable ante los tribunales ordinarios, retomando la parte final del primer párrafo de este resumen, para aplicarlo y que quede explicado en esta parte, ya que lo quiere decir y no dice, es por si mismo que este artículo no otorga

derechos subjetivos públicos y generales cosa muy distinta será que nos encontremos ante una prohibición de alegación y aplicación". (3)

1.2 Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en sus artículos 17 y 18; en términos generales establece que para el eficiente despacho de los asuntos de su competencia, las Secretarías de Estado y el Departamento del Distrito Federal, tendrán facultades específicas para resolver sobre la materia y dentro del ámbito de sus atribuciones que esta misma Ley les confiera; asimismo se establecerán en su reglamento interior de cada una, que será expedido por el Presidente de la República, las atribuciones de sus unidades administrativas.

A continuación se nombrarán algunas dependencias que tienen ingerencia en la materia de contaminación al ambiente en el respectivo marco de sus funciones:

3. Serrano Moreno José Luis, Ecología y Derecho Principios del Derecho Ambiental y Ecología Jurídica, Granada España 1992. Pag. 135.

Secretaría de Relaciones Exteriores.

Se manifiesta que es una dependencia del Ejecutivo Federal en los términos de su artículo 26 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, que en sus atribuciones le compete de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 28 de dicha Ley, para promover, propiciar y asegurar la coordinación de acciones en el exterior de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal y, sin afectar el ejercicio de las atribuciones que a cada una de ellas corresponda, conducir la política exterior, para lo cual intervendrá en toda clase de tratados, acuerdos y convenciones en los que el país sea parte, siendo esta una de sus primordiales atribuciones ya que toda vez que es la que unifica criterios para con otros Estados y más aun en nuestra rama que estamos abordando en materia de contaminación marítima ha sido un tema novedoso y al cual se le dio una gran importancia por la Organización de las Naciones Unidas, como anteriormente se señaló la participación de nuestro país en la Conferencias que han sido en gran parte retomadas para legislar en esa materia, pero que aún no se han logrado unificar criterios para combatir con ésta.

Secretaría de Marina.

En la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal en los términos de su artículo 30, le corresponde entre otros asuntos, ejercer la soberanía en aguas territoriales, así como la vigilancia de las costas, vías navegables, islas nacionales y zona económica exclusiva, y las demás que le atribuyan expresamente las leyes y reglamentos.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Manifiesta que como Dependencia del Ejecutivo Federal, en los términos del artículo 36 de la citada Ley Orgánica, entre otras atribuciones, le corresponde formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país inspeccionar los servicios y regular, promover y organizar la Marina Mercante, las comunicaciones y trasportes por agua, administrar los puertos centralizados y coordinar los de la administración paraestatal, otorgar concesiones y permisos para la ocupación de zonas federales dentro de los recintos portuarios; construir, reconstruir y

conservar las obras marítimas , portuarias y de dragado, instalar el señalamiento marítimo y proporcionar los servicios de información y seguridad para la navegación marítima, otorgar concesiones, permisos y contratos y firmar tarifas y reglas de aplicación de las maniobras y servicios auxiliares y conexos, relacionados en los trasportes y comunicaciones por agua, así como coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios, los modos de transporte que operen en ellos y los servicios principales, auxiliares de las vías generales de comunicación.

Secretaría del Medio Ambiente Recursos Naturales y Pesca.

Manifiesta que de conformidad con lo dispuesto por el artículo 32 bis de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, entre otros asuntos, le corresponde formular y conducir la política pesquera del país, así como establecer medidas para el fomento de la pesca y promover en relación con la misma, programas de control de calidad del agua, de conformidad con las políticas y normas que determinen las autoridades competentes, establecer los criterios ecológicos para el uso y destino de los recursos naturales y para preservar

la calidad del medio ambiente, determinar las normas que aseguren la conservación de los ecosistemas fundamentales para el desarrollo de la comunidad y vigilar y coordinar con las autoridades federales, estatales y municipales, la aplicación de las normas y programas que establezca para la protección o restauración de los sistemas ecológicos del país, así como conservar y fomentar el desarrollo de la flora y fauna marítima, fluviales y lacustres.

Petróleos Mexicanos.

Manifiesta que fue creado por el Decreto del 7 de junio de 1938, es un organismo Descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios, que tiene por objeto, de acuerdo a lo dispuesto en su Ley Orgánica del 16 de julio de 1992, ejercer la conducción central y la dirección estratégica de todas las actividades que abarca la industria petrolera en los términos de la Ley Reglamentaria del artículo 27 Constitucional en el ramo del petróleo. Asimismo que en el artículo 3 de su Ley Orgánica , se detallan la creación y las funciones de cuatro organismos descentralizados de carácter técnico, industrial y comercial con personalidad jurídica y

patrimonios propios y que responden a las denominaciones de "PEMEX-Gas y Petroquímica Básica" "PEMEX Refinación" y que tienen un carácter de subsidios con respecto a Petróleos Mexicanos en los términos de esa Ley; es de preguntarse el por que tocar a Petróleos Mexicanos, siendo que hablamos de Dependencias que competen a la prevención y controlar la contaminación ambiental marítima, y es por que en muchas de las ocasiones la contaminación es proveniente de vertimientos de hidrocarburos y más aun por su gran participación para controlar y diluir estos, por personal capacitado de esta Institución, no obstante de ser una de las principales actividades de nuestro país.

1.3. Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente.

La primera Ley en materia de contaminación ambiental fue la Ley Federal para Prevenir y Controlar la Contaminación Ambiental, que entre otros aspectos importantes, es el de ser como ya se señaló la primera en unificar los criterios y las disposiciones normativas en torno a la contaminación, asimismo se extiende también al mejoramiento, conservación y restauración del medio

ambiente, siendo sus actividades de orden público otorgando atribuciones a la desaparecida Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos, no quedando comprendidas las aguas del mar; teniendo una serie de inconsistencias contenidas en su Artículo 2, clasificándose como un ordenamiento jurídico referido a la salubridad general, pero que en su objeto rebasaba la materia.

A pesar de lo anterior, esta Ley fue el fundamento para los primeros reglamentos relativos al control y preservación de la contaminación, y que son los siguientes:

Reglamento para la Prevención y Control de la Contaminación Atmosférica originada por Buques y Polvos. Diario Oficial de la Federación del 17 de septiembre de 1971.

Reglamento para el Control y Prevención de la Contaminación de las Aguas. Diario Oficial de la Federación del 29 de marzo de 1973.

Reglamento para la Prevención y Control de la Contaminación Ambiental generada por la emisión de ruidos. Diario Oficial de la Federación del 2 de enero de 1976.

Reglamento para prevenir y controlar la

Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y otras Materias. Diario Oficial de la Federación del 23 de enero de 1979.

Estos Reglamentos son importantes, ya que han trascendido a la Ley que les dio origen y han estado en vigor, sobreviviendo a la expedición de dos nuevas leyes.

La Ley Federal de Protección al Ambiente, apareció publicada en el Diario Oficial de la Federación el 11 de enero de 1982, teniendo importantes reformas y adiciones que fueron publicadas el 27 de enero de 1984, quedando vigentes los reglamentos antes dichos, en virtud de que en su artículo tercero transitorio establecía que hasta que no sean expedidos sus reglamentos quedan vigentes los celebrados para la ley anterior, debiendo ser reformada en el año de 1983, creándose una nueva dependencia que fue la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología resultado de la fusión de funciones de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas con la Secretaría de Mejoramiento del Ambiente, que dependía de la Secretaría de Salubridad y Asistencia y algunas áreas de la Secretaría de Recursos Hidráulicos.

Fue hasta el 28 de enero de 1988 cuando se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, que en

sus disposiciones se refiere a la preservación y restauración del equilibrio ecológico, así como a la protección al ámbito en el territorio nacional y a las zonas sobre las que la nación ejerce soberanía y jurisdicción.

Esta Ley al ser reglamentaria del Artículo 73, fracción XXIX-G, establece el régimen de atribuciones que tiene el estado en materia de preservación y restauración del equilibrio ecológico, y que serán ejercidas de manera concurrente.

Las bases señalan que son asuntos de competencia federal, los de alcance general en la nación o del interés de la Federación. Son ámbito local, los que competen a los estados y municipios para ejercerlos en forma exclusiva o participar en su ejercicio con la Federación, en sus respectivas circunscripciones.

Cabe aclarar que la combinación de dos tipos de jurisdicción y competencia, la material al hacer referencia al interés de la Federación, y la territorial en el área de su circunscripción, para el caso de los estados y los municipios; la Ley tiene que aclarar que algunas son exclusivas a ambas entes pero que aun así pueden participar de manera conjunta.

El análisis se debe fundar en la interpretación de los artículos 73, XXIX-G y el 124 de la Constitución

Política de los Estados Unidos Mexicanos; de los artículos 4,5,6 y 7 de la Ley, y los artículos que sean reformados para ser acordes con este sistema en las Constituciones locales.

Desde la aparición de la Ley, se han expedido cuatro reglamentos. Es necesario recordar que es precisamente en el nivel; reglamentario en donde se puede poner en práctica la Ley y sus principios, ya que al ser general y concurrente, y en materias que en ocasiones dependen de la parte técnica-científica que le da su razón de aplicación, su efectividad se da en su adecuada reglamentación.

Los reglamentos que hasta la fecha han sido expedidos son:

- 1 El Reglamento a la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en materia de Prevención y Control de la Contaminación de la Atmósfera, publicado en el Diario Oficial el 25 de noviembre de 1988.

- 2 El Reglamento de la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente para la Prevención y Control de la Contaminación Generada por Vehículos Automotores que circulan por el Distrito Federal y los Municipios de la Zona Conurbada, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 25 de noviembre de 1988.

3 El Reglamento de la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Residuos Peligrosos, publicada en el Diario Oficial el 25 de noviembre de 1988.

4 El Reglamento de la Ley General de Equilibrio Ecológico, en Materia de Impacto Ambiental, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 25 de noviembre de 1988.

5. Reglamento para Prevenir y Controlar la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y Otras Materias, publicado en el diario Oficial de la Federación el 23 de enero de 1979.

Asimismo con la reforma y adición de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, se establecen en su Artículo.- 32 Bis. las facultades de la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, que es resultado de la fusión de la SEDUE y la Secretaría de Pesca, que entre otras atribuciones destacaremos que al administrar, regular el uso y promover el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales que correspondan a la federación, con excepción del petróleo y todos los carburos de hidrógenos líquidos, sólidos y gaseosos, así como minerales radioactivos.

Como podemos observar la adecuación normativa de las diferentes leyes en materia de contaminación ambiental y las diversas funciones de las dependencias de la administración pública federal; hacen indispensable adecuar la normatividad a la realidad humana y determinar las atribuciones que correspondan a cada Secretaría ya sea en materia federal o participación en coordinación con los estados.

1.4. Ley de Aguas Nacionales.

Este instrumento legal apareció publicado en el Diario Oficial el 11 de enero de 1972, es muy importante más que por otros aspectos, por el del manejo que se hace del recurso del agua y de las disposiciones que se establecen para su racional aprovechamiento y distribución equitativa.

Asimismo confiere a su Comisión entre otras atribuciones las siguientes:

- Establecer y vigilar los cumplimientos de las condiciones particulares que deben satisfacer las aguas residuales que se generen en bienes y zonas de jurisdicción federal; y aguas residuales vertidas directamente en aguas y bienes nacionales o en cualquier terreno cuando dichas descargas puedan contaminar el

subsuelo o los acuíferos; y en los demás casos previstos en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente;

- Autorizar, en su caso, el vertido de aguas residuales en el mar, y en coordinación con la Secretaría de Marina cuando provengan de fuentes móviles o de plataformas fijas;

- Promover o realizar las medidas necesarias para evitar que basura, desechos, materiales y sustancias tóxicas, y todos los productos de los tratamientos de aguas residuales contaminen las aguas superficiales o del subsuelo,

- Ejercer las atribuciones que corresponden a la Federación en materia de prevención y control de la contaminación del agua y de su fiscalización y sanción, en los términos de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, salvo que corresponda otra dependencia conforme a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

- "La Comisión" determinará los parámetros que deberán cumplir las descargas, la capacidad de asimilación y dilución de los cuerpos de aguas nacionales y las cargas de contaminantes que estos puedan recibir, así como las metas de calidad y los plazos para alcanzarlas, mediante la expedición de Declaratorias de

Clasificación de los cuerpos de Aguas Nacionales, las cuales se publicaran en el Diario Oficial de la Federación, lo mismo que sus modificaciones, para su observancia.

También se establece que las personas físicas o morales requieren permiso de "La Comisión", para descargar en forma permanente, intermitente o fortuita aguas residuales en cuerpos receptores que sean nacionales o demás bienes nacionales incluyendo aguas marinas, y que para otorgar los permisos deberá tomar en cuenta la clasificación de los cuerpos de aguas nacionales, a que se refiere el artículo 87; asimismo su Comisión en términos del su reglamento expedirá el permiso de descargar aguas residuales en el cual se deberá precisar, por lo menos, la descripción y ubicación de la descarga en cantidad y calidad, el régimen al que se sujetara para prevenir y controlar la contaminación del agua y la duración del permiso suspendiendo dichas actividades y cuando no se cuente con el permiso de descarga de aguas residuales sancionando, conforme a lo previsto por esta Ley, las siguientes faltas:

- Descargar en una forma permanente, intermitente o fortuita aguas residuales en contravención a lo dispuesto en la presente Ley en cuerpos receptores que sean bienes

nacionales, incluyendo aguas marinas, así como cuando se le infiltren en los terrenos que sean bienes nacionales o en otros terrenos cuando puedan contaminar el subsuelo o el manto acuifero, sin perjuicio de las sanciones que fijen las disposiciones sanitarias y del equilibrio ecológico y protección al ambiente;

- Arrojar o depositar, en contravención a la Ley, basura, sustancias tóxicas peligrosas y lodos provenientes de los procesos de tratamiento de aguas residuales, en ríos, cauces, vasos, aguas marinas, y, además, depósitos o corrientes de agua del subsuelo.

1.5. Ley de Navegación

En la Ley de Navegación se establece que la autoridad marítima radica en el Ejecutivo Federal, quién la ejerce a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, misma que ejercerá a través de sus Capitanías de Puerto, la comunicación marítimo fluvial, encargadas de abanderar y matricular las embarcaciones, otorgar permisos para la prestación de servicios de transporte marítimo, autorizar los arribos y despachos de salida de embarcaciones, supervisar la seguridad de las vías navegables y que a petición de este podrán

auxiliarlo la Armada de México y las Policías Federales, Estatales y Municipales, en aspectos de vigilancia, seguridad, salvamento y contaminación marina dentro del marco de su respectiva competencia.

En materia de contaminación marina, en su Capítulo VII, se establece que queda prohibido a toda embarcación arrojar lastre, escombros, basura, derramar petróleo o sus derivados, aguas residuales de minerales u otros elementos nocivos o peligrosos, de cualquier especie que ocasionen daños o perjuicios en las aguas de jurisdicción mexicana, y hacer cumplir las obligaciones y prohibiciones establecidas en el Convenio internacional para prevenir la Contaminación por los Buques, incluyendo su protocolo, enmiendas y 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 se podrá coordinar con la de Marina, quien hará cumplir en 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.

Asimismo, se establece que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes impondrá una multa de diez mil a cincuenta mil días de salario a quien no cumpla con las anteriores prohibiciones.

1.6. Ley Federal del Mar.

Este ordenamiento jurídico es reglamentario de los párrafos Cuarto, Quinto Sexto y Octavo del Artículo 27 Constitucional, en lo relativo a las zonas marítimas mexicanas.

