



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

FACULTAD DE DERECHO

SEMINARIO DE ESTUDIOS JURÍDICO-ECONÓMICOS.

**“ANÁLISIS JURÍDICO SOBRE LA CONTAMINACIÓN
DE EMBARCACIONES MARÍTIMAS POR TRANSPORTAR
HIDROCARBUROS QUE AFECTAN A LOS ESPACIOS
MARÍTIMOS ACUÁTICOS”.**

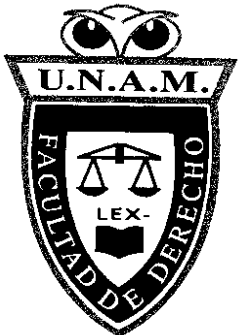
T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN DERECHO**

P R E S E N T A:

JOSÉ LUIS PALACIOS RÍOS

ASESOR DE TESIS: IGNACIO JAVIER NAVARRO VEGA



MEXICO, D. F.

2007



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.

DEDICATORIAS

A Dios, cuando lo he necesitado,
siempre está conmigo en las buenas
y en las malas y al Papá Juan Pablo II,
aunque ya no está con nosotros.

A la vida, por darme una familia
linda, por haber crecido al lado de
las personas que quiero.

A México y la UNAM

A mis padres: Araceli Ríos Quevedo, Ruperto Palacios Sánchez, y Hermanos; Viridiana Araceli Palacios Ríos, José Arturo Palacios Ríos, todos ellos, por su apoyo incondicional, sus consejos, comprensión, su tiempo, risa, convivencia diaria, paciencia, tolerancia, por su total e incondicional apoyo para culminar este esfuerzo, siempre seguiremos siendo amigos.

Al Lic. Ignacio Javier Navarro Vega:
Por sus consejos, asesoramiento, por haberme orientado
académicamente y profesionalmente.

A la Ciudad de Tenochtitlán, a nuestros antepasados
que hicieron un gran imperio azteca y una Patria.

A todas y todos mis compañeros que cursaron conmigo la Carrera de
Licenciatura en Derecho y a todos aquellos que aún sin mencionar saben
de la estimación que tengo a ellos.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	I-II
---------------------------	-------------

CAPÍTULO I. BREVES ANTECEDENTES DE LA CONTAMINACIÓN DE LOS MARES POR HIDROCARBUROS.

1.1. La contaminación del mar por hidrocarburos.	1
1.2. Las ocho fuentes principales de la contaminación de hidrocarburos en el mar.	5
1.3. La historia del transporte de hidrocarburos y petróleo mediante buques.	6
1.4. Cooperación internacional.....	8
1.5. Los grandes accidentes de la contaminación de buques por hidrocarburos...	9
1.6. Referencia a organismos internacionales que han contribuido a la aprobación de convenciones en materia de contaminación de buques.....	16

CAPÍTULO II. CONCEPTOS DE DERECHO AMBIENTAL, RECURSOS NATURALES, CONTAMINACIÓN, ESPACIOS MARÍTIMOS ACUÁTICOS, MAR, HIDROCARBUROS, BUQUE, TRANSPORTE MARÍTIMO, RESPONSABILIDAD CIVIL, DAÑO AMBIENTAL.

2.1. Definición de Derecho Ambiental.	19
2.2. Recursos naturales.	21
2.2.1. Recursos naturales renovables.	23
2.2.2. Recursos naturales no renovables.	24
2.3. Contaminación.	24
2.3.1. Tipos de contaminación que afecta a los espacios marítimos.....	25
2.4. Mar.	27
2.5. Espacios marítimos acuáticos.	28
2.6. Hidrocarburos.....	33
2.7. Buque.....	34

2.7.1. Diversas definiciones doctrinarias del buque.	37
2.7.2. Tipos de buques.	39
2.8. Transporte marítimo.	41
2.8.1. Clases de transporte marítimo.	43
2.9. Las acepciones del término responsabilidad.	45
2.9.1. Definición de Responsabilidad Civil.	46
2.9.2. En el Derecho Interno.	47
2.9.3. Responsabilidad Civil Extracontractual.	48
2.9.4. Responsabilidad Civil Contractual.	50
2.9.5. Responsabilidad Civil por daño ambiental.	51
2.9.6. La Responsabilidad Ambiental en materia de transporte de hidrocarburos por mar.	52
2.9.7. Protección al ambiente en el transporte marítimo.	54

CAPÍTULO III. EL ANÁLISIS DEL MARCO JURÍDICO SOBRE LA CONTAMINACIÓN DE EMBARCACIONES MARÍTIMAS POR TRANSPORTAR HIDROCARBUROS QUE AFECTAN A LOS ESPACIOS MARÍTIMOS ACUÁTICOS.

3.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.	56
3.2. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.	63
3.2.1. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.	65
3.2.2. Secretaría de Energía.	66
3.2.3. Secretaría de Marina.	67
3.3. Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.	68
3.4. Ley Federal del Mar.	71
3.5. Ley de Navegación y Comercio Marítimos.	73
3.6. Ley de Aguas Nacionales.	74
3.7. Ley Orgánica de Petróleos Mexicanos y Organismos Subsidiarios.	75
3.8. Ley Reglamentaria del artículo 27 constitucional en el ramo del petróleo.	76

**CAPÍTULO IV. ANÁLISIS DE LAS CONVENCIONES INTERNACIONALES
SOBRE LA CONTAMINACIÓN DE EMBARCACIONES
MARÍTIMAS POR TRANSPORTAR HIDROCARBUROS QUE
AFECTEN A LOS ESPACIOS MARÍTIMOS ACUÁTICOS.**

4.1. El Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación de las
Aguas del Mar por Hidrocarburos.81

4.2. El Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de
Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos.....83

4.3. El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques.85

4.4. El Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a la
Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos.88

CONCLUSIONES92

BIBLIOGRAFÍA94

INTRODUCCIÓN.

Desde tiempos remotos, el transporte marítimo de mercancías ha sido una actividad fundamental para el hombre; sin embargo, la transportación de hidrocarburos por esta vía también constituye una de las principales fuentes de contaminación del mar. Por esta razón, se considera urgente proteger a los espacios marítimos acuáticos, así como la flora y la fauna que en ellos habita.

Por lo anterior, se consideró pertinente investigar sobre el tema que denominamos: “ANÁLISIS JURÍDICO SOBRE LA CONTAMINACIÓN DE EMBARCACIONES MARÍTIMAS POR TRANSPORTAR HIDROCARBUROS QUE AFECTAN A LOS ESPACIOS MARÍTIMOS ACUÁTICOS”, el cual para su exposición y estudio quedó dividido en cuatro capítulos, los cuales a continuación se detallan.

En el primer capítulo, se hace un breve recuento de los antecedentes más importantes de la contaminación de embarcaciones marítimas por transportar hidrocarburos que afectan a los espacios marítimos acuáticos. Asimismo, se hace referencia a los organismos internacionales que han contribuido en esta materia, para atemperar dicha contaminación.

En el capítulo segundo de la tesis, se analizan los conceptos que tienen estrecha relación con el trabajo, tales como: Derecho Ambiental, los recursos naturales, los recursos naturales renovables y no renovables, la contaminación y sus distintas clases, así como el concepto de mar, los espacios marítimos acuáticos, los hidrocarburos, el buque y, en general, todo lo que trae consigo el transportar por el mar hidrocarburos de alta peligrosidad.

El análisis del marco jurídico sobre la contaminación de embarcaciones marítimas por transportar hidrocarburos que afectan a los espacios marítimos acuáticos es el objeto de estudio del tercer capítulo de dicha exposición.

Finalmente, en el cuarto capítulo, se pretende hacer un análisis crítico y propositivo sobre las Convenciones Internacionales en la materia, tales como: el Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, el Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos, el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, y el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Debidos a la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos. Todo esto, con el firme propósito de resaltar lo que verdaderamente sirve para la protección de los espacios marítimos acuáticos, así como proponer cómo se estaría ante una mejor regulación jurídica sobre el tema en comentario y evitar al máximo las fuentes de contaminación que el hombre produce.

CAPÍTULO I. BREVES ANTECEDENTES DE LA CONTAMINACIÓN DE LOS MARES POR HIDROCARBUROS.

Con el propósito de dejar debidamente establecidos los antecedentes de la contaminación de los mares por la transportación de hidrocarburos, será pertinente que en este capítulo puntalicemos lo que por contaminación del mar debemos entender, así como las fuentes principales de contaminación existentes en la actualidad que manchan los mares y la historia de dicha transportación; pero, sobre todo, la cooperación internacional existente en este tópico y de qué manera los grandes accidentes de embarcaciones han contribuido a contaminar dichos océanos, y si a estas embarcaciones o a sus países de residencia se les ha fincado o no responsabilidad.

De igual forma, será necesario también referirnos a la influencia que han tenido los organismos internacionales para tratar de impedir y combatir la contaminación derivada de la transportación de hidrocarburos por vía marítima.

1.1. La contaminación del mar por hidrocarburos.

De manera general, podemos decir que la contaminación que el hombre ocasiona al mar, o al medio ambiente, por el mal manejo en la transportación de hidrocarburos, obedece a que éste no respeta las medidas mínimas de seguridad existentes para evitar tal contaminación. Con el propósito de tener un mejor panorama sobre el tema en comentario, me permitiré citar algunas definiciones que sobre el tema han elaborado autores de renombre.

Alejandro Sobarzo, en su obra Régimen Jurídico del Alta Mar, señala: La contaminación del mar “se ha acentuado a tal grado que, debido al fenómeno de la intercomunicación de las aguas, prácticamente en todas partes se detectan huellas de contaminación causada por petróleo”.¹

¹ SOBARZO, Alejandro. “Régimen Jurídico del Alta Mar”. 2ª edición, Editorial Porrúa, México, 1985, p. 125.

De lo anterior, se infiere que si los Estados no hacen nada al respecto, en unas cuantas décadas estaremos prácticamente terminando de contaminar lo poco que nos falta.

Para ejemplificar mejor lo anotado, será conveniente citar lo que el autor Alejandro Sobarzo señala para destacar que en la mayoría de los mares hay contaminación.

“Ahora bien, algunos años después, en 1969, las personas que iban en la balsa *Ra* recibieron un duro golpe al observar que zonas enteras del Océano Atlántico estaban contaminadas y si bien es cierto que observaron muchas manifestaciones como recipientes de plástico, botellas y latas vacías, lo más notorio era el petróleo”.²

Consideramos que uno de los problemas que afronta el mundo marítimo se refiere a la contaminación del mar por hidrocarburos, ya que ésta causa graves consecuencias, principalmente, a la flora y fauna marina, que, a su vez, ocasiona serios perjuicios económicos a los centros turísticos cuyas aguas se encuentran contaminadas. Al respecto, cabe señalar que, en el mes de marzo de 1967, el mundo se percató, en toda su magnitud, del peligro potencial que implican los grandes petroleros. “El naufragio del *Torrey Canyon*, de 118,000 toneladas, frente a las costas inglesas, no sólo fue el mayor desastre financiero que un solo buque hubiese causado hasta entonces a las aseguradoras, sino que puso de relieve la nueva amenaza de contaminación de petróleo creada por el tamaño de los buques tanque”.³

Después del desastre del *Torrey Canyon*, ha habido numerosos accidentes que han provocado derrames muy considerables y han afectado en mayor o menor grado la vida marítima. Este caso lo amplió y lo comento en el correspondiente apartado: “los grandes accidentes de la contaminación de

² SOBARZO, Alejandro. Op. cit., p. 126.

³ Ibidem, p. 129.

buques por hidrocarburos”, aquí solamente lo menciono dándole un enfoque de la contaminación del mar. En primer lugar, es uno de los mayores desastres financieros por parte de las aseguradoras, antes los transportistas no aseguraban sus buques; en segundo lugar, en la actualidad, los porteadores aseguran sus buques con cantidades grandes.

El impacto de los accidentes de los grandes petroleros sobre el medio marino puede ser de graves consecuencias no sólo por la cantidad de hidrocarburos derramados, sino, especialmente, porque esa cantidad se vierte, en muy breve tiempo, en una zona de mar bastante reducida. Por la enorme cantidad de petróleo derramado, ha habido algunos accidentes que han cobrado especial significado.

“En 1969, el buque *Marpessa*, como producto de una explosión, mientras navegaba por el Golfo Pérsico, derramó 207 mil toneladas de hidrocarburos; el abordaje entre los buques *Oswego Guardian* y el *Texanita*, en 1972, al noroeste de la Ciudad del Cabo, que ocasionó un derrame de 100 mil toneladas; el encallamiento del *Metula*, en 1974, en el Estrecho de Magallanes, donde se derramaron más de 50 mil toneladas; el encallamiento y explosión del *Jakob Maersk*, en 1975, frente a Oporto, en el que su cargamento de 80 mil toneladas, en parte se quemó y en parte se derramó; y el encallamiento del *Urquiola*, en 1976, en la Bahía de La Coruña, cuando se perdieron unas 60 mil toneladas de hidrocarburos”.⁴

Fernando Siliceo Torres, en su libro *Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos y Responsabilidad Civil por sus Daños Resultantes*, señala: “en marzo de 1978, el buque tanque *Amoco Cádiz* derramó las 220,000 toneladas de crudo que tenía a bordo, cuando embarrancó afuera de la península Brittany, en Francia. El total de los daños sufridos por Francia, como resultado de este accidente, excedió la máxima cantidad de responsabilidad del armador definida en 16,880,00 dólares americanos.

⁴ SOBARZO, Alejandro. Op. cit., pp. 130-131.

El 24 de marzo de 1989, el buque tanque *Exxon Valdéz* quedó varado en la sonda Prince Williams, en Alaska, Estados Unidos, y derramó 40,000,000 de litros de crudo a través de las roturas causadas por el accidente, en el transcurso de unas pocas horas. La costa contaminada con petróleo alcanzó 1,733 kilómetros y los trabajos de limpieza podrían haber costado 2,200 millones de dólares”.⁵

Asimismo, el columnista Joaquín Prieto, del periódico El País, refiere: “el 12 de diciembre de 1999, el buque maltés Erika, se partió en dos frente al cabo de Penmarch (Bretaña), y de su interior se escaparon 20.000 toneladas de hidrocarburos que contaminaron 400 kilómetros del litoral. La limpieza de la costa exigió remover 200.000 toneladas de arena y guijarros, tarea que llevó casi un año”.⁶

Por su parte, Gabriela Cañas, columnista del mismo rotativo, señala: “el buque tanque *Prestige*, que naufragó el miércoles 13 de noviembre del año 2002, frente a las costas de Galicia con 77.000 toneladas de hidrocarburos, tras dejar una mancha de petróleo que llegó a tener 20 millas marinas (37 kilómetros), de largo, es uno de los buques que ha llamado la atención de la Comunidad Europea por ser uno de los accidentes más alarmantes en los últimos años en el mundo entero, lo cual trajo como consecuencia, dejar fuera de circulación a los buques tanques pesados y viejos”.⁷

A manera de resumen, podemos decir que la contaminación del mar, por buques que transportan hidrocarburos, ya sea por algún accidente ocurrido cuando estén saliendo del puerto de origen, navegando en alta mar, por un abordaje o coalición, o llegando al puerto de destino, produce efectos dramáticos sobre el entorno. Por ende, el mundo entero debe poner mayor atención a estos

⁵ SILICEO TORRES, Fernando. “Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos y Responsabilidad Civil por sus Daños Resultantes”. 3ª edición, Editorial SCT-Marina Mercante, México, 1994, p. 11.

⁶ PRIETO, Joaquín. “El Erika aún está pendiente de juicio”. El País, (España, 20 de Noviembre de 2002), p. 16.

⁷ CAÑAS, Gabriela. “El petrolero naufragado deja una gran mancha de fuel frente a Galicia”. El País, (España, 15 de Noviembre de 2002), pp. 1-14.

casos; pero, sobre todo, los Estados, así como las organizaciones establecidas para tal efecto, porque va de por medio nada más y nada menos que la subsistencia del planeta Tierra.

1.2. Las ocho fuentes principales de la contaminación de hidrocarburos en el mar.

Después de leer varios libros y autores doctos en la materia, consideramos oportuno citar las ocho fuentes principales de contaminación de hidrocarburos en el mar, que enuncia el autor Alejandro Sobarzo.

- a) Yacimientos petrolíferos submarinos: los hidrocarburos pueden desparramarse a causa del funcionamiento defectuoso o la utilización incorrecta de las torres de perforación petrolera.
- b) Siniestros que ocurren en el mar: naufragios y abordajes de buques tanque y de buques de transporte en régimen de fletamentos.
- c) Buques tanque: por la descarga de hidrocarburos ocasionada por los métodos utilizados para la limpieza de los tanques.
- d) Buques, excluidos los buques tanque: por la descarga de las aguas de lastre contaminadas y de las aguas de lavado, y, asimismo, con respecto a todos los buques, la descarga de residuos de hidrocarburos y de las aguas oleosas procedentes de las sentinas.
- e) Terminales: los derrames de hidrocarburos que puedan producirse mientras se ejecuten las operaciones de carga, descarga y de toma de combustible de buques de todos los tipos, incluso mientras están atracados a los puertos o amarrados a una terminal mar adentro.
- f) Operaciones de trasvase de hidrocarburos de un buque tanque a otro: suele ocurrir en el caso de descarga de los transportadores de crudo de muy grandes dimensiones.
- g) Fuentes terrestres: como aceites lubricantes y otros hidrocarburos líquidos.

- h) Precipitaciones de residuos de hidrocarburos procedentes de la atmósfera: cuando sean procedentes de los aviones y los hidrocarburos caigan al océano”.⁸

De las fuentes citadas, se puede concluir que todas, sin exclusión, provocan la contaminación, por lo descrito en cada una de ellas, y que a diario sucede en la mayoría de los puertos del mundo.

1.3. La historia del transporte de hidrocarburos y petróleo mediante buques.

De acuerdo a fuentes importantes, se puede decir que el primer embarque de petróleo se hizo en velero, en el año de 1861, transportando el hidrocarburo de Filadelfia a Inglaterra en barriles de madera.

Sin embargo, toda vez que los barriles, además de caros, resultaron de difícil manejo para su carga y descarga, se construyó en los barcos grandes depósitos de petróleo para transportarlos a granel, cargar y descargar por medio de bombas. Esto se intentó, por primera vez, en el barco *Ramsey* en 1863, pero éste se incendió.

Para Alejandro Sobarzo, “fue en 1866, cuando apareció el primer buque diseñado especialmente para el acarreo de carga líquida a granel. Fue el buque *Gluckauf*, un buque con casco de acero que reunía todas las especificaciones técnicas que exigían las lecciones acumuladas con experiencias anteriores. La creciente demanda de petróleo en el mundo, fue aumentando tanto el número, como el tamaño de las embarcaciones dedicadas a su transporte. De 1900 a 1966, el número de buques tanque de más de 2,000 toneladas de la flota mundial aumentó de 109 a 3,524 de la flota marina, también en estos años el tonelaje total de estas naves aumentó de 530,725 a cerca de 103 millones”.⁹

El escritor Enrique Cárdenas de la Peña, en su obra *Historia de las*

⁸ Cfr. SOBARZO, Alejandro. Op. cit., pp. 126-127.

⁹ Ibidem, p. 128.

Comunicaciones y los Transportes en México, expone: “Por lo que respecta al tamaño de los buques, éste ha aumentado en forma extraordinaria, pues mientras que en 1938, el *Emile Miguet* de 21,000 toneladas, era el petrolero más grande del mundo, en décadas posteriores el panorama fue transformándose de manera radical. Actualmente existen dos buques tanques de la empresa *Shell*, de 550,000 toneladas cada uno, que son los de mayor tonelaje del mundo.

En México, Petróleos Mexicanos trata de incrementar su flota. En 1949 adquiere, en los Estados Unidos de Norteamérica, cuatro buques-tanque con los nombres de *Atzacapotzalco*, *Reynosa*, *Mata Redonda*, *Ciudad Madero*, y luego uno más denominado *Salamanca*. Los buques tienen años de servicio, pero por el momento resuelven parcialmente, el difícil trabajo de distribución a partir de embarcaciones nacionales, estimulando el deseo de acelerar la formación de una gran petroflota. En 1967 se construyen los buques-tanque *Cuauhtémoc*, *José María Morelos*, *Miguel Hidalgo*, *Plan de San Luis*, *Plan de Ayutla*, *Plan de Guadalupe*, *Vicente Guerrero* y *Mariano Escobedo*; después, para 1970, Petróleos Mexicanos adquiere 22 buques-tanque; los buques-tanque *Manuel Ávila Camacho* y *Francisco J. Múgica* se construyen en 1973; los buques *Mariano Moctezuma*, *Independencia* y *Reforma*, en 1974; el *Revolución*, en 1975; el *Sebastián Lerdo de Tejada*, en 1976. Para 1982, la flota de Petróleos Mexicanos, la mayor de las que conforman la marina mercante mexicana, cuenta con 36 buques de más de mil toneladas. Durante años, la naviera Petróleos Mexicanos, no ha establecido cuáles son los buques que contaminan los mares, tal omisión está dañando a los animales y plantas que en ellos habitan”.¹⁰

Lo anterior, se refiere al transporte en régimen de fletamento, el cual se utiliza fundamentalmente para movilizar grandes volúmenes de carga, y rentar todos los contenedores del buque, como: el petróleo, hidrocarburos, automóviles y planchas de acero, entre otros.