La Ley Federal del Mar rige en las zonas marítimas que forman parte del territorio nacional y en lo aplicable más allá de éste en las zonas marítimas donde nuestra Nación ejerce derechos de soberanía y jurisdicción, para los efectos de su aplicación las zonas marítimas se considera:

- El mar territorial.
- Las aguas marinas interiores.
- La zona contigua.
- La zona económica exclusiva.
- La plataforma continental y las plataformas insulares y;
- Cualquier otra permitida por el derecho internacional

Para los efectos del tema que nos ocupa, la Ley Federal del Mar establece que la soberanía de la Nación y sus derechos de soberanía, jurisdicción y competencia dentro de los límites de las mencionadas zonas se ejercerá según lo dispuesto en la Constitución, el Derecho Internacional y la Legislación Nacional que se refiere a:

- El régimen aplicable a los recursos vivos, inclusive a su conservación y utilización.

- El aprovechamiento económico del mar, inclusive la utilización de minerales disueltos en sus aguas, la producción de energía eléctrica o térmica derivada de las corrientes o de los vientos, la captación de energía solar en el mar, el desarrollo de la zona costera, la maricultura, el establecimiento de parques marinos nacionales, la promoción de la recreación y el turismo y el establecimiento de comunidades pesqueras.

- La protección y preservación del medio marino, inclusive la prevención de su contaminación y;

- La realización de actividades de investigación científica marina.

Cabe destacar que el Capítulo Tercero de esta Ley establece de manera puntual, los lineamientos relativos a los recursos naturales ubicados en las zonas marinas y el aprovechamiento económico del mar; y el Capítulo

Cuarto hace lo propio respecto a la protección y preservación del medio marino y a la investigación científica.

La aplicación de la Ley Federal del Mar corresponde al Poder Ejecutivo Federal a través de sus diversas dependencias, conforme a las atribuciones que otorga a cada una de ellas la Ley Orgánica de la Administración pública Federal.

Con La Ley Federal del Mar se ha logrado culminar una etapa más del intenso trabajo y esfuerzo emprendido por México, tanto a nivel internacional como en el ámbito interno, para contar con un régimen jurídico integral que permita el aprovechamiento racional de las cuantiosas riquezas marinas y submarinas que existen anexas a sus litorales.

La primera etapa había concluido el 18 de marzo de 1983, cuando México ratificó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, previa aprobación que solicitó al H. Senado de la República el Presidente Miguel de la Madrid en unos de sus primeros actos de gobierno.

A lo largo de tres décadas, el tema del aprovechamiento de los recursos del mar ha estado inscrito, con carácter prioritario, en nuestro Plan

Nacional de Desarrollo y en la agenda de la política exterior del país. Por ello, México encontró en la Tercera Conferencia sobre el derecho del mar, convocada por la Organización de las Naciones Unidas en 1970, la oportunidad de contribuir a que la codificación y desarrollo progresivo de esta rama del derecho internacional se orientara hacia una distribución justa de la riqueza marina entre todos los países.

Este empeño significó un paso adelante en la consecución de un nuevo orden jurídico y económico mundial.

Una de las reivindicaciones más importantes de los países en desarrollo ha sido la recuperación de su soberanía sobre los recursos naturales, a fin de que estos se destinen al bienestar de sus pueblos. En este sentido, el derecho de los Estados costeros a establecer una Zona Económica Exclusiva de 200 millas, consagrado en la Convención de las Naciones Unidas, constituye una conquista fundamental.

Nuestro país fue protagonista importante en la formulación del actual régimen internacional de mar y pionero en el establecimiento de su Zona Económica Exclusiva en 1976, cuando se adicionó un párrafo octavo al Artículo 27 Constitucional. Ahora, con la entrada en

vigor de la Ley Federal del Mar, México es el primer país que adecua íntegramente su derecho interno al nuevo marco internacional en la materia.

La Ley Federal del Mar responde a la impostergable necesidad de armonizar nuestro derecho positivo con el nuevo orden jurídico internacional en la materia, teniendo siempre como referencia el Plan Nacional de Desarrollo, que reconoce que los recursos de la Zona Económica Exclusiva del país constituyen una fuente productiva de la mayor relevancia.

La Ley significa un avance en nuestro régimen jurídico al regular, por primera vez, el derecho de paso inocente de embarcaciones extranjeras por nuestro Mar Territorial, en forma tal que garantice el respeto a la soberanía mexicana.

La Ley busca también asegurar la jurisdicción nacional sobre las islas artificiales, instalaciones y estructuras marinas, y contiene disposiciones destinadas a fomentar y regular el aprovechamiento de los minerales disueltos en las aguas, la energía hidráulica o térmica que puede derivarse de las corrientes marinas y de los vientos y la captación de energía solar en el mar. Todo esto en adición del aprovechamiento tradicional de los recursos vivos del mar y de los hidrocarburos submarinos.

La ley prevé también el desarrollo de las zonas costeras y de la maricultura; el establecimiento de parques marinos nacionales; el impulso a la recreación y el turismo en esas zonas y el establecimiento de comunidades pesqueras.

1.7 Plan Nacional de Contingencias.

Por acuerdo Presidencial de fecha 23 de Marzo de 1981, fue publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 15 de abril del mismo año, designando a la Secretaría de Marina como la autoridad responsable para la aplicación de dicho Plan y con ello establecer una organización y un mando unificado para llevar a cabo las acciones, en el combate y control de cualquier tipo de contaminación provocada por derrames de hidrocarburos o cualquier otra sustancia nociva al medio marino.

En este Plan se establecen los mecanismos de coordinación con las Dependencias Federales, Estatales, Municipales, Privadas y con la población en general, con el objeto de hacerlo efectivo.

El Plan Nacional de Contingencias para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias Nocivas en el Mar, responde a la creciente explotación de

los fondos marinos y de sus recursos materiales, entre los que se encuentra el petróleo, además del incremento que ha tenido el tráfico de buques petroleros, quimiqueros y de carga en general, que transportan sustancias nocivas al medio marino y que constituyen un riesgo de contaminación. Debido a la importancia y vulnerabilidad de este medio, sobre todo en lo que se refiere a pesquería, fauna, flora, instalaciones e intereses económicos, lo que ha hecho imperativo la toma de medidas conducentes a prever una reacción oportuna y adecuada en caso de contingencias, a fin de reducir al máximo la extensión de los daños por contaminación.

Este Plan se integra de un Consejo Técnico presidido por el Comandante de la Armada de México, de la Secretaría de Marina y con representantes de las Secretarías de Salubridad y Asistencia, de Comunicaciones y Transportes , de Agricultura y Recursos Hidráulicos , de Educación Pública, de la Defensa Nacional, de Asentamientos Humanos y Obras Públicas y de Patrimonio y Fomento Industrial, así como del Departamento de Pesca y Petróleos Mexicanos.

Como podemos observar en el párrafo anterior se da competencia para participar en dicho Plan a dependencias que han desaparecido por las necesidades económicas en la Administración Pública.

Tiene como objeto conocer la planeación y conducción de la política de saneamiento ambiental, y llevar a cabo, entre otras acciones, la investigación, estudio, prevención y control de la contaminación, el desarrollo urbano, la conservación del equilibrio ecológico y restauración y mejoramiento del ambiente; siendo sus acciones tomar las medidas que sean necesarias para contrarrestar o combatir un derrame de hidrocarburos u otras sustancias nocivas en el mar.

1.8 Bases de Coordinación del Convenio MARPOL 73/78.

En estas Bases de Coordinación participan las Secretarías de Relaciones Exteriores, de Marina, de Comunicaciones y Transportes, de Desarrollo Social, del Medio Ambiente Recursos Materiales y Pesca y Petróleos Mexicanos, con la finalidad de coordinarse entre sí para la aplicación del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, mismo que con fecha 2 de noviembre de 1973 fue adoptado, con su protocolo relativo del 17 de febrero de 1978, ambos instrumentos conocidos por la comunidad internacional como Convenio MARPOL 73/78, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 y 8 de julio de 1992 y 5 de agosto de 1993.

Las partes en estas Bases están conscientes de la necesidad de proteger el medio humano en general y el marino en particular de que las operaciones de los buques y sus derrames accidentales o negligentes de hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales que constituyen una grave fuente de contaminación; es por ende que surge la necesidad de tomar medidas de prevención, contención, recolección, planificación y salvamento de la vida humana en el mar, para combatir la contaminación del mar y toda vez que la aplicación del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques , MARPOL 73/78, se constituye decisivamente a la protección del medio marino.

Las partes en estas Bases subrayan la importancia de la aplicación de las leyes nacionales en materia ambiental y su reglamentación, por tal motivo en el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994 se establecen que entre otros objetivos, esta la necesidad de hacer del ordenamiento ecológico de zonas y regiones del país, un instrumento eficaz de protección del medio ambiente, conservar y usar adecuadamente los recursos naturales, detener y prevenir la contaminación del agua y adecuar y ampliar el marco legal para impedir acciones que dañen seriamente el medio ambiente.

En vista de lo anterior, las Secretarías antes mencionadas dentro del marco de sus respectivas atribuciones que les son conferidas por la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, acuerdan sujetarse a las Bases de Coordinación para hacer efectivo el Convenio MARPOL 73/78, mismo que dispone lo siguiente:

- Integrar un Cuerpo Colegiado para coordinar sus acciones y recursos para dar cumplimiento a las disposiciones del Convenio mencionado, asimismo para ejecutar dentro de la esfera de sus atribuciones los programas que permitan cumplir en sus extremos con dicho Convenio.

- El Citado Cuerpo Colegiado se integrará por los Representantes de las Secretarías en mención, previa determinación del pleno, podrá invitar a otras Secretarías, Organismos e Instituciones Públicas o Privadas.

- Este Cuerpo fungirá como Organismo de Asesoría y Consulta para la aplicación del Convenio, mismo que emitirá oportunamente estudios y opiniones con la problemática que surja de la aplicación del mismo, proponer mecanismos para el intercambio de información entre las Secretarías involucradas, estando presidido por el Secretario de Relaciones Exteriores, y los miembros

permanentes tendrán voto de calidad y estos a su vez designaran a sus representantes suplentes que serán los contenidos en los reglamentos interiores de cada Secretaría o disposiciones jurídicas, o que norman sus funciones dentro de cada organismo.

CAPITULO II.**2. TRATADOS INTERNACIONALES CELEBRADOS POR MEXICO PARA INSTRUMENTAR MEDIDAS PARA LA PRESERVACION DEL MEDIO MARINO.**

Primeramente para dar inicio a este capitulo, comenzaré diciendo que un tratado es "un acuerdo internacional celebrado por escrito entre estados y regido por el derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular". (4)

Por otro lado haré mención de algunos términos empleados para tener una visión de los preceptos que rodean al concepto antes señalado, como es el de ratificación, aceptación, aprobación y adhesión, según sea el caso: siendo el acto internacional por el que el Estado hace constar en el ámbito internacional su consentimiento en obligarse por un Tratado con el documento que emana de la autoridad competente y por

(4) Sepúlveda, César. Compendio de Derecho Internacional para Oficiales de la Armada de México.- 1993. Instituto Matias Romero de Estudios Diplomáticos. Pag. 116.

el que se designa a una o varias personas para representar al Estado en la negociación, la adopción o autenticidad del texto del tratado para expresar el consentimiento del Estado; entendiéndose también reserva, a la declaración unilateral del Estado mediante el cual firma, ratifica, acepta o aprueba el tratado; asimismo es importante hacer mención que se llama Estado Negociador al que participa en la elaboración de este y Estado contratante cuando ha consentido en obligarse pero que el tratado aun no entra en vigencia, por parte al Estado que se obliga con el tratado que está en vigor, y tercer Estado el que no es parte del tratado.

2.1. Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos.

En julio de 1958, México firma el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, aprobado el 12 de mayo de 1954, en la Ciudad de Londres, Inglaterra y entra en vigor el 26 de julio de 1958, con la finalidad de tomar medidas para prevenir la contaminación de las aguas del mar por descargas de hidrocarburos desde los buques.

Cabe hacer mención que dentro de los desastres navieros que han vertido toneladas de hidrocarburos encontramos los siguientes:

"LOS VERTIDOS DE PETROLEO MAS IMPORTANTES EN ACCIDENTES DE BUQUES PETROLEROS ENTRE LOS AÑOS DE 1979 Y 1990 EN DIFERENTES REGIONES DEL MUNDO". 5

<u>FECHA</u>	<u>PETROLERO</u>	<u>ZONA AFECTADA</u>	<u>PETROLEO</u> <u>VERTIDO</u>
JUL.DE 1979	ATLANTIC EXPRES	TOBAGO	276.000 TONELADAS
AGO.DE 1983	CASTELLO BELVER	SUDAFRICA	256.000 TONELADAS
MAR.DE 1978	AMOCO CADIZ	FRANCIA	228.000 TONELADAS
DIC.DE 1972	SEA STAR	GOLFO DE OMAN	120.000 TONELADAS

5) Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) NAIROBI, KENIA 1992.

FEB.DE 1980	IRENES SERENADA	GRECIA	102.000 TONELADAS
MAY.DE 1976	URQUIOLA	ESPAÑA	101.000 TONELADAS
FEB.DE 1977	HAWAIIAN PATRIOT	HAWAII	99.000 TONELADAS

<u>FECHA</u>	<u>PETROLERO</u>	<u>ZONA AFECTADA</u>	<u>PETROLEO</u> <u>VERTIDO</u>
NOV.DE 1979	INDEPENDENTA	TURQUIA	95.000 TONELADAS
ENE.DE 1975	JACOB MAESK	PORTUGAL	84.000 TONELADAS
DIC.DE 1985	NOVA	IRAN	71.000 TONELADAS
MAR.DE 1989	EXXON VALDEZ	ALASKA	36.000 TONELADAS

La Comunidad Internacional consiente de la necesidad de adecuación de los planes para la prevención de la contaminación por la irrazonable explotación de la naturaleza y avance tecnológico, creó en 1973 el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por

Buques, MARPOL 73/78, que a continuación mencionaré, sin perder de vista el convenio que estamos abordando.

En 1973 se crea el Convenio MARPOL 73/78, con la finalidad de establecer la seguridad para la navegación, conteniendo dos protocolos; el primero versa sobre los reportes de incidentes con sustancias tóxicas, aquí el Capitán o cualquier otra persona a cargo de una embarcación que se vea involucrada en un incidente, es decir cuando se de una descarga o posible derrame de hidrocarburos o sustancias líquidas nocivas empacadas, provocadas por desperfectos en la embarcación o en su equipo, con el fin de garantizar la seguridad del buque o en operaciones de salvamento en el mar, tiene la obligación de reportar los detalles del mismo de inmediato, conteniendo el reporte la identificación de la embarcación involucrada, el tiempo y tipo de las sustancias tóxicas y las medidas de asistencia y salvamento.

El protocolo número II establece el procedimiento del arbitraje, en donde existe la posibilidad de elegir un tribunal de Arbitraje a solicitud de cualquiera de las partes, que estará conformado por tres miembros nombrados por las partes involucradas en la disputa.

"En 1878 se agregó al Convenio el control de derrames por hidrocarburos, el cual modifico las disposiciones contenidas en el Convenio particularmente las del anexo I, absorbiendo el protocolo de 1973, que ya había entrado en vigor, este protocolo fue adoptado para buscar la mejor manera de prevenir y controlar la contaminación por buques, en especial la de los petroleros, para que entrara en vigor en 1983, después de 17 años de estar de observador México, ratifica su ingreso a este Convenio el 23 de abril de 1992". (6)

Siendo el objetivo primordial de MARPOL 73/78, el de preservar el medio marino, eliminando totalmente la contaminación internacional provocada por hidrocarburos, basura y otras sustancias tóxicas y disminuir el derrame accidental de tales sustancias por embarcaciones.