¹⁰ CÁRDENAS DE LA PEÑA, Enrique. “Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México”. 2ª edición, Editorial SCT-Marina Mercante, México, 1988, pp. 447-453.

1.4. Cooperación Internacional.

Con la idea de comprender adecuadamente lo referido a la cooperación internacional, consideré necesario citar al autor Juan Ontza, el cual define, en primer término, lo que debe entenderse por cooperación, de la siguiente manera.

“El concepto de cooperación, proviene del latín **cooperari**, es actuar en conjunto; es la actuación conjunta de diversas personas, grupos o entidades para la consecución de un objeto común. Por último, la cooperación es el factor básico de la vida social y política”.¹¹

En segundo lugar, el autor citado define el concepto de internacional, de la siguiente manera.

Dicho término, proviene del latín “**inter** es entre, y **natio** es grupo nativo; el concepto general de internacional, se entiende a todo aquello que trasciende y supera los límites de las naciones, entendido este concepto en el sentido de Estado soberano”.¹²

En relación a la cooperación internacional, se puede decir que en todo el mundo se celebraron reuniones para tomar medidas necesarias acerca de los buques transportadores de hidrocarburos, y así buscar soluciones prácticas a la problemática planteada. Es por ello que, en 1926, se celebró en Washington la Conferencia Preliminar sobre la Contaminación de las Aguas Navegables por los Hidrocarburos; el objeto de la conferencia fue facilitar el intercambio de opiniones sobre varias cuestiones técnicas y examinar la posibilidad de formular propuestas que permitieran solucionar el problema de la contaminación de los mares por hidrocarburos.

Como resultado de estas discusiones surgieron varias convenciones, las más importantes son:

¹¹ ONTZA, Juan. “La Política”. 4ª edición, Editorial Bilbao, España, 1980, p. 143.

¹² Ibidem, p. 327.

“La Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, que entró en vigor el 26 de julio de 1958, prohíbe a los buques tanque descargar hidrocarburos o cualquier mezcla líquida que contenga hidrocarburos que puedan contaminar las aguas del mar.

Ahora bien, a través del Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos, los Estados acordaron tomar en alta mar las medidas necesarias para prevenir, mitigar o eliminar los peligros graves e inminentes que presentan para sus costas una contaminación por hidrocarburos, a raíz de un accidente en el mar.

El Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados en la Contaminación con Hidrocarburos, constituyó un avance considerable en materia de indemnización, ya que prevé la posibilidad de indemnizar a las personas que resulten afectadas por estos accidentes”.¹³

No obstante los esfuerzos internacionales para prevenir la contaminación marina originada por la transportación de hidrocarburos, en la actualidad se han producido muchos accidentes y daños a terceros, cada vez con mayor intensidad, situación que repercute en el desequilibrio de los espacios marítimos.

1.5. Los grandes accidentes de la contaminación de buques por hidrocarburos.

Al seguir con nuestra exposición, consideramos pertinente resaltar lo que al respecto ha citado el autor Fernando Siliceo Torres sobre los grandes accidentes que se han registrado por la transportación de hidrocarburos, los cuales han contaminado el mar.

¹³ SOBARZO, Alejandro. Op. cit., pp. 139-145.

a) El buque-tanque ***Torrey Canyon***.

“En marzo de 1967, el buque tanque *Torrey Canyon*, registrado bajo la bandera liberiana, cargado con 117,000 toneladas, embarrancó cerca de las islas Scilly, al suroeste de Inglaterra.

Se derramaron aproximadamente 80,000 toneladas de hidrocarburos, extendiéndose en una gran amplitud y contaminando gravemente la costa sur de Inglaterra y las playas Franco-Británicas, causando serios daños a los recursos acuáticos. Ambos gobiernos, el británico y el francés llevaron el caso a la Corte Federal de Manhattan, en Nueva York, obligados por las fianzas de garantía obtenidas de la retención de su buque gemelo. El alegato de exclusión de responsabilidad del armador fue denegado por la Corte. Entonces, el armador y el fletador del casco desnudo hicieron un compromiso y el caso fue finalmente concluido en noviembre de 1969, pagando el armador un total de 3 millones de libras esterlinas (equivalente a 7.2 millones de dólares), aunque ambos gobiernos pedían como indemnización la cantidad de 16 millones de dólares. Además, el armador compensó con la cantidad de 25,000 libras esterlinas (equivalente a 60,000 dólares americanos) a los individuos que sufrieron daños por este accidente.

En esa época, no existía una convención internacional respecto a la compensación por daños de la contaminación por hidrocarburos. Debido al incremento de buques registrados en bandera de conveniencia, es difícil identificar el verdadero propietario del buque como en el caso del ***Torrey Canyon***, así como por el legado de los armadores de restricciones de responsabilidad que prevalece en el campo marítimo y porque si se aplica al caso de contaminación, la compensación de daños sería limitada en mucho a una pequeña cantidad. Este caso generó al círculo naviero y sus afiliados varias controversias que entonces causaron preocupación mundial, solicitando la intervención gubernamental para definir la responsabilidad civil por los daños de la contaminación de hidrocarburos.

Como resultado, se llevaron a cabo convenciones internacionales y se acordó sobre la responsabilidad de contaminación de hidrocarburos, en noviembre de 1969, posteriormente fue establecido un fondo internacional para compensar los daños por contaminación de hidrocarburos, en diciembre de 1971. Por otro lado, este accidente también obligó a las compañías privadas relacionadas con el transporte de hidrocarburos a considerar que era urgentemente necesaria la colaboración internacional para tratar los daños por contaminación. Las mayores compañías petroleras comenzaron a tomar medidas para preparar un acuerdo que fue firmado entre ellas y publicado en 1969, invitando a los armadores de buques tanque a afiliarse a ellos. Este acuerdo es conocido como (acuerdo voluntario de los armadores de buques tanque correspondiente a la responsabilidad de contaminación por hidrocarburos), asumiendo que todas las compañías podrían verse envueltas inevitablemente en responsabilidades adicionales por daños de contaminación por hidrocarburos y los gastos derivados de ello, tanto como los daños que exceden los límites de responsabilidad del armador. Así pues, el accidente del **Torrey Canyon** motivó a indemnizar a los directamente afectados por la contaminación de hidrocarburos”.¹⁴

b) El buque-tanque **Argo Merchant**.

“En diciembre de 1976, un buque tanque de registro liberiano, de 28,238 toneladas, denominado **Argo Merchant**, varó y derramó una gran cantidad de hidrocarburos afuera del Cabo Cod, en la costa este de Estados Unidos, poco después de haber iniciado su navegación. Este accidente impresionó a todas las partes relacionadas con el transporte mismo sobre la dificultad para disponer del petróleo derramado en el mar y la pobre técnica de navegación. El gobierno de los Estados Unidos, después de revisar las causas del accidente, recomendó que todos los buques tanque existentes deberían estar equipados con tanques de lastre segregado. Además, se llevaron a efecto algunas convenciones internacionales que fueron motivadas por este accidente. Durante ellas se

¹⁴ Cfr. SILICEO TORRES, Fernando. Op. cit., p. 10.

discutieron y aprobaron los protocolos a la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 y el de la Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos desde los Buques de 1973, que fueron acordadas en febrero de 1978”.¹⁵

c) El buque-tanque **Amoco Cádiz**.

“En marzo de 1978, el supertanque de registro liberiano **Amoco Cádiz**, derramó las 220,000 toneladas de hidrocarburos que tenía a bordo, cuando embarrancó afuera de la península Brittany, en Francia. Lo que ocasionó que dicha embarcación fuera bombardeada y hundida de modo similar al caso del **Torrey Canyon**. El total de los daños sufridos por Francia, como resultado de este accidente, excedió la máxima cantidad de responsabilidad del armador definida en 16,880.000 dólares americanos. A consecuencia de este accidente, se consideró que la cantidad límite de responsabilidad debería incrementarse y en abril de 1979 fue actualizada entre 36,000,000 y 54,000,000 de dólares”.¹⁶

d) El buque-tanque **Exxon Valdéz**.

“El 24 de marzo de 1989, el buque tanque **Exxon Valdéz** varó en la sonda Prince Williams, en Alaska, Estados Unidos, y derramó 40,000,000 de litros de hidrocarburos a través de las roturas causadas por el accidente, en el transcurso de unas pocas horas. La costa contaminada con petróleo alcanzó 1,733 kilómetros y los trabajos de limpieza podrían haber costado 2,200 millones de dólares, esta enorme cantidad se atribuyó a la demora en las operaciones de combate en la etapa inicial del derrame. El **Exxon** fue demandado por los gobiernos federal y estatal, acumulando en total 170 demandas en las cuales se solicitaba a la Corte hacer efectivas las responsabilidades civiles de **Exxon Valdéz**, en marzo de 1991. El buque **Exxon**, se comprometió con los gobiernos a pagar 1,100 millones de dólares.

¹⁵ SILICEO TORRES, Fernando. Op. cit., p. 10.

¹⁶ Ibidem, p. 11.

La Ley de Contaminación de los Estados Unidos fue promulgada el 18 de agosto de 1990 a causa de este accidente, ya que esta desastrosa contingencia provocó pánico en la opinión pública surgiendo la necesidad de establecer severas regulaciones legales para prevenir la contaminación por hidrocarburos. Dicha ley, contempla dos principales medidas: la primera, referida al doble casco para todos los buques, y la segunda, la responsabilidad ilimitada a cualquier persona, ya sea armador u operador. También motivó la conclusión de la llamada Convención Internacional en Preparación, Respuesta y Cooperación para la Contaminación por Hidrocarburos”.¹⁷

e) El buque-tanque **Erika**.

Por su parte, el columnista Joaquín Prieto del periódico El País, comenta: “El 12 de diciembre de 1999, el petrolero maltés se partió en dos frente al cabo de Penmarch (Bretaña), y de su interior se escaparon 20.000 toneladas de hidrocarburos que contaminaron 400 kilómetros del litoral. La limpieza de la costa exigió remover 200.000 toneladas de arena y guijarros, tarea que llevó casi un año. La implicación de TotalFinaELF en el caso de **Erika**, no fue evidente desde el principio. El grupo desvió las responsabilidades hacia el armador y la compañía que gestionaba el buque. Sin embargo, las presiones llegaron tan lejos que tuvo que empezar a pagar parte de las operaciones de limpieza y actualmente se encuentra pendiente de juicio por los cargos de complicidad en la puesta en peligro de la vida de otros y la contaminación marítima”.¹⁸

“Sobre el grupo pesan medidas cautelares como la prohibición de fletar buques de más de 15 años de antigüedad para el transporte de hidrocarburos, así como una fianza de 7.6 millones de euros. El capitán del buque, el armador, la sociedad de clasificación y varios representantes de la prefectura marítima están procesados, la responsabilidad penal de personas jurídicas es posible en Francia gracias a una innovación introducida en 1994, aunque se ha aplicado poco. Nadie

¹⁷ SILICEO TORRES, Fernando. Op. cit., p. 12.

¹⁸ PRIETO, Joaquín. Op. cit., p. 16.

espera una sentencia especial severa, pero el proceso judicial es el portillo que han visto los afectados para obtener indemnizaciones más importantes que las administrativas. Las gestiones hasta ahora se limitan al fondo internacional de indemnizaciones por la polución por hidrocarburos, en el que participan representantes de gobiernos y grupos petroleros, que se han enfrentado a más de 6.000 demandas, por un monto de 141 millones de euros. La petición más alta es la de Britany Ferries, compañía dedicada al tráfico marítimo de pasajeros y vehículos, a la cual se añade una larga lista de empresas turísticas, explotaciones pesqueras y de marisqueo. Parte de los pagos ya se ha hecho, pero otros continúan pendientes. En total, el monto de los daños producidos por el buque **Erika**, ha sido evaluado en no menos de 450 millones de euros. Una asociación de afectados reclama el doble de esa cantidad. Así están las cosas casi tres años después de aquel naufragio”.¹⁹

f) El buque-tanque **Prestige**.

Por su parte, la reportera Gabriela Cañas, del periódico El País, señala: “La Comisión Europea ha pedido explicaciones al Reino Unido sobre el petrolero **Prestige**, que naufragó el miércoles 13 de noviembre del año 2002, frente a las costas de Galicia con 77.000 toneladas de hidrocarburos, ya que el buque se dirigía a Gibraltar. La petición de Bruselas es consecuencia de la queja de las autoridades españolas, que consideran que el barco incumple las directivas de seguridad marítima. Tras dejar una mancha de petróleo que llegó a tener 20 millas marinas de largo (37 kilómetros), el petrolero había sido sancionado dos veces en 1999, por presentar infracciones de seguridad, en los puertos de Rotterdam y Nueva York. Según el armador, el **Prestige** no tocaba puertos de la Unión Europea, desde hace tiempo, lo ocasionó que se aprobara un paquete de medidas para mejorar la seguridad marítima”.²⁰

En ese entonces, el Gobierno emprendió acciones legales contra Grecia,

¹⁹ Idem.

²⁰ CAÑAS, Gabriela. Op. cit., p.15.

país de procedencia del armador del Prestige, y contra Letonia, el país donde se cargaron las 77.000 toneladas de hidrocarburos que transportaba el petrolero. El hidrocarburo que se derramó del buque había empezado a invadir playas y alcantilados durante todo el día y la noche dañando a la pesca: mariscos, camarón, pulpo, calamar, ballenas, aves marinas y sobre todo a los animales que viven en la superficie. Los ecologistas denunciaron este desastre ecológico y, a su vez, la Organización de Defensa del Medio Ambiente pidió la extracción cuanto antes del combustible que quedó en el buque para evitar un desastre mayor.

No obstante lo anterior, el desastre ecológico que provocó el buque citado fue de funestas consecuencias porque destruyó la flora y fauna marina, y dañó peligrosamente al ecosistema en general.

En este mismo orden de ideas, el periodista de El País, José María Irujo, escribe: “el 20 de noviembre del año 2002. El **Prestige** se hunde, cuando se partió en dos en alta mar tenía ya una grieta de 70 metros de ancho y le faltaba una buena parte de la cubierta del costado de estribor. Su peregrinaje ha concluido a 133 millas del cabo de Finisterre, el lugar más alejado de la costa al que logró conducirlo el remolcador chino contratado por la compañía holandesa que se hizo cargo del petrolero tras ser alejado de la costa gallega. La mancha siguió creciendo hasta llegar a las costas francesas, por lo que el presidente Jacques Chirac impulsó acciones penales para castigar a todos aquellos susceptibles de tener una responsabilidad en la catástrofe. Verbigracia el capitán, el fletador, las sociedades certificadoras, la aseguradora del buque”.²¹

De los seis casos mencionados, todos provocaron un derrame de hidrocarburos que contaminó al mar, lo cual ha obligado a los representantes de los países del mundo a poner mayor atención en la celebración y aprobación de convenciones internacionales destinadas a la regulación de desastres ecológicos y a proveer una mayor indemnización a las personas afectadas porque ellas

²¹ IRUJO, José María. “El armador fantasma”. El País, (España, 12 de Enero de 2003), p. 21.

cuentan con un bien jurídico protegido por las leyes como es la vida.

1.6. Referencia a los organismos internacionales que han contribuido a la aprobación de convenciones en materia de contaminación de buques.

A continuación, señalaremos a los organismos internacionales más importantes que de una u otra forma han aportado tiempo, dinero y esfuerzo, a efecto de combatir y penalizar la contaminación de buques que transportan hidrocarburos.

La Organización Marítima Internacional (OMI en español, IMO en inglés), “es un organismo especializado de la Organización de las Naciones Unidas, que tiene por función regular el transporte marítimo con el objeto de que la navegación sea más segura y tengamos mares limpios”.²²

En otras palabras, se puede decir que la OMI es sin duda el organismo internacional más importante en materia marítimo-ambiental; el ámbito de aplicación de su normatividad es muy importante tomando en consideración que cuenta con aproximadamente 160 Estados miembros.

“La OMI ha elaborado 40 convenios que han adoptado los países, algunos son el Convenio Internacional sobre Seguridad Humana de 1960, el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966, el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, el Reglamento Internacional para prevenir Abordajes de 1972, que hizo obligatorios los dispositivos de separación del tráfico adoptados por la OMI y disminuyó considerablemente el número de abordajes en numerosas zonas; en 1976, la OMI adoptó el Convenio Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítima por Satélite y el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamentos Marítimos en 1979”.²³

“También ha establecido convenios relativos a la materia pesquera, como

²² GARCÍA LÓPEZ, Tania. “Quien contamina paga. Principio regulador del Derecho Ambiental”. 2ª edición, Editorial Porrúa, México, 2005, p. 99.

²³ Ibidem, p. 101.

el Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros en 1977, y el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar en 1978”.²⁴

En otras palabras, se puede afirmar que el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, es un sistema de colaboración entre los Estados en materia de reglamentación concerniente a la navegación comercial internacional, seguridad marítima, eficiencia de la navegación, prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques.

Por su parte, la **Organización Internacional de Normalización**, de acuerdo con Edgard Baqueiro Rojas, en su obra Introducción al Derecho Ecológico, “hace referencia a la ecología y contaminación ambiental, la cual estudia, discute y publica las normas reguladoras de las diversas actividades que pueden afectar el manejo de sustancias peligrosas, el transporte de productos eventualmente contaminantes, como el petróleo, las emisiones que contaminan la atmósfera. Sus normas no son obligatorias, pero los países adoptan sus legislaciones, pues en caso de conflicto prevalecen las normas internacionales”.²⁵

De lo anterior, se infiere que la contaminación de los mares por hidrocarburos es tan antigua como el desarrollo o evolución tecnológica que el hombre ha tenido y donde desgraciadamente se ha sacrificado en mayor término a la naturaleza que a la tecnología, como si ésta, en un momento dado, fuera a preservar la vida del hombre. Se olvida que es el medio ambiente y la naturaleza en general, lo que puede hacer que la vida del hombre en la Tierra y en sociedad, sea placentera.

²⁴ <http://www.directemar.cl/spma/areas-trabajo/generalidades-OMI.htm>.

²⁵ BAQUEIRO ROJAS, Edgard. “Introducción al Derecho Ecológico”. 2ª edición, Editorial Oxford, México, 1997, p. 114.

CAPÍTULO II. CONCEPTOS DE DERECHO AMBIENTAL, RECURSOS NATURALES, CONTAMINACIÓN, ESPACIOS MARÍTIMOS ACUÁTICOS, MAR, HIDROCARBUROS, BUQUE, TRANSPORTE MARÍTIMO, RESPONSABILIDAD CIVIL, DAÑO AMBIENTAL.

En este capítulo se desarrollarán algunos conceptos básicos para comprender mejor el tema en exposición, ya que a lo largo de la vida del ser humano siempre estará en contacto con los conceptos ambientales como son: Derecho Ambiental, recursos naturales, recursos renovables y recursos no renovables.

Asimismo, se plantean los tipos de contaminación, el concepto de mar, el de los espacios marítimos acuáticos, los hidrocarburos, lo referente al buque en sus diversas acepciones y clasificaciones, así como los conceptos del término responsabilidad en general y, en específico, la responsabilidad civil, extracontractual, contractual, y la responsabilidad por daño ambiental; y, finalmente, la protección existente al ambiente en el transporte marítimo.

En otras palabras, podemos decir de acuerdo con Mercedes Campos Díaz Barriga, en su obra *La Responsabilidad Civil por Daños al Medio Ambiente*, que: “los problemas ambientales se incrementan día con día; la contaminación es el tema cotidiano que ha rebasado nuestra capacidad, y nuestras instituciones no han podido hacer frente a los múltiples problemas con los que nos enfrentamos”.¹

Como podemos ver, los gobiernos, así como los legisladores, Licenciados en Derecho y especialistas en Derecho Ambiental se han preocupado más por apropiarse de los hidrocarburos que por conservar el medio ambiente. Las razones son varias pero casi todas aterrizan en la ambición por el poder económico. Por ello, a continuación desarrollaré los puntos siguientes.

¹ CAMPOS DÍAZ BARRIGA, Mercedes. “La Responsabilidad Civil por Daños al Medio Ambiente”. 5ª edición, Editorial UNAM, 2000, p. 11.

2.1. Definición de Derecho Ambiental.

Para tener un concepto adecuado de Derecho Ambiental, nos permitiremos citar algunos autores que al respecto han escrito sobre esta materia.

El investigador Raúl Brañes Ballesteros, en su libro *Manual de Derecho Ambiental Mexicano*, lo define: “como el conjunto de normas jurídicas que regulan las conductas humanas que pueden influir de una manera relevante en los procesos de interacción que tienen lugar entre los sistemas de los organismos vivos y sus sistemas de ambiente, mediante la generación de efectos de los que se espera una modificación significativa de las condiciones de existencia de dichos organismos”.²

De la anterior definición se deducen algunas de sus notas esenciales, las cuales a nuestro criterio son las siguientes: 1.- La expresión Derecho Ambiental se refiere a un conjunto de normas jurídicas que regulan ciertas conductas humanas que pueden considerarse de interés ambiental; 2.- Las conductas humanas de interés ambiental son aquéllas que pueden influir en los procesos de interacción que tienen lugar entre los sistemas de los organismos vivos y su medio ambiente; 3.- Dichas conductas interesan al Derecho Ambiental sólo en la medida en que ellas, al influir sobre tales procesos, pueden modificar de una manera importante las condiciones de existencia de los organismos vivos.

Por su parte, Narciso Sánchez Gómez, en su libro *Derecho Ambiental*, considera que: “en lo particular conceptúo al Derecho Ambiental como un conjunto de normas jurídicas de Derecho Público, que regulan las relaciones de los seres humanos en sociedad con los diversos recursos naturales, en la medida en que aquéllos pueden influir sobre estos últimos. También puedo sostener que se trata de un sistema normativo que conduce las relaciones entre los seres vivos

² BRAÑES BALLESTEROS, Raúl. *Manual de Derecho Ambiental Mexicano*, 2ª edición, Editorial Fondo de Cultura Económica, Fundación Mexicana para la Educación Ambiental, México, 2000, p. 27.

y su medio ambiente, siendo el conductor de las mismas el hombre, para propiciar su propio equilibrio y desarrollo sustentable”.³

Con base a lo citado, podemos comentar que los vínculos entre la sociedad y la naturaleza se establecen a través de dos grandes tipos de factores. El conjunto de acciones humanas que inciden sobre el sistema ecológico natural y el conjunto de efectos ecológicos generados en la naturaleza y que inciden sobre el sistema social.

Raquel Gutiérrez Nájera, en su libro *Introducción al Estudio del Derecho Ambiental*, define al Derecho Ambiental, tomando en cuenta su objeto de especificidad, como: “un conjunto de normas que tienen por objeto regular las conductas que inciden directa o indirectamente en la protección, preservación, conservación, explotación y restauración de los recursos naturales bióticos y abióticos”.⁴

De acuerdo a la cita anterior, podemos decir que como ciencia jurídica, es el conjunto sistemático y ordenado de leyes que regulan la protección, conservación, preservación y utilización de los recursos naturales y del equilibrio ecológico del hábitat.

Al respecto, Jesús Quintana Valtierra dice: “se puede pensar también que el Derecho Ambiental es el grupo de reglas que se encarga de la protección jurídica del equilibrio ecológico”.⁵

En otras palabras, el Derecho Ambiental dispone de una metodología coherente que trata de proteger el entorno vital determinante. Para ello, incide sobre las conductas humanas al prohibir su sustancial alteración, a través de la contaminación.

A manera de resumen, podemos opinar que todos y cada uno de los

³ SÁNCHEZ GÓMEZ, Narciso. *“Derecho Ambiental”*. 3ª edición, Editorial Porrúa, México, 2001, p.6.

⁴ GUTIÉRREZ NÁJERA, Raquel. *“Introducción al Estudio del Derecho Ambiental”*. 5ª edición, Editorial Porrúa, México, 2000, p. 112.

⁵ QUINTANA VALTIERRA, Jesús. *“Derecho Ambiental Mexicano”*. 6ª edición, Editorial Porrúa, México, 2000, p. 17.

autores tienen sus propias definiciones, que coinciden con la definición que el Derecho Ambiental forma parte de la clasificación del Derecho Público que regula las relaciones del Estado, como ente soberano, con los ciudadanos y otros Estados. En cuanto a la definición de Raúl Brañes, la considero de una manera subjetiva, con características biológicas, más que jurídicas, por lo que se rescata poco en relación a su propuesta.

También, coincidimos con la definición de Raquel Gutiérrez. En mi opinión, esta definición es la más completa de todas por aportar los elementos que se señalaron con anterioridad.

2.2. Recursos Naturales.

De acuerdo a la metodología planteada en el desarrollo de este trabajo, es pertinente señalar lo que respecto a los recursos naturales han escrito autores de renombre como Ángel Bassols Batalla, quien comenta que: “son aquellos muy variados medios de subsistencia de las gentes, que obtienen de manera directa de la naturaleza, teniendo en mente que dichos recursos son muchos y muy variados, su valor reside en ser medios de subsistencia de la gente que habita el planeta, y por el otro, se hace hincapié en el hecho de utilizar esas riquezas en forma directa ya sea para usarlos conservando el mismo carácter en que la naturaleza los ofrece, o bien transformándolos parcial o completamente en su calidad original y convirtiéndolos en nuevas fuentes de energía o en subproductos y mercancías manufacturadas”.⁶

Nosotros consideramos que al hablar de recursos naturales, se debe también pensar en la conservación y el uso de éstos, pero sobre todo se debe tomar en cuenta a cada recurso como un factor interrelacionado. De aquí se deriva que si un recurso es afectado incorrectamente, se lesiona en mayor o menor medida a otros recursos, por lo tanto, si se quiere conservar correctamente a cada uno de éstos, es necesario preservar en forma indispensable la armonía

⁶ Cit. por QUINTANA VALTIERRA, Jesús. Op. cit., p. 15.

del todo.

Hugo Rangel, en su libro *El Derecho Económico*, define al recurso natural como: “todo aquello que en la naturaleza puede ser tomado o aprovechado por el hombre para satisfacer directa o indirectamente sus necesidades”.⁷

Asimismo, Andrés Serra Rojas, en su libro *Derecho Económico*, considera que los recursos naturales: “son los recursos disponibles en un territorio y en sus plataformas y aguas continentales susceptibles de ser explotadas”.⁸

Al respecto, la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, en su artículo 3, fracción XXIX, define al recurso natural como: “el elemento natural susceptible de ser aprovechado en beneficio del hombre”.

A efecto de comentar las definiciones anteriores, queremos hacer los siguientes razonamientos. Desde un punto de vista doctrinario, coincidimos con la definición de recursos naturales que establece el autor Ángel Bassols, que introduce la palabra valor; cada recurso natural tiene un valor, que no poseen los objetos por sí, sino que éstos lo adquieren gracias a su relación con el hombre como ser social, pero los objetos, a su vez, sólo pueden ser valiosos cuando están dotados efectivamente de ciertas propiedades objetivas. Así, el valor que le damos a los recursos naturales depende de determinadas propiedades físicas y químicas.

Esta definición es más general, ya que considera el autor que todo lo que nace de la naturaleza debe ser aprovechado por el hombre.

Por su parte, la definición de Andrés Serra, sobre los recursos naturales, aporta la palabra disponibilidad, es decir, los recursos naturales se pueden utilizar libremente en el territorio de una nación, así como en las aguas continentales susceptibles de ser explotadas; pero insisto, se debe puntualizar en todas las

⁷ RANGEL COUTO, Hugo. “*El Derecho Económico*”. 4ª edición, Editorial Porrúa, México, 2000, p.115.

⁸ SERRA ROJAS, Andrés. “*Derecho Económico*”. 5ª edición, Editorial Porrúa, México, 1993, p.315.

legislaciones, más que la disponibilidad de estos recursos, su preservación, conservación y penalidad para los que atenten contra éstos.

2.2.1. Recursos Naturales Renovables.

Como lo señalé en su momento, los recursos naturales se componen de renovables y no renovables; corresponderá en este punto hablar sobre los recursos naturales renovables, es decir, que se pueden suplantar y restituir por otros.

De manera general, podemos decir que los recursos naturales renovables son los que mediante su racional explotación pueden ser conservados o renovados continuamente.

Gutiérrez Nájera menciona que los recursos naturales renovables, “son aquellos que pueden volver a obtenerse de la naturaleza, en un plazo de tiempo determinado; por ejemplo: los recursos forestales, la flora y la fauna”.⁹

Al analizar las anteriores definiciones, podemos hacer los siguientes comentarios.

En primer lugar, una de las definiciones indica que estos recursos deben racionarse a efecto de que perduren, lo que denota la razón del hombre, aunque no lo menciona, para explotarlos cuidadosamente y no acabarlos. Aunque los recursos naturales renovables duran algún tiempo en reproducirse, en un determinado tiempo también pueden no renovarse.

En otras palabras, los recursos naturales renovables, al igual que todo lo existente en la naturaleza, sean renovables o no, por el simple o gran hecho de contribuir a conservar la naturaleza misma y a preservar la vida del hombre, debemos tener el respeto que éstos se merecen y tratar de conservarlos porque va de por medio la vida del hombre.

⁹ GUTIÉRREZ NÁJERA, Raquel. Op. cit., p. 1.

2.2.2. Recursos Naturales no Renovables.

Corresponde ahora hacer lo propio con los recursos naturales no renovables, es decir, definirlos, comprenderlos y opinar lo propio al respecto. Para ello, será necesario citar lo que algunos autores han escrito al respecto.

Sobre los recursos naturales no renovables, Serra Rojas opina que: “Son los que a pesar de la más racional explotación no pueden ser conservados o renovados, es decir, irremediablemente su explotación conlleva a su extinción”.¹⁰

Sobre el particular, Bassols Batalla manifiesta: “el uso de estos recursos y su existencia disminuyen invariablemente, por lo que deben buscarse siempre nuevas reservas y sustitutos”.¹¹

Gutiérrez Nájera subraya: “son aquellos recursos que dado su origen en la Tierra, tomaría millones de años el volver a obtenerse, por ejemplo: el petróleo, los minerales, y los hidrocarburos”.¹²

Coincido con las tres explicaciones antes señaladas, cada una de ellas señala que el uso de los recursos naturales no renovables conlleva a la extinción de los mismos en el territorio nacional o en cualquier otro.

2.3. Contaminación.

Sobre este tema, podemos decir que ha surgido durante muchos años, como consecuencia del deterioro del entorno y a partir del crecimiento demográfico y tecnológico del hombre. Al respecto, se proporcionarán algunas definiciones de la contaminación.

La Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, en el artículo 3, fracción VI, la define como: “La presencia en el ambiente de uno o más

¹⁰ SERRA ROJAS, Andrés. Op. cit., p. 316.

¹¹ BASSOLS BATALLA, A. “Recursos Naturales de México, conocimiento y uso”. 8ª edición, Editorial Nuestro Tiempo, México, 2002, p. 51.

¹² GUTIÉRREZ NÁJERA, Raquel. Op. cit., p. 2.

contaminantes o de cualquier combinación de ellos que cause desequilibrio ecológico”.

Por su parte, James Barros, creador de la obra *Contaminación y Derecho Internacional*, opina: “Contaminación es la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancia o energía en el medio marino cuando produzca efectos nocivos tales como: daños a los recursos vivos, peligros para la salud humana, obstaculización de la actividad marítima, incluida la pesca y deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización. De esta definición se desprende que la contaminación engloba un sin número de sustancias contaminantes peligrosas, desechos y contaminantes que envenenan directamente a la flora y la fauna marina”.¹³

En otras palabras, por contaminación debemos entender todo aquello que implica efectos nocivos para el medio ambiente y para la vida animal, vegetal y del hombre en el planeta. En sí, son todos aquellos actos de barbarie derivados del desarrollo industrial que el hombre comete en su afán de enriquecerse y que en muchas de las veces, debido a lo avanzado de dicha contaminación, no podrá disfrutar.

2.3.1. Tipos de Contaminación que afecta a los espacios marítimos.

Sobre los tipos de contaminación, consideramos importante citar lo que al respecto han escrito Edgard Baqueiro Rojas y Mercedes Campos Díaz Barriga.

a) Química.

Baqueiro Rojas dice: “probablemente es el tipo de contaminación al que se le ha puesto más atención, no sólo por lo aparente de los daños causados sino por su amplia extensión e impacto en casi todas las actividades que realizamos; se produce por desechos productivos y procesos nocivos desde irritantes hasta

¹³ BARROS, James. *“Contaminación y Derecho Internacional”*. 3ª edición, Editorial Marymar, Argentina, 1997, p. 13.

cancerígenos, necrotóxicos y fisiológicos”.¹⁴

“Los contaminantes están clasificados por giro y proceso industrial, se considera que se hace así sólo por comodidad, sin ser las únicas fuentes de éstos, ni ser el único tipo de contaminación que pueden producir esas actividades”.¹⁵

b) Física.

Baqueiro Rojas considera que este tipo de contaminación, “se da al alterar las características topográficas en una área con la remoción, relleno y nivelación de terrenos, en el punto que el suelo es removido en la capa superficial se depositan materiales extraños. Sin embargo, en el nivel local ha causado serios daños a la flora y fauna; cuando se trata de fuentes de contaminación crónica como las descargas de refinerías y plantas petroquímicas, el daño al ambiente es crítico porque destruye la biótica local y altera sus procesos fisiológicos, al contaminar suelos y aguas en niveles en que los organismos residentes, cultivados o captados no pueden ser empleados para consumo humano sin riesgo de intoxicaciones graves; además, los compuestos aromáticos del petróleo son considerados altamente cancerígenos”.¹⁶

Sobre el particular, Campos Díaz Barriga opina: “que el impacto ocasionado por la industria petrolera comprende los efectos de cada una de las fases que están involucradas: explotación, transformación, distribución y comercialización”.¹⁷

En este sentido, las actividades que se desarrollan en cada una de estas etapas afectan los recursos naturales, principalmente al agua, aire, suelo, flora y fauna. En otras palabras, se puede decir que toda aquella actividad realizada al suelo y a la naturaleza en general, cuando no se toman las medidas preventivas

¹⁴ BAQUEIRO ROJAS, Edgard. Op. cit., p. 27.

¹⁵ Idem.

¹⁶ Ibidem, pp. 27-29.

¹⁷ CAMPOS DÍAZ BARRIGA, Mercedes. Op. cit., p. 150.

adecuadas, atenta de manera directa en contra de la vida animal, vegetal y humana, pero sobre todo contra el planeta mismo.

c) Biológica.

Para finalizar este punto, consideramos pertinente hablar de la contaminación biológica. Al respecto, el jurista Baqueiro Rojas manifiesta lo siguiente.

“La destrucción de la flora y la fauna es probablemente una de las formas más inconscientes de contaminación dado que parece que para cualquier actividad humana, lo primero que se hace es eliminar todo vestigio de vida autóctona”.¹⁸

De los tipos de contaminación anteriormente citados, se puede decir que cada uno de ellos produce efectos secundarios e irreparables tanto a la salud como al medio ambiente. Dentro de la contaminación física, se encuadra la industria petrolera que afecta a los recursos naturales mediante la transformación, distribución y comercialización; asimismo, este último vocablo comprende los tipos de transportación, ya sea terrestre, marítima y aérea.

2.4. Mar.

De manera general, podemos decir que el mar es una gran extensión de agua salada que alberga a miles de variedades de especies animales y vegetales, así como distintos hidrocarburos y demás elementos que influyen en un adecuado ecosistema para el hombre, que tiene mucho que ver en la cadena alimenticia.

Desde el punto de vista jurídico, para James Barros, el mar, “son todas las aguas marinas que no sean aguas interiores de los Estados”.¹⁹

¹⁸ BAQUEIRO ROJAS, Edgard. Op. cit., pp. 27-34.

¹⁹ BARROS, James. Op. cit., p. 296.

En otras palabras, el mar es un recurso básico del medio ambiente de una cadena biológica que va del fitoplancton y zooplancton hasta los mayores peces y mamíferos, constituye el creador de la mayor parte del oxígeno necesario para la vida a través de la función clorofílica y la gran superficie de evaporación que purifica las aguas salinas formando las nubes, origen del agua dulce que sustenta la vida en la superficie terrestre y es parte del ciclo de regeneración del agua. Lo anterior, se refiere a las tres etapas en las que se divide el mar donde están los microorganismos pasando por los animales acuáticos hasta llegar a las plantas.

2.5. Espacios Marítimos Acuáticos.

Sobre el particular, podemos afirmar que los espacios marítimos nacionales son elementos integrantes del territorio nacional y forman parte del mar, de acuerdo a la subdivisión que se hace en el ámbito jurídico.

Raúl Cervantes Ahumada, en su libro Derecho Marítimo, comenta: “el espacio marítimo acuático comprende las aguas jurisdiccionales y el alta mar. Las aguas jurisdiccionales son aquellas en las que México ejerce su jurisdicción y soberanía, plenas o limitadas, y comprenden las aguas interiores, el mar territorial y la zona contigua de pesca exclusiva”.²⁰

De esta explicación, se desprenden los conceptos que se analizarán para comprender mejor los espacios marítimos acuáticos como son: el mar territorial, las aguas marinas interiores, la zona contigua, la zona económica exclusiva, la plataforma continental y las plataformas insulares.

a) El Mar Territorial.

La expresión mar territorial es hoy generalmente admitida y ha sustituido a otras como las aguas jurisdiccionales o territoriales.

²⁰ CERVANTES AHUMADA, Raúl. “Derecho Marítimo”. 2ª edición, Editorial Porrúa, México, 2001, p. 34.

Modesto Seara Vázquez, autor del libro *Derecho Internacional Público*, define al mar territorial: “Es el espacio marítimo situado entre el mar nacional y el alta mar, forma parte del territorio del Estado, que ejerce sobre éste plena soberanía”.²¹

Hermilo López-Bassols, en su libro *Manual de Derecho Internacional Público Contemporáneo e Instrumentos Básicos*, opina: “la Convención de Montego Bay respetó la Convención de Ginebra de 1985, el régimen jurídico del mar territorial quedó establecido en el artículo 2 de la Convención de 1982:

1. La Soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio, de sus aguas interiores y, en el caso del Estado archipelágico, de sus aguas archipelágicas, a la franja del mar adyacente designada con el nombre de mar territorial.
2. Esta soberanía se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, como el lecho y subsuelo de este mar.
3. La soberanía sobre el mar territorial se ejerce con arreglo a esta convención y a otras normas del Derecho Internacional. De acuerdo con el artículo 3 de la misma convención, la extensión del mar territorial no debe exceder 12 millas, a partir de las líneas de base. El Gobierno de México, en el decreto del 19 de diciembre de 1969, amplió su mar territorial hasta una distancia de 12 millas”.²²

b) Las Aguas Marinas Interiores.

Al respecto, E. Andréev comenta que: “De conformidad con el artículo 5 de la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua de 1958 y con el artículo 8 de la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, las aguas situadas en el

²¹ SEARA VÁZQUEZ, Modesto. *“Derecho Internacional Público”*. 17ª edición, Editorial Porrúa, México, 1998, p. 260.

²² LÓPEZ-BASSOLS, Hermilo. *“Manual de Derecho Internacional Público Contemporáneo e Instrumentos Básicos”*. 5ª edición, Editorial Porrúa, México, 2000, pp. 154-156.

interior de la línea de base del mar territorial forman parte de las aguas interiores del Estado. Según la convención, las aguas interiores incluyen también las de los golfos, si la anchura de sus entradas no pasa de 24 millas”.²³

Se puede afirmar que las aguas marítimas interiores se hallan completamente bajo la soberanía del Estado ribereño; los barcos extranjeros que se encuentran en las aguas interiores deben acatar la legislación del mismo.

Manuel Diez de Velasco, en su libro *Instituciones de Derecho Internacional Público*, expone: “las aguas situadas entre la costa del Estado ribereño y la línea de base han de estar suficientemente vinculadas al dominio terrestre, para estar sometidas al régimen de las aguas interiores y formar parte integrante del territorio de dicho Estado”.²⁴

Con base a lo citado, podemos comentar que todos los buques mercantes tienen la obligación de respetar los tratados, leyes y reglamentos. Asimismo, para la seguridad de la navegación se debe tomar en cuenta las reglas de radiocomunicación, de navegación, portuarias, aduaneras y sanitarias del Estado a cuyo puerto fondean, mientras permanezcan en él y durante su estadía. Por ende, deben tener acceso libre a los puertos abiertos sin ninguna discriminación.

López Bassols menciona: “que en el artículo 8 de la Convención de Montego Bay se denomina aguas interiores tanto a las aguas comprendidas dentro del territorio terrestre, en virtud de que las aguas marítimas situadas entre el litoral y la línea de base del mar territorial, lagos, ríos, puertos, radas y bahías son internas”.²⁵

Consideramos que todas las aportaciones de los autores son importantes, pero la explicación de Manuel Diez de Velasco ayuda a entender cuál es la conducta de los capitanes que están al frente de un buque mercante para tener

²³ ANDRÉEV, E., [trad. Marat Kuznetsov]. “*Derecho Internacional del Mar*”. 4ª edición, Editorial Progreso, Moscú, 1988, p. 27.

²⁴ DIEZ DE VELASCO, Manuel. “*Instituciones de Derecho Internacional Público*”. 11ª edición, Editorial Tecnos, Madrid, 1997, p. 385.

²⁵ LÓPEZ BASSOLS, Hermilo. Op. cit., p. 156.

una mejor seguridad y prevenir desastres en cuanto a su mercancía que se traslada de un lugar a otro.

c) La Zona Contigua.

Respecto a dicha zona, Seara Vázquez señala que ésta, “es la parte vecina del mar territorial y sobre la cual el Estado costero puede ejercer una serie de competencias de carácter limitado”.²⁶

López-Bassols manifiesta: “a partir de la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua de 1958, se contemplaba una zona que no podía extenderse más de 12 millas contadas desde la línea de base a partir de las cuales se mide la extensión del mar territorial”.²⁷

Es pertinente aclarar que en la Convención de 1982, el único artículo que se refiere a ella es el artículo 33, que reconoce que es una simple zona adyacente al mar territorial del Estado ribereño, donde los Estados pueden tomar determinadas medidas de control necesarias para prevenir y sancionar las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, migratorios y sanitarios.