MARPOL 73/78 esta compuesto por 5 anexos, los cuales son:

ANEXO I Contiene reglamentos para la prevención de la contaminación por hidrocarburos (agua sucia de lastre, residuos oleosos del

(6) Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México 1985. Senado de la República. Secretaría de Relaciones Exteriores. Tomo XXVI. Pag. 769.

lavado de tanques, agua oleosa de setina, residuos aceitosos, ect., mismo que entró en vigor el 2 de octubre de 1983.

Con el anterior anexo se sustituye al Convenio Internacional de Prevención de la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos de 1954, siendo este uno de los Convenios más importantes en virtud de que dio las bases para la celebración del Convenio MARPOL 73/78, que además de abordar la contaminación por Buques de Hidrocarburos, abarca la basura y otras sustancias tóxicas generadas por estos.

ANEXO II Contienen los reglamentos para el control de la contaminación por sustancias líquidas nocivas a granel como residuos que permanecen en los buques que transportan productos químicos, luego de descargar dichas sustancias, este anexo se aplica a todas las embarcaciones que transporten sustancias líquidas nocivas en montón o sin embazar, entró en vigor el 6 de abril de 1987.

ANEXO III Contiene los reglamentos para la prevención de la contaminación por sustancias dañinas a granel, entró en

la Región del Gran Caribe, surge la llamada (WCISW) iniciativa del Gran Caribe sobre los Desechos Generados por Buques, que es un proyecto de asistencia técnica, que se ha formulado en repuesta a las preocupaciones que surgieron del taller regional para el Gran Caribe sobre Apresto y Respuesta a Derrames de Hidrocarburos, donde los representantes de los gobiernos solicitan a la Organización Marítima Internacional designar como área especial al mar del Gran Caribe, atendiendo a que es una área marina en la que por razones Técnicas reconocidas en relación con sus condiciones aceanográficas y ecológicas y a su tráfico requiere métodos especiales para la prevención de la contaminación marina por basura. La resolución se adoptó en 1991 el 4 de julio, denominándola enmienda a citado anexo, esta área especial incluye al Golfo de México y se extiende desde las Bahamas hasta el punto más meridional de la Guyana Francesa, entrando en vigor esta enmienda el 4 de abril de 1983, de conformidad con esta disposición se prohíbe a los buques descargar en ella.

En octubre de 1986, México firma el Convenio para Protección y el Desarrollo del Medio Marino de la Región del Gran Caribe, aprobado en la ciudad de Cartagena, Colombia el 24 de marzo de 1983 y que entra en vigor el día 11 de octubre de 1986.

Su objetivo es proteger y ordenar el medio marino y las zonas costeras de la región del Gran Caribe.

En octubre de 1986, México firma el Protocolo de Cooperación para Combatir los Derrames por Hidrocarburos en la Región del Gran Caribe, el cual es producto de la Convención para la Protección y el desarrollo del Medio Marino de la Región del Gran Caribe, de Cartagena de 1983, aprobado en la misma ciudad de Cartagena, Colombia el 24 de marzo de 1983; entrando en vigor el 11 de octubre de 1986.

Su finalidad es facilitar un marco para la cooperación regional y la prestación de asistencia en caso de algún incidente de derrame de hidrocarburo en la región del Gran Caribe.

La iniciativa del Gran Caribe para los Desechos Generados por Buques, se propone brindar asistencia a los 22 países y territorios desarrollados de la región para superar los obstáculos legales y técnicos que impiden la implementación eficiente de MARPOL 73/78.

La obligatoriedad de las disposiciones de MARPOL 73/78 y de su anexo V, depende de la implementación efectiva del control de Bandera Estatal y del control Portuario Estatal, toda vez que la implementación recae en primera instancia, en el Estado de Bandera, es decir,

en el país en el que se encuentra registrado el buque, en cuanto al control portuario se requiere de una inspección de buques por personal capacitado en administración marítima, la existencia de un mecanismo policial, es otro elemento para la implementación del Convenio, ya que cuando algún buque causa contaminación y logra escabullirse, cualquier reglamentación resulta ineficiente e innecesaria, consecuencia de que muchos países no forman parte del Convenio o no cuentan con legislaciones necesarias y la capacidad de velar por su cumplimiento.

Para asegurar la ratificación e implementación de MARPOL 73/78 y la designación de la Región del Gran Caribe como área especial se requiere fomentar el interés político, con el objeto de proteger las aguas nacionales de dicha área de los desechos generados por los buques, la cooperación de las partes y establecer un criterio regional coordinado de obligatoriedad, ya que el propósito general del marco legal del Convenio WCISW, es el de ayudar a los países en desarrollo de la Región del Gran Caribe a superar los obstáculos que les impida ratificar e implementar el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, debiendo para tal efecto formar Grupos de Trabajo Nacional integrados por autoridades portuarias, marítimas, ambientales y de manejo de desechos.

La iniciativa del Gran Caribe sobre los Desechos Generados por Buque, convocó a su primer Taller Legal sobre la aplicación de MARPOL 73/78 en los países de la Región del Gran Caribe de 6 al 10 de noviembre de 1995 en la Habana, Cuba; en donde los principales objetivos a tratar fueron:

- Analizar los requisitos legislativos de MARPOL 73/78, incluyendo objetivos y disposiciones contenidas en el.
- Revisar aspectos concretos fundamentales para la aplicación exitosa en el nivel nacional.
- Asistir a la formulación de la legislación nacional para la aplicación del MARPOL 73/78.
- Identificar necesidades de prioridad para que asistan a la ratificación de este.

2.2 Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y otras Materias. DUMPING 72 de Londres (Vertimientos).

En agosto de 1975, México firma el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y otras Materias, aprobado el 29 de diciembre de 1972 en las Ciudades de México, Distrito Federal;

Londres, Inglaterra; Moscú, Unión Soviética y Washington, Estados Unidos; entrando en vigor el 30 de agosto de 1975.

El objetivo del Convenio es el controlar la contaminación del mar por vertimiento de desechos y alentar la concertación de acuerdos de determinadas zonas geográficas para completar el convenio.

Este Convenio fue publicado en el Diario Oficial de la Federación de fecha 30 de enero de 1978, designando a la Secretaría de Marina como autoridad competente para el ejercicio de todas y cada una de las funciones contenidas en el Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y Otras Materias.

"Observando que la contaminación del mar tiene sus orígenes en diversas fuentes tales como vertimientos y descargas a través de la atmósfera, los ríos, los estuarios, las cloacas y las tuberías, y que es importante que los Estados utilicen los mejores medios posibles para impedir dicha contaminación y elaboren productos y procedimientos que disminuyan la cantidad de desechos nocivos que deben de ser evacuados y convencidos de que puede y debe comprenderse sin demora una acción internacional para controlar la contaminación del mar por

vertimientos de desechos, pero que dicha acción no debe excluir el estudio, lo antes posible, de medidas destinadas a controlar otras fuentes de contaminación del mar; y deseando mejorar la protección del medio marino, alentando a los Estados con intereses comunes en determinadas zonas geográficas a que concierten los acuerdos adecuados". (7)

Las partes contratantes del Convenio que estamos abordando deberán de tomar las medidas eficaces individuales, según su capacidad científica, Técnica y económica, así como la participación activa de la colectividad, para impedir la contaminación del mar causada por vertimientos y armonizar sus políticas, tratando únicamente de regular los vertimientos, que como hemos de referirnos, es toda evacuación deliberada en el mar de desechos u otras materias efectuada desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar; o bien todo hundimiento deliberado en el mar de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.

(7) Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México 1972-1974. Senado de la República. Secretaría de Relaciones Exteriores. Tomo XX. Pag. 291

Teniendo la obligación los Estados contratantes de prohibir el vertimiento de cualquiera de las mencionadas en cualquier condición de compuestos orgánicos halogenados, mercurio y sus compuestos, cadmio y sus derivados, plásticos persistentes, petróleo crudo y sus derivados, materias radioactivas etc., pudiéndose otorgar permisos en los que si son aprobados se deberá especificar el lugar y método mediante el cual se realizará el depósito. y de los cuales pueden ser arsenico, plomo, cobre, zinc, etc.

Cabe hacer notar, que si bien es cierto que se prohíben vertir determinados contaminantes al mar, y que otros mediante permisos son vertidos, antes de realizar el depósito se debe de realizar un estudio muy amplio, en virtud de que se pueden dar movimientos transfronterizos de contaminantes, que posteriormente mencionaré, toda vez que si ya fue hecho el vertimiento, estas sustancias, como por ejemplo: el vertimiento de una embarcación, a determinado tiempo produce oxidación, que puede trasladarse a las costas de otro Estado, por otro lado como podemos ver los convenios en materia de prevención de la contaminación del mar están relacionados.

Asimismo, no podía dejar a un lado a la reglamentación que el 23 de enero de 1979, fue publicada

en el Diario Oficial de la Federación, denominándose Reglamento para Prevenir y Controlar la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y Otras Materias, el cual se encuentra en vigor y puesto en funcionamiento por la propia Secretaría de Marina, a través de la Armada de México.

Conforme a lo dispuesto por el artículo 133 de nuestra Carta Magna, a la adhesión de México al Convenio de Londres sobre vertimientos implica, que este instrumento pasó a formar parte de la legislación mexicana con todo y sus tres anexos.

Con el propósito de sistematizar la aplicación del Convenio en el ámbito nacional, en 1979 el Gobierno Mexicano expidió el Reglamento para Prevenir y Controlar la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y Otras Materias, cuya aplicación corresponde a la Secretaría de Marina, como anteriormente se hizo mención.

El objeto de este reglamento es controlar el vertimiento deliberado de desechos y otras materias en el mar, para prevenir el daño que pueda ocasionar al equilibrio ecológico.

Entre las disposiciones de este Reglamento, destaca el requisito de la obtención de permisos para efectuar vertimientos, para el otorgamiento de dichos permisos la

autoridad debe tomar en consideración, entre otros aspectos, los efectos que el vertimiento proyectado pueda causar en la salud humana, la biología marina, los recursos minerales, las actividades económicas y recreativas.

En su artículo 7, este ordenamiento prevé la determinación de zonas específicas para las operaciones de vertimiento, las cuales están en estudio por parte de la Secretaría de Marina.

2.3 Convenio de Basilea sobre el movimiento transfronterizo de sustancias tóxicas.

Es en el año de 1989, cuando México firma el Convenio de Basilea de Movimientos Transfronterizos de Desechos Tóxicos, adoptado en el mes de marzo en la ciudad de Basilea, Suiza; y aprobado por unanimidad por los 116 Estados participantes en la Convención, incluyendo a México, con el propósito fundamental de controlar los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y brindar protección particular a los países en desarrollo, así como promover su disponibilidad para realizarlos adecuadamente.

Asimismo conscientes del peligro creciente que para la salud humana y medio ambiente representa la generación y la complejidad cada vez mayor de los desechos peligrosos y otros desechos, así como sus movimientos y convencidos los estados de tomar las medidas necesarias para el manejo de los desechos peligrosos, de manera más eficaz de proteger la salud humana y el medio ambiente contra los daños que entrañan tales desechos, y reconociendo que los Estados tienen derecho de prohibir la entrada o la eliminación de los mismos ajenos a su territorio y su deseo de que se prohíban los movimientos transfronterizos, tomando en consideración que el Estado que haya generado dichos desechos al trasladarlos a otro, únicamente deben permitirse sólo cuando se realicen en condiciones que no presenten peligro y en condiciones que se ajusten a las condiciones del presente Convenio.

Este Convenio considera que el mejor control de los movimientos transfronterizos de desechos actuará como un incentivo para su manejo ambientalmente racional y para la reducción de estos movimientos como Estado de Tránsito.

Asimismo reconoce que de producirse una violación grave de las disposiciones del Convenio de cualquiera de sus Protocolos, se aplicaran las normas pertinentes de Derecho Internacional de los Tratados.

"Teniendo en cuenta la declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Humano (Estocolmo, 1972), las Directrices y Principios aprobados por el Consejo de Administración del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, para su decisión 14/30, del 17 de julio de 1957, las recomendaciones del Comité de Expertos en el Transporte de Mercaderías Peligrosas de las Naciones Unidas (formuladas en 1957 y actualizada cada dos años), las recomendaciones, instrumentos y reglamentaciones pertinentes adoptadas dentro del sistema de las Naciones Unidas; la labor y los estudios realizados por otras organizaciones internacionales y regionales". (8)

Teniendo en consideración la aplicación de tecnologías ambientales racionales que generen escasos desechos, mediante el reciclado y buenos sistemas de administración y de manejo que permita reducir al mínimo la generación de desechos peligrosos y otros desechos y la preocupación de control rigurosamente los movimientos transfronterizos y de reducirlos, son algunos de los

(8) Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México, 1989, Senado de la República. Secretaría de Relaciones Exteriores, Tomo XXX. Pag. 42

alcance entre otros propósitos del presente Convenio, y que tiene en sus conceptos los desechos peligrosos y otros desechos, como pueden ser los radioactivos, sustancias químicas que con el contacto del aire o agua son flamables y que en su primer anexo los contempla.

Además de lo anterior, el Convenio en comento establece que los desechos que sean trasladados, previamente se debe de tener la autorización del Estado de Importación, y Estados participantes, para que al traslado de las sustancias o desechos peligrosos, este debidamente enterado del contenido, cantidad, que tipo de desecho, punto de contacto, manejo ambiental racional, zona sometida para la destrucción, transportista, etc., asimismo obligaciones para las partes contratantes como las siguientes:

Las partes que ejerzan su derecho a prohibir la importación de desechos peligrosos para su eliminación, comunicaran a las demás partes su decisión.

Las partes prohibirán, o no permitirán la exportación de desechos peligrosos a las partes que no hayan prohibido la importación de esos desechos, cuando dicha prohibición se les haya comunicado.

"Las partes prohibirán o no permitirán la exportación de desechos peligrosos si el estado de

importación no da su consentimiento por escrito a la importación de que se trate, siempre que dicho estado de importación no haya prohibido la importación de tales desechos". (9)

El presente Convenio toma como medidas apropiadas para reducir al mínimo la generación de desechos peligrosos, desde los aspectos social, tecnológicos y económicos para una adecuada eliminación con participación de las personas que participen en el manejo de estos, para reducir al mínimo las consecuencias para el caso de que se pueda dar una contaminación no permitiendo la exportación de desechos peligrosos a estados pertenecientes a una organización de integración económica y/o política que sea parte, principalmente a países en desarrollo, asimismo que el Estado de Exportación no cuente con los medios para la eliminación de los desechos.

Nada de lo anterior, afectará de manera alguna a la Soberanía de los Estados, sobre su mar Territorial establecida de conformidad con los derechos

(9) Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México, 1989. Tomo XXX. op. cit. Pag. 47

internacional, ni los Derechos Soberanos, a su jurisdicción que poseen estos en sus zona económicas exclusivas y en sus plataformas continentales, ni al ejercicio de sus buques o aeronaves de derechos de libertades de navegación.

Cabe hacer mención que el Estado de Exportación notificará por escrito o exigirá al generador por conducto de sus autoridades competentes, que proporcione mayor información sobre las sustancias que serán trasladadas, informando asimismo a los Estados Interesados y de tránsito, acusando estos últimos acuse de recibo de esta información, no se podrá hacer el movimiento sin previa autorización por escrito del Estado de Importación.