La Ley Federal del Mar de 1986, en su artículo 42, establece que la Nación tiene una zona contigua a su mar territorial; y, de acuerdo con el artículo 43 de ésta, se extiende a 24 millas marinas contadas desde las líneas de base, a partir de donde se mide la extensión del mar territorial, es decir, se hizo una traslación de la figura contenida en la Convención.

Para nosotros, López-Bassols es uno de los autores con los cuales coincidimos con su pensamiento; ya que, al igual que el Estado debe tomar en cuenta que ningún buque debe dañar las plantas y animales acuáticos, de la misma manera debe impedir que contaminen la parte que le corresponda a la

²⁶ SEARA VÁZQUEZ, Modesto. Op. cit., p. 266.

²⁷ LÓPEZ-BASSOLS, Hermilo. Op. cit., p. 156.

zona contigua.

d) La Zona Económica Exclusiva.

Sobre el tema antes descrito, López-Bassols comenta lo siguiente: “este espacio marino es una de las innovaciones y principales logros de la Convención de Montego Bay, representa una jurisdicción expansiva que reivindica una zona de soberanía de 200 millas para fines económicos. Conforme a la Convención de Montego Bay, en su artículo 55, la zona económica exclusiva es una área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste y en la que sólo ejerce derechos de soberanía y jurisdicción limitados. El artículo 57 establece que la zona económica exclusiva no se extenderá más allá de 200 millas contadas desde las líneas de base a partir de donde se mide la anchura del mar territorial”.²⁸

La zona económica exclusiva es una zona intermedia entre la zona contigua y el alta mar.

En nuestro país, por decreto del Ejecutivo Federal se estableció, en 1975, que la Nación ejerce en una zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial y adyacente a éste y los derechos de soberanía las jurisdicciones que determinen las Leyes del Congreso. La zona económica exclusiva se extenderá hasta 200 millas náuticas medidas a partir de la línea de base desde la cual se mide el mar territorial. Firmada la Convención de Montego Bay, México incorporó formalmente el concepto de zona económica exclusiva en la Ley Federal del Mar de 1986.

En otras palabras, puedo afirmar que la zona económica exclusiva es uno de los espacios marítimos acuáticos con mayor riqueza que tiene el territorio mexicano que fue incorporado en la Ley Federal del Mar en 1986, y sin discusión alguna la más importante porque hay una gran variedad de especies en peligro de extinción.

²⁸ Ibidem, p. 163.

e) La Plataforma Continental y las Plataformas Insulares.

La figura de la plataforma continental, contenida en el artículo 76 de la Convención de 1982, se define como el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de su prolongación natural de su territorio, hasta el borde exterior del margen continental, o bien, una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.

Al respecto, la Ley Federal del Mar, en su artículo 57, establece que la Nación ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental y las plataformas insulares a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales. Además, en su artículo 62, define a la plataforma continental y a las plataformas insulares en donde no hace la ley ninguna distinción.

Como podemos ver, la plataforma continental y las plataformas insulares tienen debidamente delimitadas sus extensiones, a efecto de no caer en controversias de materia internacional y resguardar nuestra soberanía y seguridad nacional.

2.6. Hidrocarburos.

Desde el punto de vista gramatical, de acuerdo con el Diccionario de la Lengua Española, hidrocarburo significa: “el compuesto resultante de la combinación del carbono con el hidrógeno”.²⁹

Del petróleo se derivan varios hidrocarburos, sobre todo del crudo, como el aceite, el diesel, el aceite pesado y lubricantes.

²⁹ Real Academia Española. “Diccionario de la Lengua Española”. T. 6, 20ª edición, Editorial Milenio, México, 2005, p. 817.

Para Gutiérrez Nájera, los hidrocarburos son “todos aquellos elementos químicos persistentes de origen mineral, así crudos de petróleo, aceite, diesel pesado y aceite lubricante”.³⁰

El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973, define a los hidrocarburos de la siguiente manera:

Por hidrocarburos se entiende: “el petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, los fangos, los residuos petrolíferos y los productos de refinación”.³¹

Las consecuencias ambientales de la explotación de este recurso han sido trascendentales. La contaminación de suelo y aguas por derrames de petróleo en diversas áreas del país; explosiones por hidrocarburos, incluyendo áreas urbanas; afectación de la flora y fauna, por contaminación química; afectación a los ecosistemas acuáticos en los procesos de explotación, entre otras.

2.7. Buque.

De acuerdo con José David Enríquez Rosas, “el uso generalizado de un vocablo hacia una realidad material no indica la naturaleza jurídica que entraña tal realidad. De modo que, si bien hasta ahora el término buque no ha sido de modo alguno una definición unívoca, sino más bien multívoca se ha dado pie a una multitud de usos ya no sólo multívocos, sino incluso equívocos, todo ello respecto a una aparente misma realidad física: el buque”.³²

Podemos decir que al elaborarse el concepto de buque, debe garantizarse un juego armónico de todo un conjunto jurídico destinado exactamente, a normar todo el proceso navegatorio con todos y cada uno de sus elementos. Es

³⁰ GUTIÉRREZ NÁJERA, Raquel. Op. cit., p. 11.

³¹ Tratados celebrados por México, T. XXXIV, 7ª edición, Editorial Senado de la República, México, 1993, p. 113.

³² ENRÍQUEZ ROSAS, José David. “El Buque. Una introducción al estudio del estatuto jurídico de las embarcaciones”. 3ª edición, Editorial UP-UNAM, México, 1998, p. 50.

precisamente de ahí, de donde emana la dificultad de aportar una idea completa y precisa, que trascienda y afecte al resto de las instituciones, principios y normas de nuestra disciplina.

Por criterio restrictivo del concepto de buque, entendemos condicionar el otorgamiento de tal vocablo a que la realidad física que se describe contenga elementos técnicos básicos para su existencia, tales como: la flotabilidad, el tonelaje, la propulsión, el medio de operación, la nacionalidad, la clase, o bien, la dimensión, entre otros. Por criterio amplio del concepto de buque, entendemos en cambio, que otorgue tal vocablo a que la realidad física que se describe contenga el mínimo denominador que sea común a todas las embarcaciones que serán sujetas al Derecho de la Navegación.

El buque está regulado en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en el artículo 2, fracción IV, que dispone:

“IV. Embarcación: Toda construcción diseñada para navegar sobre o bajo vías navegables”.³³

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su artículo 10, fracción II, inciso a), define al Buque o embarcación mayor como: “toda embarcación de quinientas unidades de arqueado bruto o mayor, que reúna las condiciones necesarias para navegar”.³⁴

En el artículo 10, fracción II, inciso b), se define a la embarcación menor como: “la de menos de quinientas unidades de arqueado bruto, o menos de 15 metros de eslora, cuando no sea aplicable la medida por arqueado”.³⁵

Ahora, trataremos de enunciar algunas de las definiciones más representativas que se han consagrado en distintos convenios internacionales, y

³³ <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/55/>

³⁴ <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/55/>.

³⁵ <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/55/>.

que nuestro país ha ratificado.

En los tratados internacionales, el buque se define de la siguiente manera:

El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973, define al buque como: “todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los alisfacos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos y las plataformas fijas o flotantes”.³⁶

El Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Debidos a la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos de 1969, define al buque como: “toda nave apta para navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar. Del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de este transporte, a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte”.³⁷

Al momento de ensayar una definición de buque debemos tomar en cuenta no únicamente lo dicho en las legislaciones históricas o por los grandes tratadistas del Derecho Marítimo, sino recordar también que por ser nuestra disciplina naturalmente internacional, van cambiando los conceptos de los Convenios Internacionales.

2.7.1. Diversas Definiciones Doctrinarias del Buque.

Nuestro objetivo se ha limitado a hacer un recuento ordenado de lo que la doctrina, la legislación extranjera y nacional, así como el Derecho Internacional, han aportado al Derecho de la Navegación, en cuanto al concepto de buque se

³⁶ <http://www.sre.gob.mx>.

³⁷ <http://www.sre.gob.mx>.

refiere.

Pedro Delich define al buque, en su libro *Derecho de la Navegación*, como: “toda construcción flotante destinada a navegar por agua”.³⁸

Santiago Hernández Yzal, en su libro *Derecho Marítimo*, lo define como: “todo vehículo flotante apto para la navegación”.³⁹

Por su parte, Francisco Fariña, en su libro *Derecho Comercial Marítimo*, expone: “son todas las embarcaciones y aparatos flotantes exigiendo que reúnan estas condiciones; flotabilidad, capacidad de desplazamiento en los espacios marítimos acuáticos, posibilidad de movimiento con medios propios o ajenos y aptitudes para transportar cosas o personas, es decir, todas las máquinas e instrumentos que estén en el mar se consideran buques con capacidad de desplazamiento propio o por medio de otras máquinas”.⁴⁰

Luis Beltrán Montiel, en su libro *Curso de Derecho de la Navegación*, señala que el buque es “toda construcción flotante apta para realizar un transporte con absoluta independencia de su tonelaje, nacionalidad, condiciones de propulsión”.⁴¹

El escritor argentino Alberto Diez Mieres, en su libro *Derecho de la Navegación*, comenta que el buque “es toda construcción destinada a practicar la navegación mercantil”.⁴²

Por su parte, José Domingo Ray, en su libro *Derecho de la Navegación*,

³⁸ DELICH, Pedro. “Derecho de la Navegación”. 2ª edición, Editorial Córdoba, Argentina, 1994, p. 130.

³⁹ HERNÁNDEZ YZAL, Santiago. “Derecho Marítimo”. 4ª edición, T.I., Editorial Cadi, Barcelona, 1968, p. 13.

⁴⁰ FARIÑA, Francisco. “Derecho Comercial Marítimo”. 2ª edición, T.I., Editorial Porrúa, México, 1993, p. 80.

⁴¹ BELTRÁN MONTIEL, Luis. “Curso de Derecho de la Navegación”. 6ª edición, Editorial Astrea-Depalma, Buenos Aires, 1992, p. 80.

⁴² DIEZ MIERES, Alberto. “Derecho de la Navegación”. 8ª edición, T.I., Editorial Ciencias Económicas, Buenos Aires, 1995, p. 72.

dice que el buque es “toda construcción capaz de sostenerse en el agua, susceptible de gobierno, de propulsión, maniobra, y dedicada a un comercio lucrativo”.⁴³

José María Garibi Undabarrena, en su libro *Derecho Marítimo Práctico*, señala: “es una máquina flotante destinada a la navegación”.⁴⁴

La Ley de Navegación Venezolana de 1944, propone un concepto con elementos distintos de los demás y dice: “todas las embarcaciones que tengan medios fijos de propulsión destinadas al tráfico por las aguas territoriales o interiores o por el mar libre entre puertos nacionales o del extranjero o entre éstos y aquéllos”.

Pese a la enorme riqueza del Derecho Comparado, ni los sectores legislativos, ni los jurisdiccionales, ni los doctrinarios a nivel mundial, han logrado acuñar un único concepto sobre el cual se apuntalen los distintos sistemas iusmarítimistas.

Aunque aquí he manifestado un concepto multívoco, en realidad el buque es uno de los transportes de mercancías más usados en la actualidad, por ser más barato; ésta es la mayor razón por la cual no se ha dejado a un lado este transporte, es uno de los más importantes para transportar grandes cantidades de hidrocarburos a diversos países.

2.7.2. Tipos de Buques.

De acuerdo con la clasificación de algunos autores, existen distintas clasificaciones de los buques de acuerdo a su cargamento, ya que es el aspecto que interesa a los usuarios del transporte marítimo. Estas embarcaciones, se clasifican en dos diferentes modalidades: las que comprenden a los buques que

⁴³ DOMINGO RAY, José. “*Derecho de la Navegación*”. 2ª edición, Editorial Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1991, p, 239.

⁴⁴ GARIBI UNDABARRENA, José María. “*Derecho Marítimo Práctico*”. 7ª edición, Editorial Oficina Central Marítima Ruiz de Alarcón, Madrid, 1958, p. 17.

transportan carga sólida y los que transportan carga líquida. De acuerdo a lo anterior, citaremos los tipos de buques más importantes dedicados a la transportación de hidrocarburos.

a) Buques para Carga Sólida o Seca.

Este tipo de buque, de acuerdo con Mauro Bravo Díaz, “puede transportar carga seca o sólida, la cual puede ser a granel o fraccionada. La embarcación se caracteriza por tener en su estructura particularidades que la capacitan para el adecuado traslado de la mercancía, es decir, que cuenta con aparejos, grúas, servicios de refrigeración”.⁴⁵

Cabe mencionar que en la cubierta de este tipo de naves se encuentran las escotillas, por donde se depositan las mercancías en las bodegas.

b) Buques de Carga General.

“Estas embarcaciones están capacitadas para el transporte de carga heterogénea, entre ellas, cargas que necesitan refrigeración o congelación, es decir, tratamientos especiales, cuentan con el quipo necesario para el adecuado manipuleo de la carga como son: grúas, plumas, winches, y en la cubierta principal están las escotillas por las cuales se introduce la carga a las bodegas. Transportan todo tipo de mercancías”.⁴⁶

c) Buques Graneleros.

Este tipo de buques dependen de las instalaciones de la terminal portuaria, ya que carecen de equipos para realizar las maniobras de carga y descarga, por lo que están desprovistos de puentes que permiten el acceso de los elementos mecánicos. Existen buques que transportan minerales, cemento, sal y madera,

⁴⁵ BRAVO DÍAZ, Mauro, et al. “Cómo exportar por vía marítima”. 2ª edición, Editorial SCT, México, 1997, p. 96.

⁴⁶ Ibidem, p. 97.

entre otros.

d) Buques para Carga Líquida o Buques Tanque.

Como su nombre lo indica, se encargan de transportar carga líquida y tienen como característica principal el casco dividido en tanques, para el mejor manejo de la carga. También disponen de un sistema de bombeo para el adecuado movimiento de descarga de la mercancía, dedicados al transporte de hidrocarburos, productos refinados o químicos; cabe mencionar que a esta embarcación también se le conoce con el nombre de buque cisterna, por las cualidades antes mencionadas.

e) Buques de Servicio Mixto.

Este tipo de embarcación es aquella que reúne características para transportar diferentes tipos de mercancías, y por esto resulta ser de gran rentabilidad en el sector naviero. El objetivo principal de este buque, es aumentar la productividad del espacio de la carga mediante la óptima utilización de espacio.

f) Buques Porta-Contenedores.

Este buque cuenta con su propio equipo: “el cual consiste en un puente grúa que corre a lo largo de toda la cubierta, y tiene acceso a todas las bodegas; cabe mencionar que la nave dispone de unidades de refrigeración a las cuales se conectan los contenedores frigoríficos. A esta embarcación también se le conoce con el nombre de celular, ya que el casco de la nave está dividido por mamparos en forma transversal y vertical, los cuales forman las bodegas”.⁴⁷

De acuerdo a lo anterior, se puede comentar que la mayoría de estas embarcaciones cuentan con su equipo de manipuleo, a fin de prever cualquier situación respecto a la falta de infraestructura en el recinto portuario, como es el

⁴⁷ BRAVO DÍAZ, Mauro. Op. cit., p. 98.

caso de muchos puertos de los países subdesarrollados. Cabe destacar que este tipo de embarcaciones han desarrollado técnicas de manipuleo de la mercancía, las cuales reducen en un alto grado los riesgos de accidentes; estas técnicas se realizan por medio de la llamada grúa de pórtico. Algunos de estos buques son indispensables para el traslado de los hidrocarburos.

2.8. Transporte Marítimo.

José David Enríquez Rosas, en su libro *Transporte y Seguros para el Comercio Internacional*, manifiesta: “el transporte marítimo de mercancías es uno de los grandes apartados del Derecho Marítimo en General y del Derecho de la Navegación, apartado que a su vez se encuadra entre dos grandes elementos técnicos-comerciales de la disciplina: la navegación y el comercio marítimo”.⁴⁸

En términos generales, la navegación es la actividad que realiza una embarcación para trasladarse por agua de un punto a otro, con rumbo y fines determinados. Así, la navegación de altura es la desarrollada por mar entre puertos o puntos localizados en territorio nacional o en zonas marinas nacionales y puertos o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos o puntos extranjeros.

Dado que el objeto específico de este capítulo es desarrollar el tema del contrato de transporte marítimo internacional de mercancías, nos referiremos normalmente a la navegación de altura, en la cual se concretan las principales operaciones del comercio exterior.

De todos los medios de transporte, puede decirse que el transporte marítimo, por su capacidad, mueve el mayor volumen de mercancías en tráfico internacional; se considera la vía marítima la más barata para su traslado aunque sea la más tardada en llegar al otro territorio.

⁴⁸ ENRÍQUEZ ROSAS, José David. *“Transporte y Seguros para el Comercio Internacional”*. 5ª edición, Editorial Porrúa, México, 2002, p. 5.

Por su parte, Víctor Castrillón y Luna, en la obra *Contratos Mercantiles*, define al contrato de transporte como: “aquel que realiza una persona física o colectiva, denominada transportista que se obliga mediante el pago de una cantidad o porte, a desplazar personas o bienes, utilizando un medio de tracción”.⁴⁹

Oscar Vásquez del Mercado, en su libro *Contratos Mercantiles*, define al contrato de transporte como: “aquel en virtud del cual un sujeto, persona física o colectiva, se obliga mediante un precio a transportar de un punto a otro, ya sean cosas o personas utilizando el medio de tracción adecuado”.⁵⁰

Juan José Enríquez de Dios, en su libro *Transporte Internacional de Mercancías, Manual Práctico*, enuncia los elementos personales de dicho contrato como son: “el armador o naviero, el cargador, el fletador, y los elementos reales tales como: la mercancía, el flete o el precio del transporte marítimo”.⁵¹

Este tipo de embarcación transporta de un lugar a otro, cosas, personas y mercancías para entregarlas de un puerto de origen a un puerto de destino.

Marta Díez Vergara, en su libro *Manual Práctico de Comercio Internacional*, hace una división del transporte marítimo: de carga fraccionada y de carga masiva. El transporte de carga fraccionada son: “los buques para cargas unitarizadas, es decir, cargan contenedores, paletas, de esta forma los buques porta-contenedores están divididos en celdas donde se colocan los contenedores, unos encima de los otros, con la ayuda de las grúas de puerto”. El transporte de carga masiva son: “los buques tanque para cargas líquidas, es decir, crudos de petróleo, refinados, gases licuados, productos químicos, aceites y bebidas”.⁵²

⁴⁹ CASTRILLÓN Y LUNA, Víctor M. *“Contratos Mercantiles”*. 3ª edición, Editorial Porrúa, México, 2002, p. 208.

⁵⁰ VÁSQUEZ DEL MERCADO, Oscar. *“Contratos Mercantiles”*. 11ª edición, Editorial Porrúa, México, 2001, p. 227.

⁵¹ ENRÍQUEZ DE DIOS, Juan José. *“Transporte Internacional de Mercancías. Manual Práctico”*. 4ª edición, Editorial ICEX, Madrid, 1994, pp. 97-101.

⁵² DÍEZ VERGARA, Marta. *“Manual Práctico de Comercio Internacional”*. 2ª edición, Editorial

De las definiciones de Víctor Castrillón y Luna y de Oscar Vásquez del Mercado, coincidimos porque no varían mucho las dos exposiciones; ya que contienen los elementos que nos indica Juan José Enríquez de Dios, al manifestar que de éstas se desprenden las clases de transporte marítimo que hay en el mundo.

2.8.1. Clases de Transporte Marítimo.

Al respecto, podemos diferenciar, básicamente para efectos comerciales, las dos vías de transporte marítimo: de línea regular y de régimen de fletamento de un buque mercante.

a) Transporte Marítimo de Línea Regular.

Enríquez de Dios considera: “esta forma de prestación del servicio conocida internacionalmente por el vocablo inglés de *liner*, está destinada a la prestación de servicios a pequeños y medianos cargadores y ofrece un servicio que cubre itinerarios geográficos preestablecidos, con escalas y precios fijados también de antemano”⁵³.

Entre las ventajas que ofrece la línea regular para el cargador o embarcador encontramos que se ofrecen escalas frecuentes y las tarifas son relativamente estables. Por otra parte, la línea regular es idónea básicamente para el tráfico de carga en general y contenerizada, razón por la que la mercancía que normalmente se transporta así, posee un alto valor agregado, tales como productos industriales y de consumo.

b) Transporte Marítimo en Régimen de Fletamento.

El autor antes citado, explica: “esta segunda modalidad comercial de

Deusto, Madrid, 1997, p. 171.

⁵³ ENRÍQUEZ DE DIOS, Juan José. Op. cit., p. 101.

transporte marítimo de mercancías conocida internacionalmente bajo el término inglés de *tramp*, es el que se realiza contratando el espacio de carga de un buque, total o parcialmente, para efectuar un viaje o varios viajes determinados, o bien para utilizarlo durante un período de tiempo, se basa en la libre contratación de buques en el llamado mercado de fletes organizado entre cargadores que tienen grandes volúmenes de mercancía para transportar navieros, de modo que disponen de buques adecuados por sus características y situaciones geográficas en las fechas de embarque”.⁵⁴

A diferencia del transporte de línea regular, aquí no existen tarifas prefijadas por bloques de navieros, sino que en principio suele haber una verdadera negociación en situación efectiva de mercado. El transporte en régimen de fletamento, se utiliza fundamentalmente para movilizar grandes volúmenes de cargas homogéneas tales como cereales, minerales o líquidos, petróleo, hidrocarburos, o bien productos industrializados transportados en un elevado número de unidades como son: automóviles, planchas de acero o incluso plantas de fabricación enteras. Sin embargo, los buques transportadores de grandes toneladas dañan a los espacios marítimos acuáticos.

De las dos vías antes mencionadas, el más usado para transportar hidrocarburos es el transporte marítimo en régimen de fletamento; ya que es un medio por el cual se transporta con frecuencia mercancías pasadas de un lugar a otro, dentro de la cual están los hidrocarburos; además, no debe haber itinerarios en los distintos puertos que existan en cada uno de los países.

2.9. Las acepciones del término Responsabilidad.

Actualmente, hay diversas opiniones en la doctrina sobre cuál es el término correcto para referirse a esta figura. Mientras que algunos autores consideran que el término reparación es más claro que el de responsabilidad, otros sostienen que es el de responder.

⁵⁴ Ibidem, p. 116.

Campos Díaz Barriga expresa: “Actualmente la doctrina se ha dedicado a estudiar el tema de la responsabilidad civil tomando como idea central la reparación de los daños, sugiriendo inclusive que el término responsabilidad sea sustituido por el de reparación”.⁵⁵

En otras palabras, la responsabilidad es el resultado de la acción por la cual el hombre expresa su comportamiento, frente a un deber u obligación.

Luis Miguel Díaz, en su libro Responsabilidad del Estado y Contaminación, cita a Alf Ross y señala que hay que distinguir entre dos usos de la palabra responsabilidad: “la primera acepción, es la de (ser responsable de). En segundo término se habla de (responder de su responsabilidad). El primer uso se refiere al sujeto que debe ser sancionado; el segundo, alude a la persona que debe ser acusada o debe dar cuenta de actos ya sean propios o ajenos”.⁵⁶

De los vocablos que hacen mención los diversos autores, el más adecuado es la responsabilidad; ya que es un término general en el que se encuadra la reparación, responder, así como la reparación de los daños. Por otro lado, comparto la idea de Luis Miguel Díaz en relación a la primera acepción (ser responsable de), la responsabilidad de cualquier persona física o moral surge por cualquier acto jurídico o hecho jurídico que produzca el ser humano.

2.9.1. Definición de Responsabilidad Civil.

Actualmente, cuando nos referimos a la responsabilidad jurídica, generalmente, se entiende que es la responsabilidad civil.

La responsabilidad civil, de acuerdo con Joaquín Martínez Alfaro, autor del libro Teoría de las Obligaciones, se define como: “la obligación de carácter civil de reparar el daño pecuniario causado directamente, ya sea por hechos propios del

⁵⁵ CAMPOS DÍAZ BARRIGA, Mercedes. Op. cit., p. 19.

⁵⁶ DÍAZ, Luis Miguel. “Responsabilidad del Estado y Contaminación. Aspectos Jurídicos”. 3ª edición, Editorial Porrúa, México, 1982, p. 6.

obligado a la reparación o por hechos ajenos de personas que dependan de él, o por el funcionamiento de cosas cuya vigilancia está encomendada al deudor de la reparación”.⁵⁷

Manuel Bejarano Sánchez considera a la responsabilidad civil “como la necesidad de reparar los daños y perjuicios causados a otro, por un hecho ilícito o por la creación de un riesgo”.⁵⁸

Bejarano Sánchez considera que la manera de responder, en materia civil, “es mediante la reparación de los daños. Por ello, esa obligación de reparar los daños y perjuicios causados se llama responsabilidad civil, tiene dos posibles fuentes; el hecho ilícito (la conducta antijurídica, culpable y dañosa) y el riesgo creado (la conducta lícita e inculpable de usar un objeto peligroso)”.⁵⁹

De lo anterior, se puede afirmar que no solamente en el Derecho Civil encontramos la responsabilidad civil, sino también en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la cual prevé en su artículo 176: “Todas las embarcaciones que naveguen o artefactos navales que se encuentren en zonas marinas o en aguas interiores mexicanas, deberán de contar con un seguro de protección e indemnización por responsabilidad civil en los términos del Título Séptimo de esta Ley”.

El Código Civil Federal, en su artículo 1910, establece: “el que obrando ilícitamente o contra las buenas costumbres cause daño a otro, está obligado a repararlo, a menos que demuestre que el daño se produjo como consecuencia de culpa o negligencia inexcusable de la víctima”.

Coincidimos con los dos autores señalados, ya que Joaquín Martínez nos

⁵⁷ MARTÍNEZ ALFARO, Joaquín. “Teoría de las Obligaciones”. 8ª edición, Editorial Porrúa, México, 2002, p. 171.

⁵⁸ BEJARANO SÁNCHEZ, Manuel. “Obligaciones Civiles”. 4ª edición, Editorial Oxford, México, 1980, p. 238.

⁵⁹ Idem.

menciona que es una obligación de carácter civil, aquí tenemos que ver que existen obligaciones de dar, hacer, o no hacer, y sobre todo que también se pueden celebrar convenios para reparar el daño pecuniario causado por esa obligación.

2.9.2. En el Derecho Interno.

Hay que dar algunas definiciones del Derecho Civil, Penal y Administrativo, dentro de nuestro Derecho Positivo Vigente.

a) Derecho Civil.

Luis Miguel Díaz, en su libro Responsabilidad del Estado y Contaminación, cita a Rojina Villegas, quien se refiere al tema de la responsabilidad civil de la siguiente manera: “Para que a alguien se le finque responsabilidad civil, será necesario la existencia de un daño y así, exista la posibilidad de exigir a la otra parte la reparación del daño causado”.⁶⁰

De lo anterior, se deduce que para que se pueda exigir la responsabilidad civil a otra persona por la existencia de un daño anterior, se necesita precisamente que se cause tal daño.

b) Derecho Penal.

Castellanos Tena comenta que: “la responsabilidad resulta, entonces, de una relación entre el sujeto y el Estado, por lo que éste declara que aquél obró culpablemente y se hizo acreedor de las consecuencias que a su conducta señala la ley”.⁶¹

Como podemos ver, para que exista la responsabilidad en materia penal, debe haber la violación de un precepto jurídico, que haya tenido como

⁶⁰ DÍAZ, Luis Miguel. Op. cit., p. 7.

⁶¹ Ibidem, p. 10.

consecuencia la lesión o el causar a otro un daño.

c) Derecho Administrativo.

En relación al Derecho Administrativo, el Jurista Teodosio Lares, que escribió sobre la responsabilidad, precisa que “la ejecución de las adjudicaciones, ajustes y contratos, dan lugar a la indemnización, por parte del Estado, que no es sino el resarcimiento de los daños causados”.⁶²

De acuerdo con Jorge Bustamante Alsina, escritor de la obra Teoría General de la Responsabilidad Civil, la indemnización: “consiste en el pago de una suma de dinero equivalente al daño sufrido por el damnificado en su patrimonio”.⁶³

2.9.3. Responsabilidad Civil Extracontractual.

Sobre la responsabilidad civil extracontractual, Martínez Alfaro considera que ésta se define como: “la que no es contractual, por tanto, no se deriva del incumplimiento de una obligación previamente contraída, sino de la realización de un hecho que causa un daño pecuniario, que genera la obligación de repararlo por violarse un derecho absoluto, esto es, cuando el carácter de la norma transgredida es una norma de observancia general, si alguien viola la ley culpablemente, causa daño e incurre en responsabilidad extracontractual; a su cargo surge la necesidad de reparar los daños y perjuicios”.⁶⁴

El origen de esta obligación es la violación de una ley, no de un contrato, por eso se dice que es una responsabilidad fuera de contrato. A su vez, puede ser de dos especies: una subjetiva y la otra objetiva.

Por su parte, Martínez Alfaro expone que la Responsabilidad Civil

⁶² Cit. por DÍAZ, Luis Miguel. Op. cit., p. 11.

⁶³ BUSTAMANTE ALSINA, Jorge. “Teoría General de la Responsabilidad Civil”. 8ª edición, Editorial Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1993, p. 77.

⁶⁴ MARTÍNEZ ALFARO, Joaquín. Op. cit., p. 178.

Subjetiva, “tiene su fundamento en la culpa. Si la conducta consiste en la intención de dañar, se habla de dolo; si se obra con negligencia o descuido, es la culpa en sentido estricto. La teoría subjetiva de la responsabilidad se basa en la culpa que es esencial y sin ella no hay responsabilidad”.⁶⁵

El Código Civil Federal regula la culpa o negligencia, en el artículo 2025, “Hay culpa o negligencia cuando el obligado ejecuta actos contrarios a la conservación de la cosa o deja de ejecutar los que son necesarios para ella”.

Asimismo, Martínez Alfaro señala que la Responsabilidad Civil Objetiva “es la obligación de reparar el daño pecuniario causado. Por emplear cosas peligrosas, aún cuando se haya actuado lícitamente y sin culpa, es decir, únicamente se toma en cuenta el resultado de producir un daño por usar aparatos o cosas peligrosas, por su funcionamiento o por otras causas análogas, o sea, no está sujeta a contrato, por eso se llama responsabilidad civil objetiva extracontractual”.⁶⁶

Por su parte, María del Carmen Carmona Lara, en la obra *La Responsabilidad Jurídica en el Daño Ambiental*, expone: “la responsabilidad extracontractual se hace efectiva mediante el restablecimiento de la situación anterior a la comisión del hecho ilícito, cuando ello sea posible, o a través del pago de daños y perjuicios”.⁶⁷

Lo anterior significa que el medio ambiente debe ser restaurado o, en su defecto, se deben pagar los daños y perjuicios ocasionados. La existencia de esta responsabilidad es un importante mecanismo de disuasión frente a la posibilidad de que se continúe con la comisión de los hechos ambientales ilícitos que han dado lugar a la reparación, o bien que se inicie la comisión de otro.

⁶⁵ Idem.

⁶⁶ Ibídem, p. 186.

⁶⁷ CARMONA LARA, María del Carmen. “Responsabilidad Ambiental. Quien contamina, paga”, en *“La Responsabilidad Jurídica en el Daño Ambiental”*, (Compilación) 2ª edición, Editorial UNAM-PEMEX, México, 1998, p. 63.

En suma, la responsabilidad civil extracontractual presenta especies: una subjetiva y la otra objetiva. La diferencia estriba en que la subjetiva depende de la manifestación de la voluntad traducida en la culpa o el dolo que tenga el ser humano de provocar un daño; y, en relación a la objetiva, no entra la conducta, sino cualquier objeto en general que produzca un daño a terceras personas.

2.9.4. Responsabilidad Civil Contractual.

De manera general, podemos decir que la Responsabilidad Civil Contractual es la obligación de reparar el daño pecuniario causado por el incumplimiento de una obligación previamente contraída en un contrato. Es la proveniente de la trasgresión de una cláusula particular, que se traduce en el deber de pagar la indemnización moratoria o la indemnización compensatoria.

La indemnización moratoria, advierte Martínez Alfaro, se presenta cuando “el acreedor demanda el cumplimiento de la obligación, más el pago de los daños y perjuicios moratorios, o sea, causados por el retardo en el pago. Ésta se refiere más a un contrato; el daño proviene de un retardo o mora en el incumplimiento de una obligación, su cuantía será igual a las pérdidas o los perjuicios que hubiese sufrido el acreedor por el cumplimiento retardado”.⁶⁸

La indemnización compensatoria, por el contrario, procede cuando el acreedor reclama el pago de los daños y perjuicios causados por el definitivo incumplimiento de la obligación; además, la culpa contractual es derivada del incumplimiento de las obligaciones contraídas al no cumplir con lo pactado, si el daño consiste en la pérdida definitiva de los bienes o en la frustración de los derechos de la víctima, por el incumplimiento total o parcial de las obligaciones del deudor, la indemnización deberá ser un substituto de aquellos que se han deteriorado o han desaparecido.

⁶⁸ Ibidem, p. 178.

2.9.5. Responsabilidad Civil por Daño Ambiental.

Sobre la responsabilidad civil por daño al medio ambiente, Campos Díaz Barriga cita el artículo 2.7 de la Convención sobre Responsabilidad Civil por Daños Resultantes de Actividades Peligrosas para el Medio Ambiente y define al daño ambiental: “como toda pérdida o daño que resulte de la alteración del medio ambiente”.⁶⁹

La Ley Ambiental del Distrito Federal, en su artículo 5, define al daño ambiental como: “toda pérdida, disminución, detrimento o menoscabo significativo inferido al ambiente o a uno o más de sus componentes”.

Enrique Carlos Müller considera al daño ambiental como: “todo menoscabo material que sufre el medio ambiente causado básicamente por una mala regulación de las leyes ambientales al respecto, pero más que nada, por una mala planeación en el uso de los hidrocarburos”.⁷⁰

En nuestro país, se carece de un marco legal específico en materia de responsabilidad civil por daño ambiental o, más bien, lo existente hasta el momento no resuelve el problema de fondo.

Aurora Besalú Parkinson, en su artículo “Responsabilidad Civil por Daño Ambiental en México: Eficaz y Eficiente Herramienta para la Protección del Medio Ambiente”, expone: “la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente no contiene un texto legal que regule en forma general e integral, la responsabilidad civil por daño ambiental. Ante la ausencia de una normativa específica, resulta aplicable el régimen del Derecho Civil”.⁷¹

⁶⁹ CAMPOS DÍAZ BARRIGA, Mercedes. Op. cit., p. 102.

⁷⁰ Cit. por ALTERINI, ATILIO ANÍBAL, et al., “La responsabilidad”. 5ª edición, Editorial Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1993, pp.15-17.

⁷¹ BESALÚ PARKINSON, Aurora V.S. “Responsabilidad Civil por Daño Ambiental en México: eficaz y eficiente herramienta para la protección del Medio Ambiente”. PEMEX Lex, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, No. 105-106, Marzo-Abril de 1997, pp. 28-36, Biblioteca de Petróleos Mexicanos.

De lo anterior, podemos manifestar que la jurisprudencia correspondiente ha sostenido que para la procedencia de la indemnización fundada en el artículo 1913 del Código Civil para el Distrito Federal, lo único que debe probarse es la existencia del daño, así como la relación de causa a efecto.

Sobre la reposición de las cosas al estado anterior que guardaban, ésta procede en aquellos casos en que sea total o parcialmente factible recomponer el hábitat o el equilibrio de los valores ecológicos.

2.9.6. La Responsabilidad Ambiental en Materia de Transporte de Hidrocarburos por Mar.

De acuerdo a lo hasta aquí expuesto, el contenido de la responsabilidad ambiental en México comprende tres áreas: responsabilidad civil, administrativa y penal. La mayoría de las quejas ambientales se relacionan con las autoridades federales o estatales que ejercitan sus facultades legales. La Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente no establece reglas específicas en materia de responsabilidad civil por daños causados por contaminar, por lo que se debe aplicar el Código Civil Federal. Esto es, la teoría de la responsabilidad civil extracontractual, la cual consiste en la obligación de reparar el daño causado por emplear cosas peligrosas, aun cuando se haya actuado lícitamente y sin culpa.

De acuerdo con Joaquín Álvarez del Castillo Baeza, “este tipo de responsabilidad no toma en cuenta los elementos subjetivos de dolo o culpa, sino únicamente el elemento objetivo consistente en la comisión del daño al emplear cosas peligrosas, por eso se le llama responsabilidad objetiva o también riesgo creado, éste es el tipo de responsabilidad que se aplica en casos de derrames petroleros”.⁷²

⁷²ÁLVAREZ DEL CASTILLO BAEZA, Joaquín. “Transporte de Hidrocarburos por el Mar”, en “La Responsabilidad Jurídica en el Daño Ambiental”. (compilación), 2ª edición, Editorial UNAM-PEMEX, México, 2003, p. 13.

De lo anterior, se puede decir que desde el momento en que surge la responsabilidad administrativa por el incumplimiento de las disposiciones en materia ecológica, la infracción es impuesta por las autoridades ambientales. La Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente faculta a estas últimas para ordenar la implementación de medidas de seguridad diseñadas para eliminar el riesgo ambiental; esta facultad permite ordenar a los presuntos responsables la reparación de los daños causados por las actividades que realicen, pero el ejercicio de estas facultades administrativas no excluye la posibilidad de interponer demandas por la responsabilidad civil de terceros, que surjan de incidentes ambientales.

En cuanto a la responsabilidad civil, ésta surge como consecuencia de la actividad que realiza una persona, y opera de manera muy especial en materia ambiental, ya que los daños se ocasionan no sólo porque alguien incumplió una obligación a su cargo, sino que la responsabilidad se da porque el daño que se causa al ambiente permanece en el tiempo; se trata de un daño específico.

En este orden de ideas, la reparación del daño consistirá en el restablecimiento de la situación anterior a su comisión y, en muchas ocasiones, en el pago de daños y perjuicios. Estas dos opciones (restablecer lo dañado o pagar una indemnización) son a elección del afectado; pero en materia ambiental, no hay opción a elegir. La compensación consiste en que si no se puede restaurar el elemento natural dañado, habrá que resarcir de una manera en que el medio ambiente quede mejor protegido.

Asimismo, en el transporte marítimo de hidrocarburos, el foro internacional ha adoptado el principio de la responsabilidad civil objetiva, la cual va aparejada con la limitación de la responsabilidad del transportista.

2.9.7. Protección al Ambiente en el Transporte Marítimo.

Además de las previsiones generales de la Ley General del Equilibrio

Ecológico y la Protección al Ambiente en materia de prevención, control de la contaminación del agua y de los sistemas acuáticos, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos contiene también preceptos de carácter ambiental, muchos de ellos quedan por voluntad del legislador incorporados por referencia a la ley nacional. A continuación, enunciaré los preceptos más significativos que la ley mencionada contiene en materia de transporte de mercancías o actividades estrechamente vinculadas a ésta y la prevención de la contaminación marina:

- a) Enríquez Rosas José David, en su libro Transporte y Seguros para el Comercio Internacional, señala: “entre las facultades de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, se encuentra la de inspeccionar y certificar que las embarcaciones y los artefactos navales cumplan con las normas oficiales mexicanas que expida dicha dependencia, las que establezcan los tratados internacionales en materia de seguridad de la navegación y de prevención de la contaminación marina por embarcaciones;
- b) Para el transporte de mercancías peligrosas, deben estibarse en forma segura y apropiada, para que la autoridad marítima practique inspecciones a las embarcaciones en el puerto;
- c) Una vez que las embarcaciones, ya no son aptas para su utilización en el transporte de mercancías o para alguna otra actividad del sector, se procede a la retirada inmediata de los viejos buques petroleros;
- d) Entre la documentación que la autoridad marítima está obligada a exigir para autorizar el arribo al puerto de embarcaciones, tanto en navegación de cabotaje como en navegación de altura, se encuentra la declaración de mercancías peligrosas;
- e) Cuando una embarcación produzca daños ocasionados por la contaminación por hidrocarburos, la embarcación quedará gravada con un privilegio marítimo especial;
- f) Finalmente, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos contiene importantes disposiciones sobre las investigaciones a realizar en los

casos de accidentes marítimos que pueden también conllevar daños ambientales”.⁷³

⁷³ ENRÍQUEZ ROSAS, José David. Op. cit., pp. 166-169.

CAPÍTULO III. EL ANÁLISIS DEL MARCO JURÍDICO SOBRE LA CONTAMINACIÓN DE EMBARCACIONES MARÍTIMAS POR TRANSPORTAR HIDROCARBUROS QUE AFECTAN A LOS ESPACIOS MARÍTIMOS ACUÁTICOS.

Como su nombre lo indica, en este capítulo se hará un análisis jurídico sobre la contaminación que producen las embarcaciones marítimas que transportan hidrocarburos para determinar si la regulación existente al respecto es suficiente o insuficiente en relación al daño que estas embarcaciones producen a la naturaleza, de conformidad con lo establecido por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, la Ley Federal del Mar, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la Ley de Aguas Nacionales y otros ordenamientos secundarios.

Lo anterior, será con el propósito de que la presente tesis sea un medio de consulta e información para el lector, sobre el marco jurídico existente que regula el transporte de hidrocarburos por mar y que, de una u otra forma, afecta a los espacios marítimos acuáticos.

3.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

De manera general, se puede decir que la Constitución es un documento solemne, es decir, es un conjunto de normas jurídicas que sólo pueden ser modificadas mediante la observación de prescripciones especiales, cuyo objeto es dificultar la modificación de tales normas. También se entiende como aquella que está constituida por los preceptos que regulan la creación de normas jurídicas generales y, especialmente, la creación de leyes.