2.4 Tercera Conferencia de Mar de Montego Bay, Jamaica 1982 (III COFEMAR).

"Los Estados Partes de esta Convención por el deseo de solucionar con espíritu y cooperación mutuas todas las cuestiones relativas al derecho del mar y conscientes del significado histórico de esta convención como contribución importante al mantenimiento de la paz, la justicia y el progreso para los pueblos de todo el mundo,

así como la preservación del medio ambiente en las zonas marítimo terrestre y consientes de este problema, y del logro de esos objetivos para contribuir a la realización de un orden económico internacional justo y equitativo que tenga en cuenta los intereses y necesidades de la humanidad en general y en particular de las necesidades de los países en desarrollo ya se trate de ribereños o sin litoral, y afirmando que las normas y principios del derecho internacional general seguirán rigiendo las materias no reguladas". (10)

En la Tercera Conferencia del Mar, se establece que una de las obligaciones de los Estados es la de dictar leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de fuentes terrestres, de embarcaciones, tuberías, estructuras de desagüe, de vertimientos de hidrocarburos o sustancias nocivas y persistentes.

Las leyes, reglamentos, medidas, reglas y procedimientos recomendados por los mismos Estados deben contener disposiciones destinadas a reducir y controlar lo más eficientemente posible la contaminación del mar,

(10) Tercera Conferencia sobre Derecho del Mar. Montego Bay, Jamaica de 1982. Pag. 2.

asimismo establece la facultad de los estados ribereños de expedir sus leyes y reglamentos según sus necesidades y situación política y económica relativa a sus actividades en la zona y de sus fuentes terrestres o un buen control de sus embarcaciones que reúnan los requisitos esenciales para la navegación, adecuando sus necesidades a la realidad actual.

2.4.1 Antecedentes Históricos de la III Conferencia del Mar.

Es importante señalar que la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, fue celebrada en Ginebra, Suiza en 1958, teniendo una mínima atención por parte de los Estados, y que únicamente en su artículo 24 de la Convención sobre la Alta Mar impuso la obligación general de regular las descargas de hidrocarburos provenientes de embarcaciones o tuberías, o bien que resultan de actividades de explotación del lecho marino y su subsuelo y en el artículo 25 de la misma Convención obliga a los Estados a adoptar medidas para prevenir la contaminación de los mares como resultado del vertimiento de desechos radiactivos; siendo este instrumento internacional el que dispuso que los

Estados ribereños están obligados a establecer zonas de seguridad alrededor de las instalaciones artificiales, así como a adoptar en dichas zonas las medidas necesarias para la protección de los recursos vivos en contra de cualquier agente nocivo.

Toda vez que es evidente que estas normas pertenecen a una etapa incipiente de la protección del medio marino por parte del Derecho Internacional, es una base para la subsecuente reunión de las Naciones Unidas, para la adecuación de la realidad para combatir la contaminación del Medio Ambiente, que fue celebrada en Estocolmo en 1972-, misma que contribuyó poderosamente a despertar la conciencia de la humanidad, en la cual estableció en sus principios 7 y 21, que los Estados adoptarán todas las medidas posibles para prevenir la contaminación de los mares, y que los Estados se asegurarán en el ejercicio de sus derechos de soberanía para la explotación de recursos, que las actividades dentro de su jurisdicción o control para no causar daño al medio ambiente de otros Estados.

Estas Conferencias, sirvieron de base a los trabajos de la Tercera Conferencia del Mar celebrada en Montego Bay, Jamaica de 1982, sobre la protección y preservación del medio marino que tuvieron lugar en el seno de la

Tercera Comisión, conteniendo el compendio de normas y principios legales más adecuados a la realidad actual, más completo y variado.

Como anteriormente se hizo mención la preservación del medio marino fue uno de los puntos que recibió una atención prioritaria por parte de la Tercera Conferencia del Mar, por consiguiente, las fuentes de contaminación y las medidas para combatirlas, las normas para preservar el balance ecológico del medio marino, las obligaciones y responsabilidades en relación con los daños a dicho medio y al Estado ribereño, y la cooperación internacional fueron temas que la Tercera Conferencia del Mar, que fue asignada a su Tercera Comisión de 1982.

En términos generales, la Convención de 1982 establece medidas para reducir y controlar la contaminación del medio marino, por descargas de sustancias tóxicas, perjudiciales y nocivas, procedentes de fuentes terrestres, de la atmósfera o a través de ella o bien por vertimientos; asimismo formula reglas internacionales que habrán de ser tomadas en consideración por los diferentes Estados con el objeto de prevenir, reducir y controlar la contaminación de mar, y fija sanciones por infracciones a las leyes o reglamentos expedidos por cada Estado.

2.4.2 Importancia de la Conferencia respecto al territorio ganado al Mar para México.

Se entiende como terrenos ganados al mar, o a cualquier otro depósito que se forme con aguas marinas, siendo aquella superficie de tierra que se encuentra entre los límites de la zona federal marítima terrestre nueva y la original que existía antes de que por causas naturales o artificiales se descubra y ganen terrenos al mar.

Cuando por causas naturales se descubran terrenos y se ganen al mar o a cualquier otro depósito de agua marítimas, se realiza el estudio respectivo mismo que será realizado por las dependencias que tengan ingerencia para conocer y delimitar estos terrenos, teniendo coordinación con la Secretaría de Gobernación, una vez realizados estos estudios, los terrenos serán destinados al servicio de las dependencias o entidades de la Administración Pública Federal, Estatal o Municipal; para el cumplimiento de sus funciones, al servicio público y en caso de que estos terrenos no sean los adecuados para que sean utilizados de estas, se podrán otorgar concesiones o permisos en favor de particulares, para su uso, aprovechamiento o explotación.

Teniendo Gran relevancia la Tercera Conferencia del Mar con respecto a los terrenos ganados al mar, en virtud de extender su mar territorial, tomando en consideración la línea de base a partir de donde comienza a medirse las 12 millas náuticas, aprovechando las aguas marinas que por circunstancias geográficas pasan a formar parte de las aguas interiores; tomando en consideración que no siempre que se ganan terrenos al mar, se ganan aguas marinas; si no que en ocasiones únicamente se extiende el territorio nacional, teniendo la necesidad de estar realizando los estudios correspondientes por todo cambio de este terreno, ya que se puede perder como se puede ganar.

2.4.3. Tipos de Mares establecidos por la III Conferencia del Mar.

Es importante hacer mención de los tipos de mares establecidos por la Tercera Conferencia del Mar, celebrada en Montego Bay, Jamaica de 1982, en virtud de que una vez hecha la mención correspondiente de cada una de las zonas marítimas, interesándonos únicamente en las cuales ejerce soberanía México, y una vez se tendrá una visión más amplia de los diversos derechos y obligaciones

que tienen tanto el Estado ribereño como los demás para con este, y de los cuales mencionaré en primer lugar a las Aguas Internas, Mar Territorial, Zona Contigua, Zona Económica Exclusiva y Plataforma Continental, reconocidas por la comunidad internacional.

2.4.3.1 Aguas Interiores.

Se da a las Aguas Marinas Interiores un régimen jurídico propio, independiente del aplicable a otras zonas marinas de jurisdicción nacional. Hasta ahora, nuestra legislación las había asimilado al régimen del Mar Territorial, un tanto inadecuadamente ya que en las primeras no existe la limitación a nuestra soberanía que prevalece en el segundo, por el derecho de paso inocente a embarcaciones extranjeras; siendo las Aguas Interiores las situadas dentro de la línea de base donde se mide el mar territorial, como lo son los ríos, lagos lagunas, etc.

2.4.3.2 Mar Territorial.

El Mar Territorial es uno de los conceptos más antiguos y más importantes del derecho internacional del

mar. El papel decisivo que este espacio oceánico desempeñó en el devenir histórico de los pueblos de la antigüedad y aún en la época parece acrecentarse ante el potencial extraordinario que gracias a los progresos alcanzados por la ciencia y la tecnología ofrecen el océano, sus usos y recursos, al desarrollo presente y futuro de la humanidad.

A la faja de agua situada entre las costas del territorio de un estado y el alta mar, se le denomina "Mar Territorial", es este espacio los Estados prolongan su soberanía territorial, pero la costumbre internacional consagra el derecho de "Paso Inocente" para las embarcaciones de otros Estados en esa franja.

Paso inocente es pues, el derecho a navegar por el "Mar Territorial" de un Estado que tienen las embarcaciones extranjeras, ya sea para dirigirse hacia esas aguas, ya sea para salir de ellas dirigiéndose hacia el alta mar. Respecto de lo anterior, el texto de la Haya de 1930 establece: "El hecho de navegar en el Mar Territorial sea para atravesarlo sin entrar en las aguas interiores, constituye el paso inocente". Inocente quiere decir, el paso de las embarcaciones para realizar actos que no atenten en contra de la seguridad, el orden público y los intereses fiscales del Estado ribereño. El

paso inocente para los buques de guerra extranjeros, es considerado como un derecho tolerado y requerirá de un permiso para navegar en las aguas interiores de un Estado, no se considera paso inocente, el de las embarcaciones de pesca extranjeras que no cumplan con las leyes y reglamentos publicados por el Estado ribereño acerca de la pesca en su Mar Territorial.

2.4.3.3 Zona Contigua.

La Zona Contigua al mar territorial, es la porción de aguas marinas que no se podrá extender más allá de las 24 millas náuticas contadas desde la línea de base a partir de donde se mide el mar territorial, en donde el estado ribereño debe de tomar las medidas necesarias de fiscalización para prevenir las infracciones de sus leyes o reglamentos aduaneros, fiscales, de migración o sanitarias, que pudieren cometerse en su mar.

2.4.3.4 Zona Económica Exclusiva.

La Zona Económica Exclusiva es una área situada mas allá del mar territorial y adyacente a éste, sujeta a régimen jurídico específico establecido en esta zona, y

en la cual el Estado ribereño ejerce su soberanía, y para los fines de explotación, conservación y ordenación de los recursos naturales, tanto vivos, como del lecho y subsuelo del mar, utilización de instalaciones o islas artificiales, investigación científica marina, la protección y conservación del medio marino.

La anchura de la Zona Económica Exclusiva, no se extiende más allá de 200 millas náuticas, contadas a partir de la línea de base donde se mide el mar territorial, asimismo los estados sin litoral, tienen derecho de libertades de navegación, sobrevuelo y tendido de cables y tuberías submarinas, cumpliendo las leyes y reglamentos expedidos por el Estado ribereño, además de pescar en esta zona de los excedentes de especies marinas, siempre y cuando no se encuentren en reproducción, esto con autorización del Estado ribereño.

2.4.3.5 Plataforma Continental.

La Plataforma Continental de un Estado ribereño, comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien

hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior al margen continental no llegue a esa distancia y cuya latitud no exceda de 60 millas marinas, que unan puntos fijos definidos por medio de coordenadas de latitud y longitud.

Dentro de los derechos que tiene el Estado ribereño en su Plataforma Continental, ejerce soberanía y efectos de exploración y explotación de sus recursos.

Todos los Estados tienen derecho a tender en la Plataforma Continental cables y tuberías submarinas, pudiendo el Estado ribereño a reserva de su derecho a tomar medidas razonables para la explotación de la Plataforma Continental, la explotación de sus recursos naturales y la prevención, reducción y control de la contaminación causada por tuberías, no podrá impedir el tendido o la conservación de tales cables o tuberías.

2.5 Agenda XXI de la Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo.

El 5 de junio de 1992, México aprueba el programa AGENDA XXI, junto con el resto de los países que asisten

a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo (CNUMAD) celebrada en Río de Janeiro, Brasil.

El programa contiene medidas que se pretende se adopten en todas las áreas relacionadas con el desarrollo sostenible del planeta, desde el momento hasta el Siglo XXI.

La Conferencia sobre Medio Ambiente y Desarrollo celebrada en Río de Janeiro, Brasil, en junio de 1992, es una conjugación de la voluntad política de más de cien Jefes de Estado de Gobierno, cientos de expertos científicos de todo el mundo, miles de individuos agrupados en torno a organismos no gubernamentales y el sistema de las Naciones Unidas, fueron el marco majestuoso para que la comunidad internacional estableciera compromisos éticos y políticos con las generaciones presentes y futuras, para tener un medio ambiente más limpio para combatir las amenazas por degradación ecológica del planeta y una economía sostenible, para satisfacer las necesidades.

En el Capítulo 17 de la Cumbre de la Tierra, en la Agenda XXI de Río de Janeiro, Brasil, se establece la protección de los Océanos y de los Mares de todo el mundo, incluidos los mares cerrados y semicerrados, así

ESTA TESIS NO DEBE SALIR DE LA BIBLIOTECA

79

como de las zonas costeras y protección, utilización racional y desarrollo de sus recursos vivos.

"La degradación del medio marino, se puede deber a una amplia variedad como pueden ser las provenientes de fuentes terrestres, que representa el 70% de la contaminación marina, mientras que por las actividades de transporte marítimo, de plataformas artificiales y de los vertimientos en el mar, representa el 10% cada uno el 10% cada uno, los contaminantes que suponen la mayor amenaza para el medio marino, en orden variable de importancia y en situaciones nacionales y regionales, son sin lugar a dudas el de las aguas residuales, los nutrientes, los compuestos orgánicos, sintéticos, la basura, los radionúclidos, el petróleo en sus diversas modalidades, siendo estas sustancias en su mayoría provenientes de la fuente terrestre, caracterizándose por la persistencia, bioacumulación y toxicidad, siendo un grave problema toda vez que hasta la fecha no ha sido efectivo ningún plan para hacer frente a esta contaminación; si bien es cierto que muchos de estos únicamente han reducido la contaminación, es también que no han sido efectivos

totalmente y por ende la preocupación de la comunidad internacional, para hacer frente a este problema". (11)

Asimismo en esta Agenda XXI de Río de Janeiro, Brasil, entre otras innovaciones encontramos que se trata de concientizar a la comunidad internacional del grave problema que afrontamos en nuestros días, y dar soluciones para combatir este problema mediante la aplicación de métodos científicos, cooperación y coordinación en los planos internacional y regional siendo su ejecución mediante el financiamiento de recursos económicos por parte de los gobiernos, a fin de emplear maquinaria que no contamine o que reduzca al mínimo los contaminantes.

2.6 Acuerdo Bilateral entre Estados Unidos y México.

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el de los Estados Unidos de América consientes de la importancia de preservar el medio marino y conservar los

(11) Cumbre de la Tierra, Agenda XXI de la Declaración de Río de Janeiro, Brasil 1982. Secretaría de Desarrollo Social. Tomo II. Pag. 211.

organismos vivos que en el habitan, reconociendo que la contaminación del mismo por hidrocarburos o por otras sustancias nocivas daña o puede dañar las condiciones ecológicas del mar, en detrimento de la naturaleza y pudiendo constituir una amenaza a la salud y al bienestar público.

"El acuerdo de cooperación sobre contaminación del medio marino por derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas contiene un plan de contingencias que tiene la finalidad de desarrollar medidas que permitan tratar incidentes contaminantes y garantizar una respuesta adecuada en cada caso que pueda afectar de manera significativa el medio marino de uno o ambos países". (12)

El presente acuerdo considera al área comprendida del mar de cada país e incluye las costas adyacentes que se encuentran de su lado, para que cada uno de estos hagan frente al incidente con el apoyo de sus respectivas dependencias en la jurisdicción de su competencia; asimismo en su artículo segundo se

(12) Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México 1989. Tomo XXX. op. cit. Pag. 37.

establecen conceptos para determinar el campo de aplicación del acuerdo en cuestión y de los cuales mencionaremos los siguientes:

- a) Incidente Contaminante: Significa que un derrame o la amenaza de un derrame inminente de hidrocarburos o de cualquier sustancia nociva en el mar, de magnitud o significación tal que requiera una respuesta inmediata para contener, recuperar o destruir la sustancia, y proteger la fauna y flora marina y salud para el bienestar público.
- b) Hidrocarburos: Significa Petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, el combustóleo los fangos, los residuos petrolíferos y los productos refinados.
- c) Sustancias Nocivas: Significa aquellos elementos compuestos que al derramarse en el medio marino presentan un peligro inminente y significativo a la salud al bienestar público o que pueden afectar los recursos naturales incluyendo, entre otros, los peces, mariscos, animales mamíferos, costas y playas.