Hans Kelsen, en su libro Teoría General del Derecho y del Estado, menciona: “la estructura jerárquica del orden jurídico de un Estado puede expresarse toscamente en los siguientes términos: supuesta la existencia de la

norma fundamental, la Constitución representa el nivel más alto dentro del Derecho Nacional”.¹

De acuerdo al primer párrafo del artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, “la propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originariamente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada”.

De este precepto se deduce, en primer lugar, que las tierras y las aguas del territorio mexicano tienen un destino primordialmente social, esto es, que al pueblo le corresponde decidir sobre su propiedad, uso, destino, utilidad o aprovechamiento, para que toda la colectividad se beneficie de ambos bienes en forma equitativa. Para lo cual se deben dictar las normas pertinentes, que garanticen la generalidad en la distribución de ambas riquezas, para lograr un desarrollo equilibrado del país, el mejoramiento de las condiciones ambientales, de la vida de la población rural y urbana, dándole siempre su sentido y valor institucional; este último objetivo entraña la preservación y cuidado del medio ambiente y los recursos naturales comprendidos o relacionados con tales tierras y aguas.

El tercer párrafo del artículo 27 Constitucional establece que: “la Nación tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público, así como el de regular, en beneficio social, el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiación, con objeto de hacer una distribución equitativa de la riqueza pública, cuidar de su conservación, lograr el desarrollo equilibrado del país y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población rural y urbana. En consecuencia, se dictarán las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos y establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y

¹ KELSEN, Hans. “Teoría General del Derecho y del Estado”. [trad. Eduardo García Máynez]. 4ª edición, Editorial UNAM, México, 1988, p. 146.

destinos de tierras, aguas y bosques, a efecto de ejecutar obras públicas y de planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población; para preservar y restaurar el equilibrio ecológico; para el fraccionamiento de los latifundios; para disponer, en los términos de la ley reglamentaria, la organización y explotación colectiva de los ejidos y comunidades; para el desarrollo de la pequeña propiedad rural; para el fomento de la agricultura, de la ganadería, de la silvicultura y de las demás actividades económicas en el medio rural, y para evitar la destrucción de los elementos naturales y los daños que la propiedad pueda sufrir en perjuicio de la sociedad”.

De lo anterior podemos decir, que son varios los aspectos que tienen implicaciones económicas, sociales, ambientales y de seguridad jurídica que pretenden regular el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiación, con objeto de hacer una distribución equitativa de la riqueza pública, cuidando de su conservación. Ello, indudablemente, representa un valor supremo para alcanzar el mayor beneficio y utilidad de las aguas, bosques, tierras destinadas a la agricultura y ganadería, minerales, subsuelo, hidrocarburos y demás recursos para elevar el nivel de vida de la población.

Para ordenar los asentamientos humanos, se deben establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos de tierras, aguas y bosques para preservar y restaurar el equilibrio ecológico, y evitar así, la destrucción de los elementos naturales y daños a la propiedad que puedan afectar a la sociedad, con disposiciones que tengan un enfoque eminentemente proteccionista del medio ambiente, que requiere un verdadero conocimiento de la población, para que alcance su debida eficacia, porque existe mucha insensatez, indiferencia e irresponsabilidad por parte de individuos ignorantes, faltos de amor por la naturaleza y la propia vida.

En el artículo citado, se enuncian todos los recursos naturales que tiene el Territorio Nacional, así como el medio acuático; lo que dio origen a la creación de la Ley Federal del Mar, para mayor protección del ambiente. El contenido del

mencionado artículo se relaciona con las facultades del Congreso de la Unión; ya que señala que se debe de regular mediante disposiciones legales que emita o dicte este órgano.

Sobre el Congreso de la Unión, el jurista Ignacio Burgoa Orihuela opina que éste, “es un organismo constituido, pues su existencia, facultades y funcionamiento derivan de la ley fundamental que lo instituye, y aunque tiene la potestad de reformar y adicionar la Constitución con la colaboración de las legislaturas de los Estados. Como órgano de la Federación, el Congreso de la Unión tiene una competencia cerrada o limitativa, de acuerdo con el principio que se ha invocado, sólo puede expedir leyes en las materias que expresamente consigna la Constitución, esa competencia se contiene primordialmente en el artículo 73”.²

De lo anterior, se infiere que el Congreso de la Unión tiene la facultad concedida por el pueblo mexicano, de promulgar y elaborar leyes tendientes al resguardo de la soberanía, territorio y paz nacional.

A efecto de ejemplificar mejor lo establecido, será pertinente citar lo siguiente.

SECCIÓN III

De las facultades del Congreso

“Artículo 73. El Congreso tiene facultad:

Fracción X. Para legislar en toda la República sobre hidrocarburos, minería, industria cinematográfica, comercio, juegos con apuestas y sorteos, intermediación y servicios financieros, energía eléctrica y nuclear, y para expedir las leyes del trabajo reglamentarias del artículo 123.

² BURGOA ORIHUELA, Ignacio. “Derecho Constitucional Mexicano”. 13ª edición, Editorial Porrúa, México, 2000, p. 642.

Fracción XIII. Para dictar leyes según las cuales deban declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y para expedir leyes relativas al derecho marítimo de paz y guerra.

Fracción. XXIX.-G. Para expedir leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de los Gobiernos de los Estados y de los Municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de protección al ambiente y de preservación y restauración del equilibrio ecológico.

Fracción XXX. Para expedir todas las leyes que sean necesarias, a objeto de hacer efectivas las facultades anteriores, y todas las otras concedidas por esta Constitución a los Poderes de la Unión”.

Para nosotros, las fracciones del artículo 73 prevén lo que suele denominarse facultades implícitas del citado Congreso, en el sentido de que está capacitado para expedir todas las leyes que sean necesarias, a objeto de hacer efectivas todas las facultades que le otorga la Constitución y que ésta concede a los Poderes de la Unión.

Es decir, es una tarea concurrente cuyas facultades deben ser trazadas por el Poder Legislativo Federal, cuya finalidad debe consistir en hacer copartícipes de dichas acciones a las tres esferas de competencia existentes en el país, en cuanto a la protección del ambiente, preservación y restauración del equilibrio ecológico para beneficio de todos los mexicanos.

Respecto a los artículos mencionados, podemos resaltar el contenido de la fracción XXIX-G del artículo 73 Constitucional, donde se establece que el Congreso de la Unión tiene facultad para expedir leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de los gobiernos de los Estados y los Municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de Protección al Ambiente y de preservación y restauración del Equilibrio Ecológico.

Para ejemplificar lo anterior, Carlos Arellano García, en su libro *Teoría General del Proceso*, cita al procesalista mexicano Cipriano Gómez Lara, quien en relación al concepto competencia, señala que ésta, “es el ámbito, esfera o campo, dentro del cual un órgano de autoridad puede desempeñar válidamente sus atribuciones y funciones”.³

Para nosotros, la jurisdicción es el conjunto de atribuciones que tiene el Estado, para ejercerlas, por conducto de alguno de sus órganos o por medio de árbitros, con aplicación de normas jurídicas generales e individuales, a los diversos actos y hechos que se susciten con motivo del planteamiento de posiciones concretas en controversia.

Por su parte, Ignacio Burgoa Orihuela, en su libro *Diccionario de Derecho Constitucional, Garantías y Amparo*, al respecto explica que: “en los Tribunales de la Federación, radica el poder jurisdiccional del Estado Mexicano conforme al artículo 94 constitucional, precepto que considera con ese carácter a la Suprema Corte, a los Tribunales de Circuito y a los Jueces de Distrito. Entre las facultades que la Constitución otorga a los Tribunales Federales figuran las que entrañan, en cuanto a su ejercicio, una función que se desarrolla analógicamente a la que se despliega en los procesos del orden común, pues tiene como finalidad la resolución de un problema jurídico que puede o no ser constitucional, sin que dichos Tribunales se sitúen en una relación de hegemonía sobre los demás órganos del Estado y sin que pretendan establecer el equilibrio entre ellos mediante el control de sus actos; la función judicial propiamente dicha de los Tribunales Federales consiste, por ende, en resolver controversias jurídicas de diferente naturaleza, traducándose su ejercicio en los llamados juicios federales, esencialmente distintos del amparo”.⁴

³ ARELLANO GARCÍA, Carlos. *Teoría General del Proceso*. 12ª edición, Editorial Porrúa, México, 2002, p. 356.

⁴ BURGOA ORIHUELA, Ignacio. *Diccionario de Derecho Constitucional, Garantías y Amparo*. 8ª edición, Editorial Porrúa, México, 2000, p. 432.

Con los conceptos mencionados, se comprenderá mejor lo que a continuación señalaremos.

En México, la base jurídica que otorga competencia a los Tribunales Federales para conocer de las controversias en materia de Derecho Marítimo está en el artículo 104, fracción II, de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos, que dispone:

“Artículo 104. Corresponde a los Tribunales de la Federación conocer:

Fracción II. De todas las controversias que versen sobre Derecho Marítimo”.

En relación a este punto, podemos decir que la competencia de los Jueces de Distrito consigna, sin excepción, el carácter de los sujetos de la controversia, así como la de los intereses debatidos y también a la índole misma del conflicto, por lo que no existe la concurrencia de jurisdicción.

Con el fundamento anterior, se excluye cualquier posibilidad de que los Tribunales Locales de las entidades federativas conozcan una controversia de Derecho Marítimo.

Por otra parte, este artículo constitucional queda reforzado y se despeja cualquier duda sobre la competencia de los Tribunales Federales, con lo establecido por el artículo 4° de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que indica:

“Artículo 4.- Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con las vías generales de comunicación por agua, o vías navegables, la navegación y el comercio marítimos en las aguas marinas interiores y en las zonas marinas mexicanas y, en general todos los actos y hechos que en ellas se lleven a cabo.”

Con lo anteriormente expuesto, queda claro que un Tribunal del Fuero Común, al plantearse una controversia de Derecho Marítimo, debe declararse incompetente para conocer del asunto y, en primera instancia, deberá conocer un Juez de Distrito.

3.2. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

En relación a esta ley, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 90, ordena que: “La Administración Pública Federal será centralizada y paraestatal conforme a la ley orgánica que expida el Congreso, que distribuirá los negocios del orden administrativo de la Federación que estarán a cargo de las Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos, y definirá las bases generales de creación de las entidades paraestatales y la intervención del Ejecutivo Federal en su operación”.

El jurista Miguel Acosta Romero, en su libro Compendio de Derecho Administrativo, menciona: “la evolución legislativa en relación a las estructuras del Poder Ejecutivo Federal, culminó con la promulgación de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal”.⁵

Esta ley se publicó en el Diario Oficial de la Federación el día 29 de diciembre del año 1976, misma que con varias reformas, en sus últimas publicaciones en el Diario Oficial de la Federación del 30 de noviembre de 2000 y 13 de marzo de 2002, continúa en vigor hasta la fecha.

En relación a las Secretarías de Estado, Sánchez Gómez expone: “que estas son dependencias del Ejecutivo Federal que se encargan de atender asuntos específicos de la Administración Pública en los rubros político y administrativo. Se trata pues, de las unidades administrativas superiores dentro de la centralización administrativa, que auxilian al Presidente de la República en

⁵ ACOSTA ROMERO, Miguel. “Compendio de Derecho Administrativo”. 4ª edición, Editorial Porrúa, México, 2003, p. 102.

el despacho de los asuntos de una rama de la actividad pública, debiendo ajustar su actuación a los mandatos legales que regulan su esfera de competencia, y su titular quien es nombrado y removido por el Presidente de la República”.⁶

A su vez, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en su precepto 1, estatuye que: “la presente ley establece las bases de organización de la administración pública federal, centralizada y paraestatal.

La Presidencia de la República, las Secretarías de Estado, los Departamentos Administrativos y la Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal, integran la Administración Pública Centralizada.

Los organismos descentralizados, las empresas de participación estatal, las instituciones nacionales de crédito, las organizaciones auxiliares nacionales de crédito, las instituciones nacionales de seguros y de fianzas y los fideicomisos, componen la Administración Pública Paraestatal”.⁷

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en su artículo 2, señala: “En el ejercicio de sus atribuciones y para el despacho de los negocios del orden administrativo encomendados al Poder Ejecutivo de la Unión, habrá las siguientes Dependencias de la Administración Pública Centralizada:

Fracción. I. Secretarías de Estado”.

Después de exponer la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, ahora se analizarán las Secretarías de Estado que se encuentran relacionadas con el tema que se está tratando.

Debido a los acontecimientos vividos el pasado 2 de julio del 2006 y a los resultados obtenidos en dicha elección, el Presidente electo ha anunciado la creación de nuevas Secretarías, así como diferentes formas de combatir la

⁶ SÁNCHEZ GÓMEZ, Narciso. Op. cit., p. 60.

⁷ Idem.

contaminación marítima y la contaminación en general; pero, sobre todo, unas propuestas para regular y enriquecer el marco jurídico respecto a este tema.

3.2.1. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

De manera genérica, se puede decir que la Secretaría de Estado es un órgano superior político-administrativo, que auxilia al Presidente de la República en el despacho de los asuntos de una rama de la actividad del Estado.

Respecto a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, para Sánchez Gómez: “sus antecedentes los encontramos por una parte en lo que se conoció como Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, transformada con el tiempo en Secretaría de Desarrollo Social, y por el otro en lo que se llamó Departamento de Pesca, que posteriormente se transformó en Secretaría; siguiente evolución, mediante reformas, adiciones que se le imprimieron a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 28 de diciembre de 1994, se creó la Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca y, actualmente, es la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales”.⁸

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en su artículo 32-Bis, señala que “a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

Fracción I. Fomentar la protección, restauración y conservación de los ecosistemas y recursos naturales y bienes y servicios ambientales, con el fin de propiciar su aprovechamiento y desarrollo sustentable;

Fracción IV. Establecer, con la participación que corresponda a otras dependencias y a las autoridades estatales y municipales, normas oficiales mexicanas sobre la preservación y restauración de la calidad del medio ambiente;

⁸ SÁNCHEZ GÓMEZ, Narciso. Op. cit., pp. 61-62.

sobre los ecosistemas naturales; sobre el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales y de la flora y fauna silvestre, terrestre y acuática; sobre descargas de aguas residuales, y en materia minera; y sobre materiales peligrosos y residuos sólidos y peligrosos.

Fracción XI. Evaluar y dictaminar las manifestaciones de impacto ambiental de proyectos de desarrollo que le presenten los sectores público, social y privado; resolver sobre los estudios de riesgo ambiental, así como sobre los programas para la prevención de accidentes con incidencia ecológica”.⁹

A manera de resumen, se puede decir que la Secretaría en comentario, además de proteger y conservar los ecosistemas acuáticos, debe coordinarse con otros Municipios y Estados, cuando sufran un daño ambiental, para que así queden debidamente protegidos.

3.2.2. Secretaría de Energía.

En relación a esta Secretaría, podemos afirmar que es el pivote que mueve al país en lo que al aprovechamiento de los recursos naturales se refiere, con el propósito de aprovechar de la mejor manera posible la conducción, transformación, abasto y distribución de todo tipo de energía derivada de dichos recursos.

En otras palabras, la Secretaría de Energía está facultada para conducir y promover la intervención de los organismos paraestatales, en el aprovechamiento de los recursos naturales necesarios para la producción de energía eléctrica y nuclear con apego a la legislación ecológica, así como en la producción de los hidrocarburos.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en su artículo 33,

⁹ <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/txt/153.txt>

fracción II, establece que a la Secretaría de Energía corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

“Fracción II. Ejercer los derechos de la Nación en materia de petróleo y todos los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos y gaseosos; energía nuclear; así como respecto del aprovechamiento de los bienes y recursos naturales que se requieran para generar, conducir, transformar, distribuir y abastecer energía eléctrica que tenga por objeto la prestación de servicio público”.¹⁰

La Secretaría de Energía fue creada para dirigir la política nacional en materia de regulación, abasto y explotación de los hidrocarburos, incluido el petróleo.

3.2.3. Secretaría de Marina.

Rafael Martínez Morales, en su libro Derecho Administrativo, opina: “a la Secretaría de Marina le corresponde lo relativo a la organización y administración de la armada, a efecto de ejercer la soberanía en aguas territoriales, con ese propósito podrá construir las obras portuarias que requiera para su competencia”.¹¹

En otras palabras, esta Secretaría deberá vigilar, prevenir y controlar la contaminación del medio marino.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en su artículo 30, señala que a la Secretaría de Marina corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

“Fracción IV. Ejercer la soberanía en aguas territoriales, así como la vigilancia de las costas del territorio, vías navegables, islas nacionales y la zona

¹⁰ <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/txt/153.txt>

¹¹ MARTÍNEZ MORALES, Rafael. “Derecho Administrativo”. 5ª edición, Editorial Oxford, México, 1991, p. 76.

económica exclusiva”.¹²

A manera de resumen, podemos comentar que la Secretaría de Marina, por medio de su armada nacional, inspeccionará en las aguas territoriales, el acceso de grandes buques que transportan grandes volúmenes de hidrocarburos para verificar si la documentación está en regla, tengan un acta que respalde el cumplimiento de las medidas de seguridad, además, deben contar con helicópteros y embarcaciones para remolcar al buque que sufra una avería, en el momento que llegue al puerto. El capitán del muelle inspeccionará todos los documentos, y será su obligación detener el buque cuando no tenga la documentación adecuada, es decir, el certificado de embarque y el tipo de hidrocarburos que transporta.

3.3. Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

El fundamento constitucional de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente está previsto en los artículos 27 y 73, fracción XXIX-G, de nuestra Constitución. Este último precepto faculta al Congreso de la Unión para expedir leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, los Estados y Municipios, en el ámbito de su respectiva competencia, en materia de protección al ambiente, de preservación y restauración del equilibrio ecológico.

De igual forma, el Título IV, Capítulo III, denominado “Prevención y Control de la Contaminación del Agua y de los Ecosistemas Acuáticos”, establece en el artículo 117, lo siguiente:

“Artículo 117 (.....)

Fracción I. La prevención y control de la contaminación del agua, es fundamental para evitar que se reduzca su disponibilidad y para proteger los ecosistemas del país;

Fracción II. Corresponde al Estado y la sociedad prevenir la contaminación

¹² <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/txt/153.txt>

de ríos, cuencas, vasos, aguas marinas y demás depósitos y corrientes de agua, incluyendo las aguas del subsuelo;

Fracción V. La participación y corresponsabilidad de la sociedad es condición indispensable para evitar la contaminación del agua”.¹³

En relación a lo anterior, los artículos 189 y 190 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, prevén lo siguiente:

Capítulo VII Denuncia Popular.

“Artículo 189.- Toda persona, grupos sociales, organizaciones no gubernamentales, asociaciones y sociedades podrán denunciar ante la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente o ante otras autoridades todo hecho, acto u omisión que produzca o pueda producir desequilibrio ecológico o daños al ambiente o a los recursos naturales, o contravenga las disposiciones de la presente ley y de los demás ordenamientos que regulen materias relacionadas con la protección al ambiente y la preservación y restauración del equilibrio ecológico.

Si en la localidad no existiere representación de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente, la denuncia se podrá formular ante la autoridad municipal o, a elección del denunciante, ante las oficinas más próximas de dicha representación.

Si la denuncia fuera presentada ante la autoridad municipal y resulta del orden federal, deberá ser remitida para su atención y trámite a la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente”.¹⁴

“Artículo 190. La denuncia popular podrá ejercitarse por cualquier persona,

¹³ <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/txt/148.txt>

¹⁴ <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/txt/148.txt>

bastando que se presente por escrito y contenga:

- I. El nombre o razón social, domicilio, teléfono si lo tiene, del denunciante, y, en su caso, de su representante legal;
- II. Los actos, hechos u omisiones denunciados;
- III. Los datos que permitan identificar al presunto infractor o localizar la fuente contaminante, y
- IV. Las pruebas que en su caso ofrezca el denunciante.

Asimismo, podrá formularse la denuncia por vía telefónica, en cuyo supuesto el servidor público que la reciba, levantará acta circunstanciada, y el denunciante deberá ratificarla por escrito, cumpliendo con los requisitos establecidos en el presente artículo, en un término de tres días hábiles siguientes a la formulación de la denuncia, sin perjuicio de que la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente investigue de oficio los hechos constitutivos de la denuncia.

No se admitirán denuncias notoriamente improcedentes o infundadas, aquéllas en las que se advierta mala fe, carencia de fundamento o inexistencia de petición, lo cual se notificará al denunciante.

Si el denunciante solicita a la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente guardar secreto respecto de su identidad, por razones de seguridad e interés particular, ésta llevará a cabo el seguimiento de la denuncia conforme a las atribuciones que la presente Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables le otorgan”.¹⁵

A manera de síntesis, podemos considerar que la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente establece que cualquier persona puede denunciar la contaminación que se presente en nuestros mares, en

¹⁵ <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/txt/148.txt>

cualquier lugar de los Estados Unidos Mexicanos. Esto es, que la ciudadanía debe apoyar a las autoridades locales, municipales y federal, sobre la prevención de la contaminación en el mar.

3.4. Ley Federal del Mar.

La Ley Federal del Mar fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 9 de enero de 1986. Esta ley es reglamentaria de los párrafos cuarto, quinto, sexto y octavo del artículo 27 de la Constitución Política, en lo relativo a los espacios marítimos.

La Ley Federal del Mar menciona, en su artículo 3, que: “Las zonas marinas mexicanas son:

- a) El mar territorial;
- b) Las aguas marinas interiores;
- c) La zona contigua;
- d) La zona económica exclusiva;
- e) La plataforma continental y las plataformas insulares;
- f) Cualquier otra permitida por el Derecho Internacional”.

El artículo 6 de la Ley Federal del Mar, menciona que: “La Soberanía de la Nación y sus derechos de soberanía, jurisdicciones y competencias dentro de los límites de las respectivas zonas marinas, conforme a la presente ley, se ejercerán según lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el derecho internacional y la legislación nacional aplicable, respecto a:

Fracción V. La protección y preservación del medio marino, inclusive la prevención de su contaminación”.

De igual forma, el Capítulo III, denominado “De los Recursos y del Aprovechamiento Económico del Mar”, prevé, en su artículo 19, que “la exploración, explotación, beneficio, aprovechamiento, refinación, transportación,

almacenamiento, distribución y venta de los hidrocarburos y minerales submarinos, en las zonas marinas mexicanas, se rige por las Leyes Reglamentarias del Artículo 27 Constitucional en el Ramo del Petróleo y en Materia Minera y sus respectivos reglamentos, así como por las disposiciones aplicables de la presente ley”.

Por su parte, el Capítulo IV, intitulado “De la Protección y Preservación del Medio Marino y de la Investigación Científica Marina”, en su precepto 21, establece que en “el ejercicio de los poderes, derechos, jurisdicciones y competencias de la Nación, dentro de las zonas marinas mexicanas, se aplicarán la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, Ley General de Salud y sus respectivos Reglamentos, la Ley Federal de Aguas y demás leyes y reglamentos aplicables vigentes o que se adopten, incluidos la presente Ley, su reglamento y las normas pertinentes del Derecho Internacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino”.

Asimismo, el artículo 22, en sus fracciones IV y V, dispone que “en la realización de actividades de investigación científica en las zonas marinas mexicanas, se aplicarán los siguientes principios:

Fracción IV. Se respetarán todas las leyes y reglamentos pertinentes a la protección y preservación del medio marino.

Fracción V. No constituirán fundamento jurídico para ninguna reivindicación sobre parte alguna del medio marino o sus recursos.”

Por otro lado, el artículo 46 de la ley en cita, establece que “la Nación ejerce en una zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial y adyacente de éste:

Fracción II. Jurisdicción, con relación a las disposiciones pertinentes de esta ley, de su reglamento y del derecho internacional, con respecto:

Apartado 3. A la protección y preservación del medio marino”.¹⁶

De lo anterior, podemos especificar que sólo se hace alusión a la protección y preservación del medio marino, pero no se indica cómo. Es decir, no se señalan las formas y medios de cuidar y preservar a la flora y fauna marina cuando se transporten hidrocarburos por medio de buques.

3.5. Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

La Ley arriba citada, fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 01 de junio de 2006. El objeto de esta ley, es regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ella se prestan.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su Capítulo VII denominado “Prevención y Control de la Contaminación Marina”, artículo 76, establece lo siguiente:

“Artículo 76. De conformidad con lo que establecen los tratados internacionales, se prohíbe derramar hidrocarburos persistentes que se transporten como carga, o que se lleven en los tanques de consumo de las embarcaciones. Asimismo, se prohíbe descargar, derramar, arrojar o cualquier acto equivalente, lastre, escombros, basura, aguas residuales, así como cualquier elemento en cualquier estado de la materia o energía que cause o pueda causar un daño a la vida, ecosistemas y recursos marinos, a la salud humana o a la utilización legítima de las vías navegables y al altamar que rodea a las zonas marinas mexicanas identificadas en la Ley Federal del Mar.

La responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marina procedente de embarcaciones, artefactos navales e industrias costeras se regirá

¹⁶ <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/txt/142.txt>

por los tratados internacionales, por el capítulo respectivo de esta Ley, así como por la legislación aplicable en cada especie de contaminación marina.

A las sanciones administrativas derivadas de las infracciones a lo señalado en este capítulo, se sumará la obligación de reparación del daño, consistente en la limpieza y restauración efectiva de las áreas contaminadas. Esta disposición no prejuzga sobre la responsabilidad penal en que incurran los sujetos contaminantes, ni los servidores públicos que por cualquier modo autoricen o consientan el acto o la omisión resultante en la contaminación”.¹⁷

De acuerdo a lo anterior, podemos señalar que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su afán de proteger al mar y al medio ambiente marino en general, establece las nuevas regulaciones y medidas de seguridad que deben cumplir las embarcaciones que transporten hidrocarburos.

3.6. Ley de Aguas Nacionales.

Por su parte, el jurista Urbano Farías comenta, en su libro Derecho Mexicano de Aguas Nacionales, que: “la Ley de Aguas Nacionales, fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 15 de febrero de 1993, fue expedida para reemplazar la Ley Federal de Aguas de 1972. La nueva ley es reglamentaria del artículo 27 constitucional en materia de aguas nacionales y su objeto es regular la explotación, uso o aprovechamiento de dichas aguas, así como la preservación de su calidad”.¹⁸

El objeto de la ley, de conformidad con el artículo 1 de la misma, es “regular la explotación, uso o aprovechamiento de dichas aguas, su distribución y control, así como la preservación de su cantidad y calidad para lograr su desarrollo integral sustentable”. Esta ley regula las aguas nacionales a que se

¹⁷ <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/txt/55.txt>

¹⁸ FARÍAS, URBANO. “Derecho Mexicano de Aguas Nacionales”. Editorial Porrúa, México, 1993, p. 116.

refiere el artículo 27 constitucional. El reglamento de la Ley de Aguas Nacionales define, en su artículo 2, lo que se deberá entender por aguas nacionales: “I. Aguas continentales: las aguas nacionales, superficiales o del subsuelo, en la parte continental del territorio nacional”.

Al respecto, la Ley de Aguas Nacionales, establece, en su Título Séptimo denominado “Prevención y Control de la Contaminación de las Aguas y Responsabilidad por Daño Ambiental”, Capítulo Único, Artículo 85, que es de interés público “la promoción y ejecución de las medidas y acciones necesarias para proteger y conservar la calidad del agua, en los términos de la ley”.

Asimismo, de acuerdo con el artículo 86, fracción XII, de la ley en cita, la Autoridad del Agua tendrá a su cargo lo siguiente:

“Fracción XII. 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 términos de Ley”.¹⁹

De lo anterior, se infiere que la Ley de Aguas Nacionales y sus disposiciones correspondientes se aplicarán a todas las aguas comprendidas dentro del territorio nacional, ya sean éstas superficiales o del subsuelo. Estas disposiciones también serán aplicables a los bienes nacionales que la ley en comentario señale.

3.7. Ley Orgánica de Petróleos Mexicanos y Organismos Subsidiarios.

La Ley Orgánica de Petróleos Mexicanos y Organismos Subsidiarios, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el día 16 de julio de 1992, y establece lo siguiente:

“Artículo 1. El Estado realizará las actividades que le corresponden en

¹⁹ <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/txt/16.txt>

exclusiva en las áreas estratégicas del petróleo, demás hidrocarburos y petroquímica básica, por conducto de Petróleos Mexicanos y de los organismos descentralizados subsidiarios en los términos que esta ley establece, y de acuerdo con la Ley Reglamentaria del Artículo 27 Constitucional en el Ramo del Petróleo y sus reglamentos”.

“Artículo 3. Se crean los siguientes organismos descentralizados de carácter técnico, industrial y comercial, con personalidad jurídica y patrimonio propios, mismos que tendrán los siguientes objetos:

Fracción III. Pemex-Gas y Petroquímica Básica: Procesamiento del gas natural, líquidos del gas natural y el gas artificial; almacenamiento, transporte, distribución y comercialización de estos hidrocarburos, así como de derivados que sean susceptibles de servir como materias primas industriales básicas”.

Sobre la transportación de hidrocarburos, el Estado crea organismos descentralizados, como Petróleos Mexicanos, para realizar las funciones de almacenamiento, transporte, distribución y comercialización de los hidrocarburos por medio de la navegación.

3.8.Ley Reglamentaria del Artículo 27 Constitucional en el Ramo del Petróleo.

La Ley Reglamentaria del Artículo 27 Constitucional en el Ramo del Petróleo, fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 29 de noviembre de 1958. Con fundamento en esta ley, el Ejecutivo Federal está facultado para establecer zonas de reservas petroleras en terrenos que, por sus posibilidades petrolíferas, así lo ameriten, con la finalidad de garantizar el abastecimiento futuro del país. La posibilidad de establecer zonas de reservas petroleras constituye, sin lugar a dudas, un mecanismo importante para la protección de este recurso natural no renovable. Sin embargo, esa protección se

ha alcanzado fundamentalmente a través de la fijación de la llamada plataforma petrolera.

La ley antes citada establece, en sus artículos 2 y 3, lo siguiente:

“Artículo 2.- Sólo la Nación podrá llevar a cabo las distintas explotaciones de los hidrocarburos, que constituyen la industria petrolera en los términos del artículo siguiente”.

“Artículo 3.- La Industria Petrolera abarca:

Fracción I. La exploración, la explotación, la refinación, el transporte, el almacenamiento, la distribución y las ventas de primera mano del petróleo y los productos que se obtengan de su refinación”.

De lo anterior, se desprende que la explotación del petróleo y de los hidrocarburos naturales en general, corresponde originariamente a la nación, así como las utilidades que de dicha actividad se produzcan.

En esta hipótesis, cuando no se observen las medidas de seguridad para una idónea explotación, se podrá sancionar a las instituciones encargadas de dicha explotación para evitar cualquier desastre ecológico que tenga consecuencias para la vida humana, animal o vegetal.

La contaminación del mar es un problema que en la actualidad afecta a la mayoría de los países, no respeta fronteras y ha adquirido proporciones dramáticas por cuanto a su agudización, a sus consecuencias desastrosas en perjuicio de los seres humanos, de la flora, la fauna y los ecosistemas acuáticos, circunstancias que han dado lugar a regular la aplicación de severas sanciones administrativas y judiciales a las personas físicas o morales, transportistas, armadores, operarios y a las empresas navieras que aparezcan como responsables de las infracciones y delitos ambientales.

CAPÍTULO IV. ANÁLISIS DE LAS CONVENCIONES INTERNACIONALES SOBRE LA CONTAMINACIÓN DE EMBARCACIONES MARÍTIMAS POR TRANSPORTAR HIDROCARBUROS QUE AFECTEN A LOS ESPACIOS MARÍTIMOS ACUÁTICOS.

Es de explorado derecho que el Derecho Internacional Público se ocupa de analizar y regular todo lo referido a los Tratados Internacionales, Convenciones y, en general, todos los Acuerdos que celebran los gobiernos del mundo.

De acuerdo con Hermilo López Bassols, este Derecho “consiste en reglas y principios de aplicación general que tratan de la conducta de los Estados y Organizaciones Internacionales y su relación entre ellos, así como algunas de sus relaciones con personas o individuos, ya sean naturales o jurídicas (empresas).”¹

Para Miguel Villoro Toranzo, “el Derecho Internacional Público son las relaciones entre naciones soberanas.”²

En términos generales, se puede decir que algunas de las definiciones que sobre el Derecho Internacional Público se han vertido, de acuerdo al avance que ha tenido esta disciplina, pareciera que se han estancado por la simple razón que este Derecho está en constante dinamismo. Por ello, la definición más completa de todas es la de Hermilo López-Bassols; ya que toma en cuenta las reglas y principios de aplicación general que se desprenden de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969, verbigracia, los principios de *pacta sunt servanda* y los Estados arreglarán sus controversias internacionales por medios pacíficos, de tal manera que no se pongan en peligro ni la paz y la seguridad internacional ni la justicia, que regulan la conducta de los Estados como sujetos de Derecho Internacional Público.

De igual manera, se desprende que los Organismos Internacionales son

¹ LÓPEZ BASSOLS, Hermilo. Op. cit., p. 15.

² VILLORO TORANZO, Miguel. “Introducción al Estudio del Derecho”. 17ª edición, Editorial Porrúa, México, 2002, p. 292.

una asociación voluntaria de Estados establecida por un Tratado Internacional y dotada de órganos permanentes, propios e independientes, encargados de gestionar intereses colectivos y capaz de expresar una voluntad jurídicamente distinta de sus miembros y regida por el Derecho Internacional. El individuo también es parte importante en las relaciones internacionales, que aquí se incluyen.

Otro término es la empresa, “algunos tratadistas anglosajones, incluyen también como sujetos sui generis del Derecho Internacional a las empresas públicas multinacionales, estas compañías se caracterizan por un acuerdo de cooperación entre diversos gobiernos y compañías privadas regido por el Derecho Internacional”.³

Siguiendo con el orden de ideas, ahora analizaremos el término Convención Internacional.

Seara Vázquez comenta que: “la clasificación de las fuentes del Derecho Internacional se establece en el artículo 38 del Estatuto de la Corte de Justicia Internacional, y establece en su párrafo primero que la Corte, cuya función es decidir conforme al Derecho Internacional las controversias que le sean sometidas, deberá aplicar lo siguiente:

- a) Las convenciones internacionales, sean generales o particulares, que establezcan reglas expresamente reconocidas por el Estado litigante”.⁴

En relación a la palabra convención, el Diccionario Larousse de Sinónimos y Antónimos menciona que, “la Convención es sinónimo de Tratado”.⁵

Si bien los Tratados son una de las más antiguas Instituciones del Derecho Internacional, Seara Vázquez dice: “las normas que regían el Derecho de los

³ VILLORO TORANZO, Miguel. Op. cit., p. 76.

⁴ SEARA VÁZQUEZ, Modesto. Op. cit., p. 57.

⁵ Diccionario Práctico de Sinónimos, Antónimos e Ideas Afines, Editorial Larousse, México, 2000, p. 102.

Tratados eran, hasta 1980, esencialmente de carácter consuetudinario. El 23 de mayo de 1969, como culminación de los trabajos emprendidos por la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas, se firmó en Viena la llamada Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados que entró en vigor el 27 de enero de 1980, tras haber recibido las ratificaciones de 33 de los signatarios, tal y como está previsto en el tratado”.⁶

Por su parte, López Bassols señala que “el artículo 2 (1) de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados (1969) define al Tratado Internacional como: 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”.⁷

Para nosotros, el acuerdo internacional es la manifestación de voluntades de los sujetos de Derecho Internacional denominados Estados, la cual se materializa en una convención. Con antelación, me referí a los dos términos de gran importancia para el desarrollo del presente capítulo, una vez entendido lo que se refiere a cada uno de los términos, entraría al estudio de las convenciones en materia de contaminación marítima por hidrocarburos.

1.1. El Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos.

El Convenio antes citado, de acuerdo con López Bassols, “entró en vigor el 26 de julio de 1958, tanto para México como a nivel general. La Organización Marítima Internacional (OMI) es la depositaria, fue suscrito por México el 10 de agosto de 1954, aprobado por el Senado según decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 31 de diciembre de 1954; el depósito del instrumento de aceptación se efectuó el 10 de mayo de 1956, publicado en el Diario Oficial de

⁶ SEARA VÁZQUEZ, Modesto. Op. cit., p. 59.

⁷ LÓPEZ-BASSOLS, Hermilo. Op. cit., p. 15.

la Federación del 20 de julio de 1956”.⁸

El Convenio de referencia, en su artículo II, señala que, “la presente Convención se aplicará a los barcos de mar inmatriculados en cualquier Territorio que dependa de un Gobierno contratante”.⁹

Cabe señalar que la Convención citada, se aplicará a los barcos que no se encuentren inscritos en el Registro Público Marítimo Nacional.

Ahora bien, el artículo 15 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece:

“Artículo 15.- La Secretaría tendrá a su cargo el Registro Público Marítimo Nacional.

Podrán registrar embarcaciones mayores en el Registro Público Marítimo Nacional:

- I. Los ciudadanos mexicanos;
- II. Las personas morales mexicanas, constituidas conforme a la legislación aplicable; y
- III. Los extranjeros residentes en el país, cuando se trate de embarcaciones de recreo o deportivas”.¹⁰

De la transcripción anterior, se infiere, en primer lugar, que la Convención citada se aplicará a los barcos que no estén inscritos en el Registro Público Marítimo Nacional y que arriben al puerto de destino; en segundo lugar, se aplicará a los barcos internacionales que lleguen a un puerto de destino que sea distinto al país de origen, de manera que el barco internacional se sujetará a la legislación del país al que arribe, sobre todo si no cuenta con algún registro que

⁸ Ibidem, p. 16.

⁹ <http://www.sre.gob.mx>

¹⁰ <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/55/>.

considere al barco inscrito a su país de origen.

El artículo III de la Convención en comento indica que, bajo reserva de las disposiciones de los artículos IV y V, quedará prohibido a todo barco-cisterna al cual se aplique la presente Convención, echar al mar dentro de los límites de cualquiera de las zonas de prohibición previstas en el anexo A de la Convención para los barcos-cisterna, los productos siguientes:

- A) Hidrocarburos;
- B) Toda mezcla que contenga hidrocarburos de naturaleza capaz de ensuciar la superficie del mar.

En suma, se aplicará la presente Convención a los buques-cisterna para responder de los daños realizados a los particulares y al Estado como sujeto de Derecho Internacional.

1.2. El Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos.

El libro *Tratados Celebrados por México*, en el Tomo XXXIV, señala: “este convenio fue firmado en Bruselas, Bélgica, el 29 de noviembre de 1969, y fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de mayo de 1976”.¹¹

El Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos, en su artículo 1, señala: “las partes del presente convenio podrán tomar en alta mar las medidas necesarias para prevenir, mitigar o eliminar todo peligro grave e inminente contra su litoral o intereses conexos debido a la contaminación o amenaza de contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, resultantes de un

¹¹ *Tratados Celebrados Por México*, (s.e), T. XXXIV, Editorial Senado de la República, México, 1993, p. 663.

accidente marítimo u otros actos relacionados con ese accidente, a los que sean razonablemente atribuibles consecuencias desastrosas de gran magnitud”.¹²

De la transcripción anterior, en primer lugar, corresponde al Estado afectante tomar las medidas necesarias, verbigracia, no dejar pasar a los barcos que afecten a los espacios marítimos acuáticos dentro de los límites del Territorio Nacional; así como mandar a una delegación hacia el barco para hacer una investigación antes de permitirle la entrada al puerto de destino.

En segundo lugar, una vez que el Estado afectante tenga conocimiento que el barco se encuentra fuera de peligro, puede decidir dejar pasar al barco al puerto de destino para descargar su mercancía.

Para Joaquín Álvarez del Castillo Baeza: “los Estados ribereños gozan de un Derecho de Intervención por el cual podrán adoptar en alta mar las medidas que estimen necesarias para prevenir o eliminar cualquier peligro contra sus costas, debido al riesgo de contaminación que puede ocasionar un buque”.¹³

De acuerdo al Derecho Internacional y a los tratados en materia de contaminación por transportar hidrocarburos, el Estado ribereño que decide ejercitar el derecho a que se refiere el artículo primero de la Convención, deberá sujetarse al procedimiento que contiene el artículo tercero, según el cual deberá consultar con otros Estados que puedan ser afectados en sus litorales por el accidente, las medidas que pretenda adoptar. Asimismo, debe notificar éstas a toda persona cuyos intereses puedan resultar afectados por la ejecución de las mismas. Es así como el Estado ribereño debe antes de tomar cualquier medida para mitigar la contaminación, consultar con todo aquel que tenga intereses conexos, a no ser que se trate de un caso de extrema urgencia.

Es importante también hacer notar que, de acuerdo con lo estipulado por la Convención, el Estado ribereño debe prever el alcance de los daños que pueda

¹² Ibidem, p. 665.

¹³ Álvarez del Castillo Baeza, Joaquín. Op. cit., p. 34.

causar con la adopción de las medidas que realice, ya que, de lo contrario, si llegare a causar daños a terceros en virtud de la aplicación de las mismas, deberá pagar una indemnización.

Finalmente, queremos señalar que este problema no es exclusivo de México, sino que se presenta a nivel mundial, es decir, no existe una legislación adecuada para prevenir, combatir y sancionar los desastres ambientales. Por ejemplo, en la Comunidad Europea se han adoptado políticas específicas en materia medioambiental, pero éstas no han tenido el éxito ni la eficacia que se esperaba debido a la falta de cultura ambiental, lo que ocasiona una considerable dispersión legislativa.

1.3. El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques.

“El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, se firmó en 1973, al que, poco después, se le adicionó en 1978 un protocolo. México pasó a ser parte contratante en ambos instrumentos internacionales (el Convenio fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 7 de julio de 1992). Así como de diversas enmiendas (Diario Oficial de la Federación del 26 de octubre de 1993)”.¹⁴

El nuevo Convenio, más conocido como *MARPOL*, trata de los derrames de hidrocarburos, pero en un contexto más amplio que el anterior en la medida en que toma en cuenta las formas de contaminación que tienen que ver con la navegación.