Por otra parte ambos países se comprometen a desarrollar de conformidad con sus posibilidades, sistemas operativos nacionales aplicables dentro de sus respectivas áreas, para prevenir y combatir los efectos adversos en el medio marino de incidentes contaminantes, por medio del intercambio de información actualizada y a consultar para garantizar una cooperación adecuada entre sus autoridades competentes y que en el caso de México, la autoridad coordinadora será la Secretaría de Marina, que con apoyo de las dependencias auxiliares, según la naturaleza del incidente contaminante de que se trate, pueden participar las Secretarías de Gobernación, de Relaciones Exteriores, Comunicaciones y Transportes, de Medio Ambiente Recursos Naturales y Pesca y Petróleos Mexicanos, entre otras y por parte de los Estados Unidos de América, a la Guardia Costera de los Estados Unidos y al Equipo Nacional de Respuesta de los Estados Unidos, con sus dependencias auxiliares, teniendo las autoridades coordinadoras facultades para recomendar a sus respectivos gobiernos las medidas necesarias para el control de incidente contaminante.

2.7 Acuerdo entre México, Guatemala y Belice.

Este acuerdo fue firmado por México, por tener ingerencia con respecto a los convenios firmados por Estados Unidos de América el 29 de noviembre de 1985, sobre la Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente en la zona fronteriza internacional terrestre y marítima, conscientes de la importancia de prevenir la contaminación de mar por incidentes de sustancias peligrosas que pueden constituir un riesgo a la salud pública y bienestar al medio ambiente y a la comunidad en general y tomando en consideración que el Convenio de Basilea sobre movimientos transfronterizos de sustancias tóxicas, firmado también por México en 1989, con el propósito fundamental de controlar los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y promover su disponibilidad para realizarlos adecuadamente, México consciente de la necesidad de prevenir la contaminación entre Guatemala y Belice, para posibles movilizaciones de sustancias peligrosas en sus costas del sur y conscientes del peligro creciente que para la salud humana y medio ambiente representa la generación y la complejidad cada vez mayor de los desechos peligrosos, así como sus movimientos y convencidos los estados de tomar las

medidas necesarias para el manejo de los desechos peligrosos, de manera más eficaz de proteger la salud humana y el medio ambiente contra los daños que entrañan tales desechos, y la eliminación de los mismos, ajenos a su territorio y su deseo de combatir algún incidente contaminante.

Este Convenio considera que el mejor control de los desechos o contaminantes para su manejo ambientalmente racional y para la reducción de estos en beneficio de los Estados contratantes.

El presente Acuerdo toma como medidas apropiadas para reducir al mínimo la generación de desechos peligrosos, de medidas de seguridad para casos de incidentes contaminantes, por hidrocarburos y sus derivados, asimismo los Estados se comprometen a prohibir los vertimientos deliberados de sustancias tóxicas, tomando las medidas necesarias y de control a sus embarcaciones para que no se contaminen las costas o mares de jurisdicción de cada Estado.

CAPITULO III.

3. FUNCIONES Y OBJETIVOS ESPECIFICOS DE LA PRESERVACION DEL MEDIO MARINO POR LAS DEPENDENCIAS DEL EJECUTIVO FEDERAL.

Es necesario establecer las facultades de cada Dependencia, con respecto a la contaminación marina.

3.1 Secretaría de Marina.

La competencia de la Secretaría de Marina como dependencia del Ejecutivo Federal, en materia de contaminación marina se encuentra definida en diversos preceptos legales, y como anteriormente se ha hecho mención, las atribuciones que le son conferidas por la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal en su artículo 30, entre otras encontramos que es la facultad para ejercer la soberanía en aguas territoriales, así como ejercer la vigilancia en las costas del territorio, vías navegables, islas nacionales y zona económica exclusiva, otorgar y administrar el servicio de Policía Marítima, intervenir en el otorgamiento de permisos para expediciones o exploraciones científicas extranjeras o internacionales en aguas nacionales.

Cabe hacer mención que el vocablo Soberanía en el

Derecho Internacional, incluye la Independencia del Estado que se expresa en su personalidad jurídica, que constituye el Poder Supremo en el Territorio de su jurisdicción; en las relaciones con los demás, es sujeto de Derecho Internacional, en el principio consagrado de igualdad de los Estados.

Asimismo en la última fracción del artículo antes mencionado, estable que son también de su competencia las demás que atribuyan expresamente las leyes y reglamentos, es por ende que el Reglamento para Prevenir y Controlar la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, atribuye a la Secretaría de Marina la competencia para conocer de vertimiento, con facultades para imponer multas, cuando una contaminación provenga de buques, aeronaves, plataformas y otras estructuras, quedando excluidas las fuentes de contaminación terrestre.

La competencia para conocer de contaminación proveniente de fuentes terrestres corresponde a la Secretaría de Desarrollo Social y Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural a través de la Comisión Nacional del Agua que expresamente contempla diversos artículos de la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Medio Ambiente y Ley de Aguas

Nacionales, que anteriormente se han hecho mención en el Capitulo I, y salvo que no concurran éstas, intervendrán las autoridades Estatales y Municipales; pudiendo la Secretaría de Marina implementar el procedimiento para combatir la contaminación proveniente de fuentes terrestres, lo anterior con fundamento en los artículos 4o. y 5o. fracciones IV, VI, VII y IX de la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Medio Ambiente, que entre otras atribuciones establece que en materia de preservación, restauración y protección al ambiente que tiene el Estado, van a hacer ejercidas de manera concurrente por la Federación. La Secretaría de Marina a través de la Armada de México, no tiene competencia para la imposición de sanción alguna cuando las descargas contaminantes provengan de tierra, pero si puede presentar la denuncia correspondiente para que la Secretaría encargada de conocer de tales hechos, para que tome intervención como autoridad competente, para resolver el problema y sobre todo para preservar el medio que nos rodea.

De implementar un procedimiento la Secretaría de Marina Armada de México, el infractor tendría como posibilidad para recurrir la sanción, por falta de competencia e interponer inconformidad ante la propia Secretaría, el Juicio de Nulidad ante el Tribunal Fiscal de la Federación y el Amparo como última Instancia.

El Reglamento para Prevenir y Controlar la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, es aplicable a los vertimientos derivados de materias, sustancias o desechos en aguas marítimas de jurisdicción mexicana, corresponde su aplicación como se hizo mención, a la Secretaría de Marina a través de la Armada de México y de las Direcciones Especializadas de la propia Dependencia, con respecto al cumplimiento de sus disposiciones, aspectos técnicos y otorgamiento de permisos para realizar vertimientos que no afecten el ecosistema marino, tomando en consideración la flora, fauna y salud humana.

Un vertimiento es toda evacuación deliberada en el mar por Desechos y otras materias, efectuadas desde Buques, Aeronaves y los que realicen por estos medios las Plataformas y otras Estructuras.

Para el debido cumplimiento del citado reglamento la Secretaría de Marina tendrá Inspectores que mediante Oficio de Comisión acreditaran su personalidad como tal, expedido por la misma Secretaría, estando facultados para abordar o introducirse en cualquier Barco, Aeronave o Almacén en que presuma de la existencia de alguna sustancia que vaya a ser vertida sin autorización correspondiente, examinando las sustancias o materias

encontradas en los mismos y que son objeto de la Inspección, exigiendo al encargado la documentación correspondiente del embarque de las materias que en ellos se encuentren, y si se encontrara alguna sustancia que fuese a ser vertida sin permiso respectivo, impedirá la salida del Barco o Aeronave y clausurará la parte del almacén en donde se hallará, hasta en tanto que la autoridad competente disponga lo procedente o en su caso vigilaran que la unidad a flote o aeronave deposite en el lugar correcto las sustancias que serán vertidas, previa autorización de la Secretaría de Marina, siendo el pasaje, la asistencia y el alojamiento del inspector a cargo del Fletador, propietario o de las personas que se equiparan a ellos.

En caso de que el Inspector que pudiera realizar funciones de otras dependencias, deberá sin excepción, darle la intervención que a ella le compete de indocumentados o de estupefacientes, así como de pesca ilegal de especies marinas, siendo esta última competencia de la Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, previa solicitud de cooperación para la vigilancia en caso de veda de determinada especie.

A pesar de lo anteriormente expuesto los propietarios de embarcaciones o aeronaves que efectúen vertimiento por causas de fuerza mayor, no serán responsables en los siguientes casos:

- I. Cuando existiendo inminente peligro para la vida humana o para la seguridad de cualquier nave o aeronave , se ven precisados ha arrojar al mar cualquier sustancia o materia, deberán hacerlo siempre procurando causar el menor daño o perjuicio a la vida humana, a la flora y fauna marina y a las zonas de esparcimiento.
- II. Cuando el vertimiento se produzca con motivo de un siniestro no imputable al propietario.
- III. Cuando efectúen dragados tendientes a facilitar la navegación o a preservar el equilibrio ecológico marino y las zonas de esparcimiento.

Las sanciones serán acumulables, cuando en un mismo acto u omisión se cometan faltas al Reglamento para Prevenir y Controlar la Contaminación del mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, pudiendo ser

reconsiderada por la Secretaría de Marina, mediante solicitud del interesado, que será presentada por escrito dentro del término de treinta días hábiles siguientes de su notificación.

3.1.1 Funciones y Objetivos para preservar el medio marino.

La Armada de México, es una Institución Militar Nacional de carácter permanente cuya misión es emplear el Poder Naval Militar de la Federación para la seguridad interior y defensa exterior del país; cuyas funciones son las de defender la Soberanía del país en aguas, costas e islas nacionales y ejercer la vigilancia de las mismas, cooperar en el mantenimiento del orden Constitucional del Estado Mexicano, ejercer jurisdicción naval militar en nombre de la Federación en el mar territorial, zona económica exclusiva, zona marítimo terrestre, islas, cayos, arrecifes, zócalos y plataformas continentales, así como en aguas interiores, lacustres y ríos en sus partes navegables, incluyendo los espacios aéreos correspondientes, protegiendo el tráfico marítimo fluvial y lacustre en jurisdicción de la federación y donde el mando Supremo (Presidente de los Estados Unidos

Mexicanos) lo ordene; efectuar operaciones de rescate y salvamento en el mar, así como en aguas nacionales dentro del ámbito de su competencia, coadyuvar en la vigilancia de los recursos marítimos, fluviales y lacustres nacionales, así como en la represión del contrabando y tráfico ilegal de estupefacientes y psicotróficos; realizar trabajos de investigación científica, oceanográfica, biológica y de los recursos marítimos, actuando por sí o en colaboración con otras instituciones nacionales o extranjeras; organizar, operar al servicio de policía marítima competente en los servicios de vigilancia en los puertos.

Asimismo dentro de las funciones que más nos interesan para reforzar el presente tema, tenemos la participación de la Armada de México, en la intervención y control de la contaminación Marítima dentro de su área de responsabilidad, en colaboración de las dependencias competentes, integrándose por recursos humanos y materiales; los primeros lo conforman el personal que presta sus servicios en la Armada y los segundos están constituidos por los bienes requeridos para el cumplimiento de sus funciones, como son las embarcaciones menores, barcos, etc.

Se preguntaran por que mencionó a la Armada de México en el presente tema, y la respuesta es porque que si bien es cierto que la Secretaría de Marina dentro de sus atribuciones le corresponde participar en la preservación del medio marino nacional, también es la encargada de coordinar a la Armada de México, siendo este Organismo Militarizado que tiene los recursos para poder trasladar y movilizar en aguas marítimas los recursos humanos y materiales para combatir una contaminación, con la participación conjunta de otras dependencias involucradas en este problema, no olvidando a los organismos que pudieran tener ingerencia en el asunto para prevenirla y controlarla.

3.1.2. Ley Orgánica de la Armada de México.

En la esta Ley se establece que la Armada de México, es una Institución militar nacional de carácter permanente, cuya misión es emplear el orden naval militar de la Federal para la seguridad interior y la defensa exterior del país, que dentro de sus funciones es la de defender la Soberanía del país en aguas, costas nacionales y ejercer vigilancia de las mismas, adiestrando y equipando a los recursos humanos para el

ejercicio y misión de sus funciones, aclarando que los recursos humanos son los formados por el personal que presta sus servicios en la Armada, estando sujeto a las leyes y reglamentos y demás disposiciones de orden naval militar, asimismo ejerce jurisdicción naval militar en nombre de la Federación en el mar territorial, zona económica exclusiva, zona marítimo terrestre, islas, cayos, arrecifes, zócalos y plataforma continental; así como en aguas interiores, lacustres y ríos en sus partes navegables, incluyendo los espacios aéreos correspondientes, además de participar en la protección en las instalaciones vitales del país, organizar y operar el servicio de policía marítima, en colaboración de la autoridad marítima competente en los servicios de vigilancia en los puertos, y una de las más importantes y que conciernen a nuestro tema es intervenir en la prevención y control de la contaminación marítima, así como vigilar y proteger el medio ambiente marino dentro del área de su responsabilidad actuando por sí, o en colaboración con otras dependencias o instituciones nacionales o extranjeras; también efectúa operaciones de búsqueda, rescate y salvamento en el mar, así como en aguas interiores y en todas aquellas, en las que le corresponda ejercer su jurisdicción.

Para que la Armada de México, pueda cumplir con sus objetivos también requiere de recursos materiales que son los constituidos por los bienes requeridos para el cumplimiento de sus funciones, aparentemente no se dice nada, pero son las embarcaciones menores, buques de transporte, de salvamento y de cabotaje que se requieren para movilizar a los recursos humanos en caso de alguna contingencia ambiental o bien para salvamento en el mar, y puede ejecutarlas por sí o en colaboración de otras Instituciones Armadas como lo es El Ejército Nacional o la Fuerza Aérea, cuando lo ordene el Mando Supremo (Presidente de los Estados Unidos Mexicanos) y así se requiera, teniendo como organización Mandos Navales que son compuestos por El Mando Supremo que como anteriormente se señaló corresponde al Presidente de la República; Alto Mando que le corresponde al Secretario de Marina, si bien es cierto que la Secretaría de Marina es una Dependencia de la Administración Pública Federal y que dentro de las facultades conferidas por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos al Presidente de la República, al designar a los representantes de las Secretarías puede optar por que este sea una persona civil y que en la actualidad es militar, pudiendo integrarse el Comandante de la Armada

de México, como Alto Mando en caso de que así se designe, por otra parte también se encuentra integrada de Mandos Superiores en Jefe, que lo conforman los Comandantes de las Fuerzas Navales y Regiones Naval, cabe aclarar que únicamente tenemos dos Fuerzas Navales la del Golfo y del Pacífico, y seis Regiones Navales tres en el Golfo y tres en el Pacífico, asimismo es de entenderse que en las Fuerzas Navales tenemos integradas cada una de las embarcaciones necesarias para desarrollar movilizaciones del personal en el mar, y en las Regiones únicamente tenemos unidades de tierra, no podemos dejar atrás a los Mandos Superiores y Subordinados, los primeros son compuestos por las Zona Navales y por el Cuartel General cuya sede del Cuartel es en el lugar donde se encuentre la Secretaría de Marina y los Subordinados son todas las unidades que se requieren para el ejercicio de las funciones que le son conferidas a la Armada de México, como son los Batallones de Infantería de Marina, Partidas y Destacamentos y los que nos interesan son los Buques Patrulla, Cañoneros, Salvamento, Trabajos Submarinos, Oceanográficos y de Investigación y Embarcaciones menores.