El Convenio *MARPOL*, dentro de sus estipulaciones, resalta la importancia de realizar una inspección calificadora de las condiciones de los buques y embarcaciones que se hagan a la mar. Tal inspección se limitará a comprobar

¹⁴ SÁNCHEZ GÓMEZ, Narciso. Op. cit. p. 147.

que hay a bordo un certificado válido, a no ser que existan motivos claros para pensar que la condición del buque no se haga a la mar hasta que pueda hacerlo sin amenaza irrazonable de dañar el medio marino.

De acuerdo al Convenio citado, la autoridad competente del puerto en donde se encuentre dicha embarcación, aun cuando ésta no reúna las condiciones de seguridad exigidas por dicho Acuerdo, podrá dar permiso al buque para que salga del puerto o de la Terminal, mar adentro, con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones que se halle más próximo.

“El problema que existe respecto al *MARPOL*, consiste en su incorporación al Derecho Mexicano, pues, por referencia, el artículo 66 de la Ley de Navegación anterior dispone su aplicabilidad, sin embargo enfrentamos aquí una directa aplicación del Derecho Internacional en nuestro Derecho Interno, sin que el primero haya sido siquiera adecuado a la realidad mexicana. En nuestra opinión, esta omisión podría desencadenar la responsabilidad internacional del Gobierno Mexicano por fallar en el incumplimiento de la convención”.¹⁵

De manera general, se puede decir que en este instrumento se establece que todo buque petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150 toneladas y todo buque de arqueo igual o superior a 400 toneladas, será objeto de diversas visitas o inspecciones, a fin de que se expida el certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos. Dicha visita incluye una inspección a su estructura, equipos, instalaciones y su distribución, así como de los materiales de construcción del buque que permitan asegurar que cumple plenamente con las disposiciones aplicables.

Igualmente, deben realizarse visitas periódicas con intervalos fijados por el Estado del pabellón, estos intervalos no deberán exceder cinco años y están encaminados a garantizar que la estructura, equipos, instalaciones y su distribución, así como los materiales empleados, cumplan plenamente con las

¹⁵ SÁNCHEZ GÓMEZ, Narciso. Op. cit. p. 148.

prescripciones aplicables al anexo; asimismo, deben practicarse visitas intermedias en intervalos fijados por cada Estado para sus buques. Estas visitas no deberán exceder los treinta meses entre cada una de ellas, las visitas tienen el fin de garantizar que los equipos, las bombas y tuberías, incluidos los dispositivos de vigilancia y control de descarga de hidrocarburos, los separadores de agua e hidrocarburos y los sistemas de filtración de hidrocarburos, cumplan plenamente con las prescripciones aplicables.

Los gobiernos de las partes se comprometen a garantizar en las terminales de carga de hidrocarburos, puertos de reparación y otros puertos en los cuales los buques tengan que descargar residuos de hidrocarburos, que se monten instalaciones para la recepción de residuos y mezclas oleosas que queden a bordo de los petroleros y de otros buques con capacidad adecuada para que las naves que las utilicen no sufran demoras innecesarias. A este respecto, la diferencia existente entre los países desarrollados y en vías de desarrollo es abismal; en nuestros países, no se ha llegado a un efectivo control de los derrames oleosos, pues no existen puertos con las instalaciones *ad hoc* al efecto.

El capitán de puerto debe inspeccionar los documentos, certificados expedidos por su cónsul, para que la embarcación esté en estado de navegabilidad, y los permisos de seguridad; si el buque no lleva certificado válido, la autoridad en este caso, que es el capitán de puerto, debe tomar las medidas necesarias para no dejar zarpar al buque hacia el mar.

Sin embargo, no existe una reglamentación adecuada donde se señale lo procedente cuando sufra un menoscabo el buque por las olas del mar en los bajos fondos de la escotilla donde se encuentran los hidrocarburos y que provoque un derrame de sustancias perjudiciales, dañando la flora y la fauna del espacio marítimo o afecte el territorio del Estado portuario.

Consideramos que a esta convención se le debe adicionar una enmienda

en la que se prevea la obligación de las embarcaciones petroleras de traer doble casco. Ahora bien, otro problema que encuentro en el Convenio es el desechamiento de los buques petroleros con una antigüedad de diez años.

1.4. El Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Debidos a la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos.

En la ciudad de Londres se firmó el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Debidos a la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, hecho en Bruselas el día 29 de noviembre de 1969, y el instrumento de ratificación por nuestro país se publicó el 15 de noviembre de 1975.

El artículo 10, inciso 2), del presente Convenio establece que “se aplicará exclusivamente a:

- a) Los daños ocasionados por contaminación:
 - I) En el territorio de un Estado contratante incluido su mar territorial, y
 - II) En la zona económica exclusiva de un Estado contratante establecida de conformidad con el derecho internacional”.¹⁶

Se puede decir que los daños son las pérdidas que sufre cualquier Estado en sus espacios marítimos acuáticos, por el derrame de hidrocarburos que produzca el abordaje de un barco o buque con otro, dentro del Mar Territorial del Estado afectado.

De la transcripción anterior se infiere, en primer lugar, que corresponde al Estado contratante, como sujeto de Derecho Internacional, aplicar el presente Convenio, no solamente en el Mar Territorial sino incluso en la zona económica exclusiva donde se encuentra la mayor riqueza de nuestro territorio; de manera

¹⁶ <http://www.sre.gob.mx>.

que cuando afecte el hidrocarburo a esa zona se estará afectando al Territorio de cualquier Estado en el mundo.

Por su parte, López Bassols comenta: “desde el nacimiento del Derecho Ambiental, hubo un problema por resolver: a quién correspondería la responsabilidad por los actos de entes privados, obviamente por actos de agentes estatales hay responsabilidad internacional como se concibe en su definición tradicional, pero surgía la duda si los privados pudiesen tener personalidad jurídica internacional, y de esa forma están obligados a indemnizar o compensar en caso de causar daños o riesgos ambientales”.¹⁷

La regla general que ha prevalecido establece que los Estados son responsables por los actos de particulares, cuando un instrumento internacional establece la obligación de legislar en el ámbito interno, y hacer cumplir esas leyes, sobre ciertas actividades que pueden crear un riesgo o daño ambiental, como sería establecer límites a la emisión de ciertos contaminantes o prever la autorización del Estado para la realización de una actividad determinada. En estos casos, el Estado es responsable por incumplir con las obligaciones y no interesa si haya sido un sujeto público o privado el que haya realizado la actividad. Pero hay Acuerdos en la materia que específicamente imputan la responsabilidad internacional al Estado, por cualquier acto de entes privados que violen las disposiciones internacionales sobre la materia.

Ibarra Sarlat considera: “El naviero, a cuyo nombre está registrado el buque, es la persona responsable de cualquier daño resultante de la contaminación por hidrocarburos, a menos que el incidente haya sido causado por un acto de guerra, un fenómeno natural extraordinario, un acto premeditado de una tercera parte, o por negligencia de un gobierno o de cualquier otra autoridad encargada de proporcionar asistencia a la navegación. La responsabilidad es estricta en el sentido de que el naviero responde de toda contaminación resultante

¹⁷ LÓPEZ BASSOLS, Hermilo. Op. cit., p. 232.

de cualquier escape o descarga de hidrocarburos de su buque, sin que sea necesario probar que hay culpa”.¹⁸

En caso de que se produzca un suceso en el que participan dos o más buques, y de él se deriven daños ocasionados por contaminación, se generará una responsabilidad conjunta.

En relación a este punto de vista, Diez de Velasco expone: “el principio número 7 de la Declaración de Estocolmo establece:

Los Estados deberán tomar las medidas posibles para impedir la contaminación de los mares por sustancias que pueden poner en peligro la salud del hombre, dañar los recursos vivos y la vida marina, menoscabar las posibilidades de esparcimiento o entorpecer otras utilizaciones legítimas del mar”.¹⁹

Ahora bien, como culminación de toda una evolución del Derecho Internacional Contemporáneo, el Convenio de Montego Bay de 1982, ha dedicado su parte XII a la protección y preservación del medio marino, y establece, en su artículo 193, la siguiente norma general, aplicable a todos los espacios marinos:

“Los Estados tienen la obligación de proteger y preservar el medio marino y establecer un orden internacional que promoviese los usos pacíficos de los mares y océanos, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, la protección y la preservación del medio marino y de sus recursos vivos.”

Sobre esa base, el artículo 194, párrafo 1, establece la obligación de los Estados de tomar todas las medidas que sean necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de cualquier fuente,

¹⁸ IBARRA SARLAT, Rosalía. “La Explotación Petrolera Mexicana Frente a la Conservación de la Biodiversidad en el Régimen Jurídico Internacional”. 2ª edición, Editorial UNAM, México, 2003, pp. 168-169.

¹⁹ DIEZ DE VELASCO, Manuel. Op. cit., p. 639.

utilizando a estos efectos los medios más viables de que dispongan y en la medida de sus posibilidades, esforzándose por armonizar sus políticas al respecto.

Y asimismo, el párrafo 2, la obligación de los Estados de tomar todas las medidas necesarias para garantizar que las actividades bajo su jurisdicción o control se realicen de tal forma que no causen perjuicios por contaminar a otros Estados y su medio ambiente, y que la contaminación causada por incidentes o actividades bajo su jurisdicción o control no se extienda más allá de las zonas donde ejercen derechos de soberanía de conformidad con la presente convención.²⁰

Como puede apreciarse, la finalidad de cada una de las diferentes Convenciones que se han analizado estriba en prevenir o reparar, en la medida de lo posible, la contaminación de los espacios marítimos acuáticos derivada de la transportación marítima de hidrocarburos, puesto que la comunidad internacional está convencida de que esta problemática no conoce fronteras y, por lo tanto, trasciende al ámbito internacional. En consecuencia, nunca serán estériles todos los esfuerzos para difundir el conocimiento sobre el transporte marítimo de sustancias peligrosas y, sobre todo, para fincar las responsabilidades que a cada uno de los entes involucrados (particulares y Estados) asista cuando se produzca un daño de esta naturaleza.

²⁰ DIEZ DE VELASCO, Manuel. Op. cit., pp. 639-640.

CONCLUSIONES.

PRIMERA. El Congreso de la Unión debe tomar en cuenta la serie de accidentes relacionados con la transportación marítima de hidrocarburos ocurridos en el transcurso de los años pasados, para reformar adecuadamente las leyes ambientales.

SEGUNDA. Consideramos pertinente que se adicione la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en el sentido de hacer obligatorio que los buques transportadores de hidrocarburos deban traer doble casco durante la navegación de altura.

TERCERA. El Estado de procedencia del buque es responsable internacionalmente frente al Estado afectado cuando aquél cause un daño a los espacios marítimos acuáticos.

CUARTA. La persona que sufra algún daño o perjuicio en su patrimonio, debe ser indemnizada por el naviero, el armador y por el propietario del buque, mediante un proceso que se sustanciará en el Estado afectado.

QUINTA. La empresa naviera y el armador serán responsables de cualquier accidente que contamine o dañe a los espacios marítimos acuáticos en el territorio de la República Mexicana.

SEXTA. La responsabilidad civil se le debe aplicar a los capitanes de todos los buques transportadores de hidrocarburos, por ser éstos responsables durante la navegación de altura.

SÉPTIMA. Las Terminales de los Puertos deben tener los elementos necesarios, es decir, buques y helicópteros de rescate, además de las personas adecuadas para llevar a cabo el rescate de la tripulación a bordo de los buques transportadores de hidrocarburos, así como del buque con la mercancía que transporta.

OCTAVA. Los Juzgados de Distrito en Materia Civil son los competentes para conocer de los conflictos en materia de navegación, que se susciten dentro de los espacios marítimos acuáticos.

NOVENA. El presente estudio, nos permite concluir que la diversidad de leyes que existen en nuestro orden jurídico, es insuficiente para hacer frente a problemas de tal envergadura como los accidentes que contaminan nuestros espacios marítimos acuáticos.

BIBLIOGRAFÍA

ACOSTA ROMERO, Miguel. "Compendio de Derecho Administrativo". 4ª edición, Editorial Porrúa, México, 2003.

ALTERINI, ATILIO ANÍBAL, et al. "La responsabilidad". 5ª edición, Editorial Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1993.

ÁLVAREZ DEL CASTILLO BAEZA, Joaquín. "La Responsabilidad Jurídica en el Daño Ambiental". 2ª edición, Editorial UNAM-PEMEX, México, 2003.

ANDRÉEV, E. "Derecho Internacional del Mar". 4ª edición, [trad. Marat Kuznetsov]. Editorial Progreso, Moscú, 1988.

ARELLANO GARCÍA, Carlos. "Teoría General del Proceso". 12ª edición, Editorial Porrúa, México, 2002.

BAQUEIRO ROJAS, Edgard. "Introducción al Derecho Ecológico". 2ª edición, Editorial Oxford, México, 1997.

BARROS, James. "Contaminación y Derecho Internacional". 3ª edición, Editorial Marymar, Argentina, 1997.

BASSOLS BATALLA, A. "Recursos Naturales de México, conocimiento y uso". 8ª edición, Editorial Nuestro Tiempo, México, 2000.

BEJARANO SÁNCHEZ, Manuel. "Obligaciones Civiles". 4ª edición, Editorial Oxford, México, 1980.

BELTRÁN MONTIEL, Luis. "Curso de Derecho de la Navegación". 6ª edición, Editorial Astrea-Depalma, Buenos Aires, 1992.

BRAÑES BALLESTEROS, Raúl. "Manual de Derecho Ambiental Mexicano". 2ª edición, Editorial Fondo de Cultura Económica, Fundación Mexicana para la Educación Ambiental, México, 2000.

BRAVO DÍAZ, Mauro, et al., "Cómo exportar por vía marítima". 2ª edición, Editorial SCT, México, 1997.

BURGOA ORIHUELA, Ignacio. "Derecho Constitucional Mexicano". 3ª edición, Editorial Porrúa, México, 2000.

BUSTAMANTE ALSINA, Jorge. "Teoría General de la Responsabilidad Civil". 8ª edición, Editorial Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1993.

CAMPOS DÍAZ BARRIGA, Mercedes. "La Responsabilidad Civil por Daños al Medio Ambiente". 5ª edición, Editorial UNAM, México, 2000.

CÁRDENAS DE LA PEÑA, Enrique. "Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México". 2ª edición, Editorial SCT-Marina Mercante, México, 1988.

CARMONA LARA, María del Carmen. "Responsabilidad Ambiental. Quien contamina, paga", en "La Responsabilidad Jurídica en el Daño Ambiental". (Compilación), 2ª edición, Editorial UNAM-PEMEX, México, 1998.

CASTRILLÓN Y LUNA, Víctor M. "Contratos Mercantiles". 3ª edición, Editorial Porrúa, México, 2002.

CERVANTES AHUMADA, Raúl. "Derecho Marítimo". 2ª edición, Editorial Porrúa, México, 2001.

DELICH, Pedro. "Derecho de la Navegación". 2ª edición, Editorial Córdoba, Argentina, 1994.

DÍAZ, Luis Miguel. "Responsabilidad del Estado y Contaminación". 3ª edición, Editorial Porrúa, México, 1982.

DIEZ DE VELASCO, Manuel. "Instituciones de Derecho Internacional Público". 11ª edición, Editorial Tecnos, Madrid, 1997.

DIEZ MIERES, Alberto. "Derecho de la Navegación". 8ª edición, T.I., Editorial Ciencias Económicas, Buenos Aires, 1995.

DIEZ VERGARA, Marta. "Manual Práctico de Comercio Internacional". 2ª edición, Editorial Deusto, Madrid, 1997.

DOMINGO RAY, José. "Derecho de la Navegación". 2ª edición, Editorial Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1991.

ENRÍQUEZ DE DIOS, Juan José. "Transporte Internacional de Mercancías. Manual Práctico". 4ª edición, Editorial ICEX, Madrid, 1994.

ENRÍQUEZ ROSAS, José David. "El Buque, una introducción al estudio del estatuto jurídico de las embarcaciones". 3ª edición, Editorial UP-UNAM, México, 1998.

ENRÍQUEZ ROSAS, José David. "Transporte y Seguros para el Comercio Internacional". 5ª edición, Editorial Porrúa, México, 2002.

FARÍAS, URBANO. "Derecho Mexicano de Aguas Nacionales". Editorial Porrúa, México, 1993.

GARCÍA LÓPEZ, Tania. "Quien contamina paga. Principio regulador del Derecho Ambiental". 2ª edición, Editorial Porrúa, México, 2005.

GARIBI UNDABARRENA, José María. "Derecho Marítimo Práctico". 7ª edición, Editorial Oficina Central Marítima Ruiz de Alarcón, Madrid, 1958.

GUTIÉRREZ NÁJERA, Raquel. "Introducción al Estudio del Derecho Ambiental". 5ª edición, Editorial Porrúa, México, 2000.

HERNÁNDEZ YZAL, Santiago. "Derecho Marítimo". 4ª edición, T.I., Editorial Cadi, Barcelona, 1968.

IBARRA SARLAT, Rosalía. "La Explotación Petrolera Mexicana Frente a la Conservación de la Biodiversidad en el Régimen Jurídico Internacional". 2ª edición, Editorial UNAM, México, 2003.

KELSEN, Hans. "Teoría General del Derecho y del Estado". [trad. Eduardo García Máynez]. 4ª edición, Editorial UNAM, México, 1988.

LÓPEZ-BASSOLS, Hermilo. "Manual de Derecho Internacional Público Contemporáneo e Instrumentos Básicos". 5ª edición, Editorial Porrúa, México, 2000.

MARTÍNEZ ALFARO, Joaquín. "Teoría de las Obligaciones". 8ª edición, Editorial Porrúa, México, 2002.

MARTÍNEZ MORALES, Rafael. "Derecho Administrativo". 5ª edición, Editorial Oxford, México, 1991.

ONTZA, Juan. "La Política". 4ª edición, Editorial Bilbao, España, 1980.

QUINTANA VALTIERRA, Jesús. "Derecho Ambiental Mexicano". 6ª edición, Editorial Porrúa, México, 2000.

RANGEL COUTO, Hugo. "El Derecho Económico". 4ª edición, Editorial Porrúa, México, 1985.

SÁNCHEZ GÓMEZ, Narciso. "Derecho Ambiental". 3ª edición, Editorial Porrúa, México, 2001.

SEARA VÁZQUEZ, Modesto. "Derecho Internacional Público". 17ª edición, Editorial Porrúa, México, 1998.

SERRA ROJAS, Andrés. "Derecho Económico". 5ª edición, Editorial Porrúa, México, 1993.

SILICEO TORRES, Fernando. "Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos y Responsabilidad Civil por sus Daños Resultantes". 3ª edición, Editorial SCT-Marina Mercante, México, 1994.

SOBARZO, Alejandro. "Régimen Jurídico del Alta Mar". 2ª edición, Editorial Porrúa, México, 1985.

VÁSQUEZ DEL MERCADO, Oscar. "Contratos Mercantiles". 11ª edición, Editorial Porrúa, México, 2001.

VILLORO TORANZO, Miguel. "Introducción al Estudio del Derecho". 17ª edición, Editorial Porrúa, México, 2002.

LEGISLACIÓN CONSULTADA.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Código Civil Federal.

Código de Comercio.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

Ley Ambiental del Distrito Federal.

Ley Federal del Mar.

Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Ley de Aguas Nacionales.

Ley Orgánica de Petróleos Mexicanos y Organismos Subsidiarios.

Ley Reglamentaria del Artículo 27 Constitucional en el ramo del Petróleo.

DICCIONARIOS Y ENCICLOPEDIAS.

BURGOA ORIHUELA, Ignacio. "Diccionario de Derecho Constitucional, Garantías y Amparo". 8ª edición, Editorial Porrúa, México, 2000.

Diccionario Práctico de Sinónimos, Antónimos e Ideas Afines, Editorial Larousse, México, 2000.

Real Academia Española. "Diccionario de la Lengua Española". T. 6, 20ª edición, Editorial Milenio, México, 2005.

FUENTES ELECTRÓNICAS.

<http://www.directemar.cl/spma/areas-trabajo/generalidades-OMI.htm>.

<http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/55/>.

<http://www.sre.gob.mx>.

HEMEROGRAFÍA CONSULTADA.

BESALÚ PARKINSON, Aurora V.S. "Responsabilidad Civil por Daño Ambiental en México: eficaz y eficiente herramienta para la protección del medio ambiente". PEMEX Lex, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, No. 105-106, Marzo-Abril de 1997.

CAÑAS, Gabriela. "El Petrolero naufragado deja una gran mancha de fuel frente a Galicia". El País, (España, 15 de Noviembre de 2002).

IRUJO, José María. "El armador fantasma". El País, (España, 12 de Enero de 2003).

PRIETO, Joaquín. "El Erika aún está pendiente de juicio". El País, (España, 20 de Noviembre de 2002).

OTRAS FUENTES.

Tratados Celebrados Por México, (s.e.), T. XXXIV, Editorial Senado de la República, México, 1993.

Tratados Celebrados Por México, (s.e.), T. XIII, Editorial Senado de la República, México, 1972.