Así es como se conforma la Armada de Mexico, para cumplir con la finalidad de proteger la Soberanía de

México, y en caso de alguna contingencia ambiental colaborar con la autoridad marítima correspondiente para la preservación del medio marino nacional entre otras funciones, así como la aplicación del acuerdo Bilateral entre Estados Unidos y México y en la aplicación del Convenio Internacional para Prevenir y Controlar la Contaminación del Mar por Hidrocarburos MARPOL 73/78, a través del Plan Nacional de Contingencias.

3.1.3. Reglamento Interior de la Secretaría de Marina.

La Secretaría de Marina como Dependencia del Poder Ejecutivo Federal, tiene a su cargo el desempeño de las atribuciones y facultades que le encomienda la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, Ley Orgánica de la Armada de México y otras Leyes, Reglamentos, Decretos, Acuerdos y Ordenes Presidenciales que le han sido conferidos para su debida aplicación y observancia.

En el Reglamento Interior de la Secretaria de Marina, se contempla la organización de las unidades administrativas que la integran para el desarrollo de sus actividades y de los órganos auxiliares del Secretario, en caso de ausencia, en la cual se menciona claramente

cuales son las funciones de cada una en específico, tanto de sus Direcciones como de sus unidades de tierra como a flote, y de las más importantes en nuestro tema y que tiene ingerencia directa es la Jefatura del Estado Mayor General, que es la encargada de girar las instrucciones a las unidades a bordo, para el caso de una contingencia ambiental debiendo comunicarse con la autoridad marítima que es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que exista una coordinación y si el incidente es por hidrocarburos también con Petróleos Mexicanos y la Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, para controlar el incidente contaminante, ya que la Armada de México, como se hizo mención tiene recursos humanos y materiales, y en el caso de Petróleos Mexicanos tiene personal capacitado para determinar que tipo de sustancia fue la que se vertió a la mar, y como puede ser más eficaz su eliminación y a través de que medios científicos, en base al Convenio de Londres 1972.

Asimismo el Secretario de Marina, tiene facultades delegables a sus servidores públicos, sin perjuicio de su ejercicio directo, pudiendo ordenar lo conducente para que tanto la citada Jefatura, como otras unidades administrativas como es el caso de la Dirección General de Asuntos Jurídicos, participen en la elaboración de

acuerdos intersecretariales, para la prevención, control, vigilancia y protección del medio ambiente marino y para la ejecución de las acciones que aminoren los efectos de la contaminación producida por los derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas al ecosistema marino, y para coordinar los programas de prevención y control de la contaminación marítima.

Una de las funciones más importantes de sus unidades administrativas, es la de que deben de tener plenamente conocimiento de los procedimientos a seguir en caso de alguna contingencia ambiental, asimismo aclaro que no todas sus unidades participan directamente en este problema, pero si indirectamente por medio de exposiciones, concursos educativos y culturales, como es el caso de la Unidad de Historia y Cultura Naval, que como ya dije participa indirectamente en la consientización de la población de preservar el medio ambiente marino y uno de los ejemplos más caracterizados y difundidos es el programa del niño y la mar.

Otra de sus unidades la Dirección General de Instalaciones, que es la encargada de las construcciones de la infraestructura naval y portuaria, participando en programas de reparación y construcción naval y de creación y conservación de la misma. Y otra muy

importante que realiza los estudios de investigación oceanográfica y científica aplicable a la ecología marina, misma que propone y opina sobre permisos o autorización para la investigación en el mar territorial, zonas cayos, etc., y de estudios que realiza a petición de otras dependencias en lo que respecta a los terrenos perdidos o ganados al mar, proporcionar la información meteorológica de las áreas marítimas a fin de realizar pronósticos de los fenómenos oceánicos y atmosféricos que puedan afectar la seguridad de las aeronaves, para informar a la autoridad marítima correspondiente, para el cierre de los puertos para la navegación, para la seguridad de la vida en el mar, en coordinación con el Servicio Meteorológico Nacional, realizando también estudios técnicos que coadyuven a la utilización de la energía de los mares, como reserva aprovechable para el país.

Por otro lado debe proporcionar a las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal que lo requieran, los resultados de las investigaciones oceanográficas que lo soliciten, la definición de las políticas a seguir y toma de decisiones sobre la explotación y mejor conservación de los recursos marinos del país, interviniendo para que se cumplan con las

disposiciones en materia de equilibrio ecológico y protección al ambiente, para prevenir, controlar, vigilar y evitar la contaminación del medio marino, participando dentro de sus respectivas atribuciones y competencia para que se implementen las medidas de preservación y restauración del equilibrio de los ecosistemas correspondientes al medio ambiente marino, vigilando a demás que los vertimientos autorizados de sustancias y desechos en aguas marítimas, para que sean realizados correctamente en los lugares autorizados previamente, e imponer a los infractores las sanciones correspondientes previa valoración del Secretario de Marina.

Ejercer funciones correspondientes para que el Plan Nacional de Contingencias para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y Otras Sustancias Nocivas en el Mar, sea aplicado correctamente con la participación de las dependencias que tengan ingerencia.

Como anteriormente se ha hecho mención del gran problema que afronta la humanidad y que es la contaminación de los mares, es importante destacar que la Secretaría de Marina, en muchos aspectos de ecología únicamente es coadyuvante de otras dependencias, pero también nos damos cuenta que se han iniciado diversos programas para concientizar a la comunidad internacional,

para procurar que sea disminuida al máximo y que en caso de contingencias, tener la capacitación de los recursos humanos y buen estado de los recursos materiales, para hacer frente a la contaminación.

Asimismo recordaremos que la Secretaría de Marina es la encargada para llevar a cabo el Acuerdo Bilateral firmado por Estados Unidos y México, en caso de Derrames de Hidrocarburos en la división del Mar Territorial de los dos países, asimismo del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Hidrocarburos MARPOL 73/78, y que para la debida aplicación de este convenio esta Secretaría es la que aplica el Plan Nacional de Contingencias antes dicho para la mejor aplicación de este Convenio.

3.2. Secretaría del Medio Ambiente Recursos Naturales y Pesca.

Como se ha mencionado con anterioridad, a la Secretaría del Medio Ambiente, Recursos naturales y Pesca, le corresponde entre otras atribuciones el despacho para ejercer la posesión de la nación en las playas y zona marítimo terrestre, conservar y fomentar el desarrollo de la flora y fauna marina, fluvial y lacustre, así como

establecer viveros y reservas de especies acuáticas, formular y conducir políticas pesqueras del país y determinar las épocas y zonas de veda de las especies acuáticas.

Asimismo tiene la mencionada Secretaría como facultad de dirigir la investigación, exploración, explotación, cultivo, uso y aprovechamiento, conservación, transformación y administración de la flora y fauna acuática en aguas interiores, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma continental.

Asimismo puede determinar las zonas de captura, previo inventario y determinación de las especies susceptibles de serlo y del cultivo de las mismas, así como las que no pueden capturarse; determinando las épocas y zonas de veda de las especies, los volúmenes de captura permisibles con los medios técnicos, instrumentos y equipo idóneo; de aquí la necesidad de modernización de la tecnología para la captura de especies marinas, para no ocasionar un daño al ecosistema, desde dos puntos de vista; el primero de no extinguir las especies por una captura excesiva y el segundo los medios utilizados permitidos, prohibiendo la utilización de explosivos, en virtud de que además de afectar a las especies marinas

que se desean capturar, provocan un desequilibrio ecológico y una contaminación, toda vez que muchas de las especies muertas no son sacadas del mar, ocasionando que no sean aprovechadas, provocando la extinción de especies y contaminación del mar.

Asimismo se coordinara con las demás dependencias para un mejor funcionamiento de sus unidades administrativas que tienen ingerencia directa en la preservación del medio marino nacional, tal es el caso de solicitar a la Secretaría de Marina apoyo para custodiar los bancos de peses que se encuentran en veda, por reproducción de los mismos, y con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para el cumplimiento de las normas vigentes en operaciones de transbordo, descarga y cambio de tripulantes en las embarcaciones pesqueras mexicanas en la zona económica exclusiva.

También tiene a su cargo el buen funcionamiento de la Comisión Nacional Consultiva de Pesca, que es presidida por el Secretario del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, integrándose por un representante de cada una de las dependencias de la Administración Pública.

Por otra parte en el decreto publicado el 3 de abril de 1996, se aprobó el programa sectorial de mediano

plazo denominado Programa del Medio Ambiente 1995-2000, mismo que establece "Que una de las más altas prioridades, será desarrollar una política ambiental para un crecimiento sustentable, para lo cual entre otras acciones se integrará una estrategia de regulación ambiental que se centrará en consolidar e integrar la normatividad y garantizar su cumplimiento". (13)

En el anterior programa se establecen alternativas para resolver los problemas a enfrentar y al que nos referiremos es al del deterioro ambiental que compromete un horizonte de sustentabilidad a largo plazo para el desarrollo, asociándose a los problemas de gestión de capital ecológico, interpretándose por una parte como fallas institucionales y de política; y por la otra parte como posibles fallas del mercado, en donde pueden identificarse de una manera muy esquemática de un sistema de precios que no incorpora información ambiental y plantea un conflicto entre el beneficio privado y el interés colectivo, con un libre acceso a los recursos ambientales para la protección, conservación y restauración del capital natural, por los patrones de

(13) Diario Oficial de la Federación del 3 de abril de 1996.

consumo depredadores por la explotación de recursos naturales, tanto renovables como no renovables.

Se manifiestan faltas institucionales, porque limitan el alcance de una política ambiental que en ocasiones se traduce en norma con altos costos de transacción y baja efectividad, incumplimiento de los objetivos de calidad ambiental, desequilibrio entre reglas sustantivos, legislativas y de regulación administrativa, mecanismos judiciales débiles, dificultades para inducir la cooperación social, así como información insuficiente para promover la participación y la corresponsabilidad, fijar objetivos, evaluar el desempeño de las políticas y establecer costos ambientales, que debieran de ser considerados para que la vida humana además de cubrir sus necesidades otorgue a nuestros descendientes un ambiente limpio de bienestar y salud.

También la Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, tiene a su cargo la aplicación de la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente en materia de prevención y control de la contaminación, asimismo tiene competencia con respecto a las normas técnicas para el vertimiento de aguas residuales en redes colectoras, cuencas, causes, vasos,

aguas marinas y demás depósitos o corrientes de agua y resolver de solicitudes de autorización para el establecimiento de plantas de tratamiento y sus descargas conjuntas, cuando dichas descargas contaminantes provengan de dos o más obras, instalaciones o industrias de jurisdicción Federal, tomando en consideración los criterios establecidos por la Secretaría de Salud, porque la Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca tiene también a su cargo la aplicación de la Ley de Aguas Nacionales y su Reglamento respectivo, a través de la Comisión Nacional del Agua que será presidida por el Director General de la Comisión, mismo que también estará al frente del Consejo Técnico del Instituto Mexicano de Tecnología del Agua.

Esta atribución que es conferida a la Secretaría en mención se encuentra establecida en el Reglamento Interior de la propia, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 8 de julio de 1996, y que ya era necesario establecer desde su integración como Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, toda vez que son muchas las atribuciones que le son conferidas a esta Secretaría y que en muchas de las ocasiones no alcanza a integrarse totalmente para su debido funcionamiento y resolver sobre los asuntos de su

competencia, ya que además de tener a su cargo el debido cumplimiento y aplicación de las diversas leyes antes citadas, tiene a su cargo la Protección Federal de Protección al Ambiente, que más adelante mencionaré con mayor atención.

Tanto es el alcance de esta dependencia que cuenta con tres Subsecretarías que son la de Planeación, de Recursos Naturales y de Pesca, con una Oficialía, Unidades, Direcciones Generales, de Una Comisión que es la Comisión Nacional del Agua, de la Procuraduría mencionada y de tres Institutos que a saber son el Instituto Mexicano de Tecnología del Agua, Nacional de Ecología y Nacional de Pesca.

3.3 Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Como anteriormente se hizo mención esta Dependencia del Ejecutivo Federal, en términos del artículo 36 de la Ley Orgánica de la administración Pública Federal, entre otras atribuciones, le corresponde formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país inspeccionar los servicios y regular, promover y organizar la marina mercante, las

comunicaciones y trasportes por agua, administrar los puertos centralizados y coordinar los de la administración paraestatal, otorgar concesiones y permisos para la ocupación de zonas federales dentro de los recintos portuarios; construir, reconstruir y conservar las obras marítimas, portuarias y de dragado, instalar el señalamiento marítimo y proporcionar los servicios de información y seguridad para la navegación marítima, otorgar concesiones, permisos y contratos y firmar tarifas y reglas de aplicación de las maniobras y servicios auxiliares y conexos, relacionados en los trasportes y comunicaciones por agua, así como coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios, los modos de transporte que operen en ellos y los servicios principales, auxiliares de las vías generales de comunicación.

Asimismo, es la autoridad marítima en aguas de jurisdicción mexicana es la encargada de hacer cumplir las obligaciones y prohibiciones del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, incluyendo su protocolo, enmiendas y los demás tratados internacionales, en la materia, sin perjuicio del lo dispuesto en la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente y en los casos de descargas y

derrames accidentales, ésta se prodrá coordinar con la Secretaría de Marina, haciendo cumplir esta última en 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 Vertimientos de Desechos y Otras Materias.

Para esto se establece en la ley de Navegación, prohibiciones a las embarcaciones para arrojar lastre, escombros, basura, petróleo o sus derivados, aguas residuales de minerales y otros elementos nocivos o peligrosos de cualquier especie que ocasionen daños o perjuicios en las aguas de jurisdicción mexicana, estableciendose como sanciones aplicables por parte de la Autoridad Marítima, multa de diez mil a cincuenta mil días de salario mínimo a los propietarios de las embarcaciones.

Esta Secretaría presentó un Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y transportes 1995-2000 en el que se establece primordialmente el requisito de crecimiento sano y sostenido, que tenga la infraestructura básica y los servicios de comunicaciones y transportes sean adecuados, modernos suficientes y que dicha infraestructura condiciona la competitividad y la

productividad de la economía, el impulso al desarrollo regional y la integración de los mercados; tomando en consideración que a través del transporte marítimo el comercio internacional, en nuestro país es del 85 por ciento del volumen total de importaciones y exportaciones que se transportan por este medio y que además constituye un elemento indispensable de apoyo a las actividades de extracción petrolera y distribución de productos derivados del petróleo, incrementando cada día más en tráfico de cabotaje de las mercancías.

Por otro lado un rubro que requiere de gran importancia en lo relativo a la seguridad de la vida humana en el mar, particularmente en materia de embarcaciones menores, cuya supervisión y control ha sido insuficiente y en materia de contaminación ambiental, las embarcaciones carecen de los equipos y dispositivos que se requieren conforme a las normas aplicables, para prevenir y controlar en determinado momento una contingencia en materia de contaminantes.

Sería importante mencionar la necesidad de reglamentación de la Ley de Navegación, tomando primeramente los dos anteriores puntos, el de la contaminación ambiental y la seguridad de la vida humana en el mar, con una visión real de las necesidades

primarias para que las embarcaciones que proporcionen el auxilio, tengan los conocimientos fundamentales de como controlar o ayudar a los afectados, de una manera pronta y que toda vez que la autoridad marítima, no cuenta con las embarcaciones y requiere de la cooperación de la Secretaría de Marina, a través de la Armada de México, debería tomarse en consideración el referido Programa de Desarrollo para destinar fondos económicos para la modernización de las embarcaciones y capacitación adecuada del personal que en ellas tripula, además de requerir a los propietarios de las embarcaciones, que se encuentren las mismas en buenas condiciones de navegabilidad.

3.4 Secretaría de Relaciones Exteriores.

Es una dependencia del Ejecutivo Federal en los términos de su artículo 26 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y dentro de sus atribuciones le compete de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 28 de dicha Ley, para promover, propiciar y asegurar la coordinación de acciones en el exterior de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal y, sin afectar el ejercicio de las atribuciones

que a cada una de ellas corresponda, conducir la política exterior, para lo cual intervendrá en toda clase de Tratados, Acuerdos y Convenciones en los que el país sea parte, siendo esta una de sus primordiales atribuciones ya que toda vez que es la que unifica criterios para con otros Estados y más aun en nuestra rama que estamos abordando en materia de contaminación marítima ha sido un tema novedoso y al cual se le dio una gran importancia por la Organización de las Naciones Unidas, como anteriormente se señaló la participación de nuestro país en las Conferencias que han sido en gran parte retomadas para legislar en esa materia, pero que aún no sean logrado unificar criterios para combatir con ésta.

Tomando en consideración la función y los propósitos de cada organismo internacional, los estados miembros se interesan en la realización de las gestiones y en la adopción de decisiones que en seno de tales organismos se hallan de tratar conforme a los principios y objetivos generales de las respectivas políticas exteriores. La diplomacia de los estados dentro de los organismo internacionales, implica en consecuencia, negociaciones no solamente con el organismo en cuestión, en tanto es sujeto de derecho internacional, sino fundamentalmente con los otros estados miembros, a nivel multilateral,

para la promoción o defensa de sus posiciones mutuamente ventajosas.

La Diplomacia de los estados, a un nivel multilateral, se conduce por medio de dos tipos de entidades, la primera consta de las delegaciones, integradas en ocasión de la celebración de reuniones específicas y de duración determinada que llevan a cabo conferencias, período de sesiones, por ejemplo la Asamblea General de las Naciones Unidas (ONU), que se reúne cada año entre septiembre y diciembre y la segunda contempla misiones permanentes acreditadas ante los organismos que aseguran un contacto las delegaciones que se integran por funcionarios de los gobiernos de acuerdo con el criterio de las autoridades nacionales, correspondientes y no existiendo ninguna limitación u obligación internacional que impida designar a funcionarios no diplomáticos para formar parte de una delegación, es decir según la importancia de la reunión de que se trate; la delegación de un país puede estar integrada por diplomáticos, funcionarios de Secretarías de Estado, personalidades distinguidas y, aun, el Jefe de

Estado, cabe aclarar que se entiende por "delegación a la encargada de representar temporalmente a un Estado en las sesiones de un órgano determinado de un organismo internacional o en una conferencia específica". (14)

Como se ha observado la participación de los estados contratantes en la celebración de determinado convenio, es imprescindible la participación de personal designado por la propia Secretaría, además de las relaciones internacionales que se tienen con los demás estados, por ende es importante mencionar que dicha Dependencia es de gran importancia en el presente tema en virtud de a través de dichas relaciones, sean firmados por parte de nuestro país, infinidad de convenios para la prevención de la contaminación del mar por buques y otros, que como se hicieron mención en el capítulo II, tienen gran relevancia en el asunto que se está tratando.

(14) Sepúlveda, César. op. cit. Pag. 83.

CAPITULO IV**4. NECESIDADES DE MODIFICACION A LA LEGISLACION SOBRE
PREVENCION DEL MEDIO MARINO.**

Pese a los esfuerzos que se están haciendo en los planos nacional, subregional, regional y mundial, la forma de enfocar la ordenación de los recursos marinos y costeros no siempre ha permitido lograr un desarrollo de los recursos marinos y el medio ambiente se están degradando y erosionando rápidamente en muchas partes del mundo.

Los Estados ribereños deben comprometerse a proceder a una ordenación integrada y a un desarrollo sostenible de las zonas costeras y el medio marino sujetos a su jurisdicción nacional.

Cada Estado ribereño debería considerar la posibilidad de establecer, o cuando sea necesario reforzar, los mecanismos de coordinación apropiados (tales como un organismo de planeación política de un alto nivel) para la organización integrada y el

desarrollo sostenible de las zonas costeras y las zonas marinas y de sus recursos, tanto en el plano local como en el internacional, tales mecanismos deberían incluir consulta, según proceda con el sector académico y el sector privado, las organizaciones no gubernamentales, las comunidades locales, los grupos de usuarios de los recursos y las poblaciones indígenas.

Los estados ribereños deberían, con el apoyo de las organizaciones internacionales, cuando lo soliciten, tomar las medidas para mantener la diversidad biológica y la productividad de las especies marinas y los habitats sujetos a su jurisdicción nacional, esas medidas podrían incluir entre otras, estudios de la Universidad Biológica Marina, inventarios de las especies en peligro y de los habitats costeros y marinos críticos, estableciendo la ordenación de zonas protegidas y apoyo a las investigaciones científicas y a la difusión de sus resultados.

Los estados ribereños deberan cuando sea necesario, aumentar su capacidad de reunir, analizar, evaluar y emplear información para la utilización sostenible de los

recursos, así como estudios del impacto ambientales las actividades que afecten a las zonas costeras y marinas, reiterando de nuevo el apoyo en forma prioritaria a la obtención de información que sirva para la ordenación de recursos teniendo en cuenta la intensidad y la magnitud de los cambios que se están produciendo en las citadas zonas.

La degradación del medio ambiente marino, se debe a una amplia variedad de fuentes, como son las terrestres que representan el 70% de la contaminación marina, mientras que las actividades de transporte marino y el vertimiento en el mar representan el 10% cada una, los contaminantes que suponen la mayor amenaza para el medio marino, en orden variable de importancia y en situaciones nacionales o regionales diferentes, son los siguientes. las aguas residuales, los nutrientes, los compuestos orgánicos sintéticos, los sedimentos, la basura y los materiales plásticos, los metales, los radionúclidos, el petróleo y los hidrocarburos que provienen de fuentes terrestres, son de interés particular para el medio marino, puesto que se caracterizan simultáneamente por la

toxicidad, la persistencia y la bioacumulación en la cadena trófica, no hay actualmente ningún plan mundial efectivo para hacer frente a la contaminación marina procedente de fuentes terrestres, solo se puede aplicar en forma regional para la Región del Gran Caribe el Convenio de Cartagena.

La degradación del medio marino puede deberse también a numerosas actividades terrestres, los asentamientos humanos, las construcciones de infraestructura costera, la agricultura, la silvicultura, la erosión y la sedimentación costeras son motivo de particular preocupación.

La contaminación marina también es causada por el transporte marítimo y las actividades marinas, aproximadamente 600,000 toneladas de petróleo se vierten en los océanos cada año, como resultado de operaciones habituales de transporte marítimo, accidentes y descargas ilegales, en cuanto a las actividades de extracción de petróleo y gas frente a las costas, en la actualidad hay normas internacionales respecto de las descargas en el entorno de las maquinarias y se están examinando seis

convenciones regionales para fiscalizar las descargas de las plataformas, debido a su índole y alcance, el efecto ambiental de las actividades de explotación y extracción de petróleo frente a las costas por lo general representa una proporción bastante reducida de la contaminación marina.

4.1 Adecuación de la Legislación a la Realidad Mexicana.

Como ya se ha mencionado uno de los problemas más graves que afronta la humanidad en nuestros días es, sin duda alguna, el de la protección y preservación del medio ambiente en general. El precipitado e irrazonable avance tecnológico de los países industrializados, aunado a la escasa importancia que la comunidad nacional e internacional para la protección de esos espacios comunes que benefician a la humanidad, para no llegar a una catástrofe ecológica de proporciones irreversibles que afectan el medio ambiente y el desarrollo, de aquí la importancia de la protección de los mares, los golfos y los océanos que son contemplados por los instrumentos jurídicos nacionales e internacionales.

En particular el Medio Marino tiene una atención especial ya que se considera una reserva para la humanidad y es menester recalcar, que fue uno de los que recibió una atención prioritaria por parte de la Tercera Conferencia del Mar, por consiguiente, las fuentes de contaminación, las medidas para combatirlas, y las normas para preservar el balance ecológico del medio marino, las obligaciones y responsabilidades en relación con los daños a dicho medio y al compromiso del Estado ribereño, los derechos y deberes de este Estado, fueron temas que la citada Conferencia retomó en su Tercera Comisión, presidida por nuestro país y de la cual México participa legislando leyes acordes para tales fines, pero aun no se ha llegado a concretar, es por ende que surge la necesidad de seguir legislando en esta materia, tomando en consideración las necesidades de la comunidad y los medios que se deben utilizar para tal fin.

Por otra parte la colaboración de las distintas Dependencias de la Administración Pública Federal, en la preservación del medio ambiente marino, aún no han tenido una correcta coordinación entre ellas, para evitar la dispersión de esfuerzos y una duplicidad de funciones que se presentan constantemente.

Tomando en consideración que los mares, golfos y océanos ocupan tres cuartas partes del planeta, y que es una de las fuentes de alimentación mas importantes para la humanidad, siendo necesario tomar todas las medidas para prevenir y controlar la contaminación desde dos planteamientos hipotéticos, el primero de una educación y concientización a la población de este problema que más adelante se mencionará y el segundo de la estricta aplicación de las leyes que regulan el campo de conservación, protección y restauración del Medio Ambiente Marino, encausada al marco normativo que permita la obtención de mejores resultados y es por ello, que debemos responder positivamente a la creación de ordenamientos legales más acordes y rígidos a la realidad actual, para no lamentar la pérdida de los recursos que pueden considerarse patrimonio de las futuras generaciones.

En un plano nacional la responsabilidad de lograr un desarrollo sustentable es el deber tanto de la dirigencia nacional como de las colectividades en su conjunto. Todos seremos los beneficiarios o sufriremos las consecuencias del atraso, por la no adecuación de la legislación nacional e internacional en la solución del problema.

Igual sucede cuando enfocamos el mismo proceso a escala mundial, siendo que la misión es de todos los países, actuando en forma conjunta y no separadamente, pues ya hemos visto que la interdependencia ha producido un encadenamiento al cual todos estamos sujetos y que nos conduce a un destino común, que pueda satisfacer las necesidades básicas para elevar el nivel de vida y conseguir una mejor protección y gestión de los ecosistemas, logrando así un futuro más seguro y más prospero, ya que ninguna nación puede alcanzar estos objetivos por si sola, pero todos juntos podemos hacerlo en una asociación mundial para un desarrollo sostenible.

Por lo cual es necesario, tomar en consideración, que la autoridad marítima en nuestro país, es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de sus Capitanías de Puerto, pero si vemos que esta solamente tiene jurisdicción en las vías de comunicaciones marítima y control de las embarcaciones, para que puedan salir de los puertos, en cuestiones de buen estado de las mismas y sanitarias, dejando a un lado la vigilancia en la mar y que en determinado momento es ejercida a través de la Secretaría de Marina, y por consiguiente esta no es una autoridad marítima, dejando a salvo los derechos de los infractores, para no cumplir con alguna de las sanciones

que son establecidas por la Ley de Navegación, ya que asimismo en el Convenio para Prevenir la Contaminación del Mar por Vertimientos da facultades a la Secretaría de Marina, para vigilar que se cumplan con lo pactado en el mismo, aludiendo que estos no vertieron ninguna sustancia y que por tanto no es la autoridad correspondiente para imponer sanciones y que aunado a esto la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, no cuenta con los medios suficientes para tener un debido control en las áreas marítimas, por lo cual sería necesario la enmienda de las leyes, otorgando facultades a la Secretaría de Marina para ser también una autoridad en esta materia.

4.2 Reestructuración de las Atribuciones de acuerdo a la Infraestructura de las Dependencias del Ejecutivo Federal.

Además de que se debería transformar el marco legislativo y regulatorio, es preciso sentar las bases institucionales que favorezcan su observancia, eliminando la discrecionalidad y atacando frontalmente cualquier posible brote de corrupción. Para ello se propone la elaboración de modelos normativos que ya incluyan estímulos para su cumplimiento, la profesionalización del

control y la inspección, así como la participación en las actividades de vigilancia de los propios agentes que son objeto de regulación.

Este desarrollo requiere de un conocimiento más profundo de las interacciones entre el sistema económico y los sistemas biofísicos, que fundamente decisiones públicas y privadas eficientes y acordes con los criterios ecológicos y de variedad social a largo plazo. Esto presupone valorar y ponderar los costos ambientales en que incurren los procesos de producción y de consumo, así como de una cuantificación de los beneficios económicos y sociales derivados de la protección del medio ambiente, la valorización sistemática de los bienes y servicios ambientales permitirá su plena inclusión entre los indicadores de bienestar social y de calidad de vida.

4.3 Sanciones y Multas más severas y quitar la leyenda de "quien contamina paga".

Para prevenir la contaminación del medio marino, será más útil una estrategia de precaución y prevención que de reacción; ello requiere, entre otras cosas la adopción de medidas de precaución, evaluación del impacto

ambiental, técnicas limpias de producción, reciclado, auditorías ambientales y reducción al mínimo de los desechos, construcción y mejoramiento de las instalaciones para el tratamiento de las aguas residuales, criterios de ordenación cualitativos para la manipulación correcta de sustancias peligrosas y un enfoque amplio de los efectos nocivos procedentes del aire, la tierra y el agua, todo marco de ordenación debe comprender el mejoramiento de los asentamientos humanos en las costas, la ordenación y el desarrollo integrado de las zonas costeras.

La indemnización de los daños causados por derrames de hidrocarburos procedentes de buques tanque cargados se rige por dos Convenios Internacionales sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1969 y el Convenio Internacional sobre la Construcción de un Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1971, estos Convenios fueron elaborados bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional.

El Convenio de Responsabilidad Civil, determina la responsabilidad de los propietarios de Buques por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, en dicho

Convenio se establece el principio de la responsabilidad objetiva del propietario del Buque y se crea un sistema de seguro obligatorio de la responsabilidad, normalmente el propietario del Buque tiene derecho a limitar su responsabilidad a una cantidad que se determina en función del arqueo del Buque, este Convenio entró en vigor en 1975.

El Convenio de Responsabilidad Civil se aplica a los daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos resultantes de derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de Buques Tanque cargados.

El Convenio de Fondo, que es complementario del Convenio de Responsabilidad Civil, establece un régimen de indemnización a las víctimas en los casos en que la indemnización en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil es insuficiente, el Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, se estableció en virtud del Convenio del Fondo, cuando este entró en vigor en 1978.

Su finalidad del Convenio del Fondo son proporcionar indemnización complementaria a quienes no pueden obtener una indemnización plena de los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, y resarcir al propietario parte de su responsabilidad en virtud de dicho convenio.

Además de los convenios mencionados es necesario imponer sanciones más severas, no para resarcir los daños ocasionados al medio ambiente marino nacional, si no desde el punto de vista de prevención toda vez que el sujeto activo que en determinado momento ocasiona el daño, utilice los medios necesarios para prevención y que este no se de.

Es necesario que el punto de vista de "quien contamina paga" se quite en virtud de que trata de remediar el daño ya ocasionado, indemnizando al afectado directamente.

Quien contamina o quien provoca el daño debe pagar, asunción de los costos ambientales por parte de quien los provoca.

Este punto que instrumenta el cambio se basa además de algunos principios generales como son los de prevención, que es una acción preventiva que es más eficiente que la acción remedial, de subsidiariedad, que son asuntos públicos que se resolverán en instancias administrativas más cercanas al ciudadano, en su participación y apoyo económico para prevenir la contaminación y por último de equidad que es la justicia social tanto en el acceso a bienes y servicios ambientales como en la distribución de costos y beneficios.

Estos puntos de vista exigen una rápida evolución del sistema regulatorio vigente, en virtud de que todavía se centran en la fijación de normas coercitivas directas, aplicables a sujetos activos, limitando que el problema se pueda resolver desde un punto de vista preventivo como ya se hizo mención y no de remediar los daños ya ocasionados, porque si bien es cierto que la indemnización pagada por el contaminador, es con el objetivo de remediar el daño al estado ribereño que sufre directamente el mismo, también es cierto que la contaminación ya se dio y afecta no solamente a este estado, si no también a toda la humanidad, este problema no es para cerrar los ojos, sino de imponer sanciones para prevenir y no lamentar.

Con el fin de proteger el medio ambiente, los Estados deben aplicar ampliamente el criterio de precaución conforme a sus capacidades. Así, cuando haya peligro de daño grave o irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces en función de los costos para impedir la degradación del medio ambiente.

Por otra parte, las autoridades nacionales deberán procurar la internalización de los costos ambientales y

el uso de instrumentos económicos, teniendo en cuenta el criterio de que el que contamina debe, en principio, cargar con los costos de la contaminación, teniendo debidamente en cuenta el interés público y sin distorsionar el comercio ni las inversiones internacionales, atendiendo las necesidades de cada país.

4.4 Concientizar a la Población de la gravedad del problema e incluir programas con visión ecológica desde la formación del ciudadano.

La información, la educación y la cultura son elementos insustituibles en todo proceso de cambio hacia un desarrollo sustentable. A través de ellas será posible configurar nuevas preferencias sociales compatibles con la calidad ambiental, las cuales se manifestarán a través de la tecnología, la producción y el consumo, generando nuevas actitudes y conductas de participación y corresponsabilidad y cooperación para el cambio. La educación y la cultura pueden contribuir a múltiples maneras para la consolidación de nuevos consensos sociales que amplíen los márgenes de maniobra del gobierno y de los organismos de la sociedad para conferir viabilidad política y económica a muchas iniciativas

públicas y privadas de gestión del medio ambiente, requiriéndose un formidable cambio tecnológico, apoyando por mayores y mejores cuadros académicos y de investigación, profesional capacitados a través de enlaces institucionales que articulen el quehacer de las universidades, centros de investigación, colegios y cámaras de profesionales, con las necesidades de reconversión producida en las actividades primordiales, la industria y los servicios.

Un cambio tan complejo, caracterizado todavía un alto grado de incertidumbre, sólo podrá conducirse mediante una amplia participación social, que asegure un proceso sostenible y transparente de prueba de la administración pública; se requerirá también de una descentralización de decisiones y de responsabilidades sustentables principalmente en un apoyo económico para la participación de la sociedad en los problemas de contaminación y principalmente como se hizo mención, que tres cuartas partes de nuestro planeta se encuentran cubiertas de agua, por ende la principal alimentación proviene en gran parte de este líquido, siendo necesario el preservarla, para la subsistencia de las especies animales y vegetales que en ellas habitan y que es alimento de la humanidad.

Cabe hacer mención que algunas de las dependencias de la administración pública federal, han creado programas de concientización a la población desde un punto de vista cultural, más no ambiental, como lo es el programa de "el niño y la mar", por parte de la Secretaría de Marina, siendo necesario que se creé más de estos, pero desde el punto de vista de preservación y prevención, para no lamentarnos de lo que pudiéramos haber conservado y no lo hicimos.

El hombre se ve obligado ha aplicar sus conocimientos, debiendo hacerlo en un perfecto concierto con la naturaleza, no agrediéndola, sino procurando sanar sus heridas, creando planes de trabajo que permitan el acceso a la población de toda la información necesaria sobre el medio ambiente de que dispongan las autoridades que participan directamente en este problema, incluida la información sobre los materiales y las actividades que encierran peligro en sus comunidades, así como la oportunidad de participar en los procesos de adopción de desiciones, para procurar no contaminar más las aéreas acuáticas y en particular las zonas marítimas nacionales, aunque este problema se quiera ver desde un punto de vista nacionalista no es posible en virtud de que el mismo nos ataña a toda la humanidad, porque el deterioro

del planeta por la contaminación no sólo va afectar a un estado, sino a toda la humanidad.

La protección ambiental tiene una gran relación con la motivación quizá más arraigada en nuestra propia naturaleza, que es la de proteger a nuestros hijos asegurando que en un futuro tengan la oportunidad de relacionarse plenamente y vivir con un medio ambiente limpio y seguro.

El Derecho Ecológico no pretende de manera alguna impedir el uso de los recursos naturales que existan en determinado país o región, sino por el contrario, su objeto fundamental es que la sociedad humana pueda servirse de dichos recursos sin afectar la ecología, para que en última instancia, el hombre no se vea afectado por su propia conducta destructiva.

Es necesario detenernos a pensar, que hemos llegado a un momento histórico, en que nuestros actos pueden causar irreparables daños al medio del cual depende nuestra vida y bienestar, sin embargo debemos pensar que tenemos alternativas para elevar la calidad del medio en que nos desenvolvemos.

Cabe señalar como obligación moral de los Estados, el establecer todas las medidas posibles para impedir la contaminación del aire, el suelo y los mares por

sustancias que puedan poner en peligro la salud del hombre, dañar los recursos vivos y la vida en su más amplia acepción e inclusive hacer todo lo posible para restaurar las heridas que, con la explotación irracional de los recursos, se han hecho a la naturaleza.

El hombre, se ve obligado a aplicar sus conocimientos, pero debe hacerlo en una perfecta coordinación con la naturaleza, su naturaleza no debe agredirla sino procurar sanar sus heridas, y su ciencia, debe ser para conservarla y mejorarla en armonía con el progreso y bienestar de la humanidad.

Los Estados deben cooperar con espíritu de solidaridad mundial para conservar, proteger y establecer la salud y la integridad del ecosistema de la tierra, para lo cual deberán promulgar leyes eficaces sobre el medio ambiente. Las normas, los objetivos de ordenación y las prioridades ambientales deberán reflejar el contexto ambiental y de desarrollo al que se aplican, en virtud de que las normas que bienen aplicando algunos países resultan inadecuadas, representando así un costo social y económico injustificado para otros países, como lo son los que están en desarrollo.

En la ordenación del medio ambiente y el desarrollo, las mujeres desempeñan un papel fundamental. Es por

tanto, imprescindible contar con su plena participación, así como también deberá mobilizarse la creatividad. Los ideales y el valor de los jóvenes del mundo para forjar una alianza mundial orientada a lograr un mayor desarrollo y asegurar un mejor futuro para todos.

Se debe dar especial prioridad a la situación y a las necesidades especiales de los países en desarrollo, en particular los menos adelantados y los más vulnerables desde el punto de vista ambiental, en las medidas internacionales que se adopten con respecto al ambiente y al desarrollo; también se deberán tener en cuenta los intereses y las necesidades de todas las naciones.

Es por ende que se hace incapie que en el plano nacional, todas las persona deberen tener acceso adecuado a la información sobre el medio ambiente de que dispongan las autoridades públicas, incluida la información sobre los materiales y las actividades que encierren peligro en sus comunidades, así como la oportunidad de participar en los procesos de adopción de decisiones.

La protección ambiental tiene una relación clara con la motivación quizá más arraigada en nuestra propia naturaleza: la de proteger a nuestros hijos, asegurando que en un futuro tengan la opción de realizarse plenamente.

CONCLUSIONES.

1. Es procedente establecer primeramente una iniciativa de adecuación a la legislación Mexicana, en materia de contaminación marítima, en virtud de encontrarse una duplicidad de funciones en las dependencias de la administración pública federal, como podemos observar con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, al ser ésta la Autoridad Marítima designada por la Ley de Navegación y que deja a un lado las disposiciones contenidas en la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente.

2. Se establezca una mejor coordinación entre las Secretarías para el caso de alguna contingencia ambiental y poder prevenirla más eficazmente, como se establece en el Plan Nacional de Contingencias.

3. Se debe desarrollar la legislación nacional relativa a la responsabilidad y la indemnización respecto de las víctimas de la contaminación y otros daños ocasionados al medio ambiente marino, dentro de la jurisdicción de los Estados,

4. Entre las iniciativas internacionales y nacionales debe observarse una cooperación en la promoción de un sistema económico internacional favorable y abierto que lleve al crecimiento económico y al

desarrollo sostenible de todos los países, a fin de abordar en mejor forma los problemas de la degradación ambiental.

5. Debe de implementarse la Iniciativa del Gran Caribe sobre los Desechos Generados por Buques, que es un proyecto que se ha formulado en respuesta a las preocupaciones que surgieron del "Taller Regional para el Gran Caribe sobre Aspectos y Respuesta a Derrames de Hidrocarburos y a la adopción del Anexo V del mencionado Convenio para dar un una prioridad a todo tipo de basuras generadas por lo buques como Area Especial", donde los representantes de los gobiernos solicitan a la Organización Marítima Internacional designar como Area Especial a la Cuenca del Gran Caribe, atendiendo a que es una área en la que por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y a su tráfico requiere métodos especiales para la prevención de la contaminación marina por basura, de acuerdo al Anexo V del Convenio Internacional para la prevención de la Contaminación por Buques, lo que refleja en una gran necesidad de implementar el Convenio MARPOL 73/78 en la Región del Gran Caribe, lo que conllevaría un avance en el ámbito Internacional sobre la prevención de la contaminación por buques, ya que con esta se viene a estructurar la legislación de los Estados participantes

o signatarios a fin de ayudarlos a superar los obstáculos que ellos mismos hayan determinado.

Para que se cumpla con el contenido de dicho convenio es menester solicitar a la Organización Marítima Internacional (OMI) o a otras organizaciones competentes de las Naciones Unidas, que evalúen el grado de contaminación del medio marino en las zonas de aplicación del mismo y así poder determinar si se esta a tiempo para su aplicación por el perjuicio causado por los contaminantes y en el caso de que no se observe un avance en la aplicación del mismo tomar medidas más rigurosas en contra del Estado que esta incumpliendo el contenido del Convenio, toda vez de que no existe coercitividad en el derecho internacional, al ser solo recomendaciones las que hace la Organización de las Naciones Unidas al Estado infractor.

6. Es conveniente que se realice un análisis de las diversas legislaciones, en el sentido de que sean reformadas en lo que respecta a la dependencia que tiene que vigilar su cumplimiento contenidas en ellas, en virtud de que si bien es cierto, ha sido reformada la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal en lo que respecta a su denominación y facultades, como lo es la Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, también lo es que en la Ley de Aguas Nacionales

aún no se expresa que deba observar su cumplimiento esta dependencia, presumiendo que debe ser así, por establecer en su Reglamento Interior a la Comisión Nacional del Agua, como un órgano interna.

7. Se implemente en la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente a la Secretaría de Marina, como Autoridad competente en materia de contaminación como se establece en el Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias y en el Reglamento para Prevenir y Controlar la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias.

8. Se establezca en la Ley de Navegación a la Secretaría de Marina, como autoridad Marítima, por contar con la infraestructura, recursos Humanos y Materiales suficientes para vigilar nuestros mares, y que la autoridad marítima establecida en la Ley de Navegación (Secretaría de Comunicaciones y Transportes), no vigila por no encontrarse en la mar, ya que lo hace a través de la Capitanía de Puerto y en caso de imponer alguna sanción en materia de contaminación por vertimientos, el infractor no concurre ante un juicio de nulidad por incompetencia.

9. Se implementen multas y sanciones más severas en materia de contaminación marítima, desde el punto de

vista de prevención y no de controlar, para no lamentarnos en un futuro de lo que pudiéramos haber hecho y no lo hicimos.

10. Brindar información a la población del problema de contaminación marítima, concientizando a la población de la gravedad del problema, desde la formación del ciudadano, como se realiza por parte de la Secretaría de Marina, a través del programa de participación de la infancia denominado "el niño y la mar", debiendo hacerlo por todas las dependencias que tienen ingerencia en este asunto.

11. Conforme a la realidad Mexicana, se debe ir adecuando las diferentes legislaciones nacionales, satisfaciendo por una parte las necesidades de la población y por la otra preservar calidad del medio ambiente.

BIBLIOGRAFIA.

CARMONA Lára, María del C., Derecho Ecológico, Universidad Nacional Autónoma de México, 1981.

CERVANTES Ahumada, Derecho Marítimo, Editorial Herrero, S.A. México, 1989.

DE ZAVALIA, Víctor P., Tratados y Documentos Internacionales, Editorial Albertí, Buenos Aires 1975.

FLORES Nava, Americo, Capitán de Fragata J.N. L.D., Breves Consideraciones sobre Derecho del Ambiental, Editorial Tlacatecutli, México 1981.

GARCIA Robles, Alfonso, México en las Naciones Unidas, Universidad Nacional Autónoma de México, 1970.

KAPLAN, Marcos, Derecho Económico Internacional, Fondo de Cultura Económica, México 1991.

MARTIN Mateo, Ramón, Derecho Ambiental, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid 1977.

ORTIZ Ahlf, Loretta, Derecho Internacional Público, Editorial Harla, México 1989.

SEARA Vásquez, Modesto, Derecho Internacional Público, Editorial Porrúa, México 1994.

SEDESOL, Informe de la Situación General en Materia de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente 1991-1992, Instituto Nacional de Ecología, México 1992.

SENADO DE LA REPUBLICA, Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos celebrados por México, Secretaría de Relaciones Exteriores, Varios Tomos, (1991-1992).

SEPULVEDA, Cesar, Compendio de Derecho Internacional para Oficiales de la Armada de México, Secretaría de Relaciones Exteriores, México 1993.

SEPULVEDA, Cesar, Derecho Internacional, Editorial Porrúa, S.A. México 1989.

SERRANO Moreno, José Luis, Ecología y Derecho. Principios de Derecho Ambiental y Ecología Jurídica, Granada, España, 1992.

VERDROSS, Alfred, Derecho Internacional Público, Editorial Aguilar, Madrid 1974.

LEGISLACION.

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Editorial Porrúa, México 1996.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, Editorial Porrúa, México 1996.
- Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, Editorial Delma, México 1996.
- Ley Federal del Mar, Secretaría de Relaciones Exteriores, México 1986.
- Ley Federal de Pesca, Editorial Porrúa, México, 1995.
- Ley de Navegación, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México 1989.
- Ley de Aguas Nacionales, Editorial Porrúa, México 1994.

- Ley Reglamentaria del Artículo 27 Constitucional en Materia Nuclear, Editorial Porrúa, México 1996.
- Reglamento para Prevenir y Controlar la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, Editorial Delma, México, 1994.
- Reglamento Interior de la Secretaría de Marina, Diario Oficial de la Federación, 10. de Diciembre de 1995.
- Plan Nacional de Contingencia para Prevenir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y Otras Sustancias Nocivas en el Mar, Secretaría de Marina, México 1990.
- Convenio Internacional para Prevenir y Controlar la Contaminación por Buques. MARPOL 73/78, Secretaría de Relaciones Exteriores, México 1989.
- Tercera Conferencia del Mar, Organización de las Naciones Unidas, 1982.

REVISTAS.

- Revista Examen, Eficiencia Educativa y Eficiencia Ambiental, Gabriel Quadri de la Torre. Año 4. número 47, abril de 1993.
- Revista Examen, Energía y Medio Ambiente, Gabriel Quadri de la Torre. Año 4. número 41, octubre de 1992.
- Revista Examen, Mas allá del TLC. Asuntos Laborales, Medio Ambiente y Migración, Andrés Rozental, Año 5, número 50 julio de 1993.