

328309



COLEGIO PARTENON S.C.

INCORPORADO A LA
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
LICENCIATURA EN DERECHO

ANÁLISIS DE LA REGULACIÓN JURÍDICA
NACIONAL E INTERNACIONAL DE LA
CONTAMINACIÓN DEL MAR EN MÉXICO

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE :
LICENCIADA EN DERECHO
P R E S E N T A :
JESSICA MARTÍNEZ HERNÁNDEZ

ASESOR:
LIC. JUANA ALEJANDRA GARCÍA COLÍN

MÉXICO D.F.

2005

m349315



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar quiero agradecer al Colegio Partenón S. C., por haberme permitido realizar mis estudios universitarios, ya que es la Institución Educativa que permito realizar una de mis más grandes metas, tener una preparación profesional. Gracias.

A mi asesor la Licenciada Juana Alejandra García Colín, por toda la paciencia, la calma y el apoyo que me dio pero sobre todo por ser una parte fundamental a este gran sueño que se hizo realidad, el cual fue lograr titularme. Gracias por todo el gran apoyo que me brindo.

A mi madre y a mi tía María Elena, quienes fueron una parte muy importante para que lograr y realizar una de mis tantas metas; siempre estaré muy agradecida toda mi vida, por que por ellas tengo una carrera universitaria. Gracias.

A mis profesores, el Licenciado Arturo Fermán, los Licenciados Virginia Malagón y Alfredo Vilchis por aceptar ser mis sinodales y brindar su apoyo, el Licenciado Miguel Soria y el Licenciado Francisco Gallegos, por todo el apoyo que

me brindaron como profesores y fuera del aula como amigos. Gracias.

A mi hermano y mi abuelito que aunque físicamente ya no estén conmigo, fueron parte fundamental para seguir adelante y nunca darme por vencida, en especial mi hermano quien fue mi fuerza y razón para seguir estudiando y superarme.

A mi familia por apoyarme y a mis amigos Ana Luisa, Luis Arturo, Martín, Edgar, Wendy, Gaby y su esposo Ricardo por ser mis amigos, por brindarme su amistad sincera, por soportarme, por escucharme, por estar conmigo en las buenas y en las malas, pero sobre todo por aceptarme como soy y en especial a Manuel, por su comprensión y cariño que me da, por quererme como una hermana, al cual quiero mucho y también lo veo de la misma forma. Gracias.

El último y el más importante de mis agradecimientos ES A DIOS Y LA VIRGEN DE GUADALUPE, a quienes le debo la vida, lo que tengo y lo que soy, en especial les doy GRACIAS por permitirme llegar y alcanzar una de mis metas.

ÍNDICE

Introducción.....	1
1. Antecedentes Históricos y Leyes Antiguas.....	12
1.1. Antecedentes Históricos.....	13
1.1.1 Antigüedad.....	13
1.1.2. La Piratería.....	14
1.1.3. Roma.....	16
1.1.4. Edad Media.....	19
1.1.5. Hugo Grocio.....	20
1.1.6. Francisco de Vitoria y Fernando Vázquez de Menchaca.....	22
1.1.7. Bártolo de Sassoferrato.....	23
1.1.8. Domingos Antunes Portugal.....	25
1.2. Leyes Antiguas.....	27
1.2.1. Antigüedad: a) Código del Manú, b) Leyes Rodias, c) Las Leyes Atenienses, d) El Derecho Romano.....	27
1.2.2. El Medievo: a) Los "assies" de Jerusalén, b) Las Tablas de Amalfi, c) Los Roles de Oleron, d) Las Leyes de Wisby, e) El Código Anseático, f) El Libro Negro del Almirantazgo, g) El Consulado del Mar, h) El Guidon de la Mer, i) La Legislación Español.....	30
2. Conceptos Ecológicos.....	34
2.1. Contaminación.....	34
2.2. Contaminante.....	34
2.3. Contaminación Marina.....	35
2.4. Contaminación de los Mares.....	35

2.5. Contaminación del Mar por Hidrocarburos.....	35
2.6. Contaminación del Mar por Sustancias Radiactivas.....	36
2.7. Desequilibrio Ecológico.....	36
2.8. Impacto Ambiental.....	36
2.9. Residuo.....	36
2.10. Residuos Peligrosos.....	36
2.11. Derecho Ambiental.....	36
2.12. Mar.....	37
2.13. Derecho del Mar.....	37
2.14. Alta Mar.....	38
2.15. Libertad de los Mares.....	38
3. Legislación Actual Mexicana.....	40
3.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.....	40
3.2. Código Penal Federal.....	57
3.3. Ley de Aguas Nacionales.....	65
3.4. Reglamento de la Ley de Aguas Nacionales.....	68
3.5. Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente.....	69
3.6. Reglamento para Prevenir y Controlar la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias.....	77
3.7. Ley Orgánica de la Armada de México.....	85
3.8. Ley de la Navegación.....	92
3.9. Ley Federal del Mar.....	94
4. Convenios Internacionales Vigentes, Ratificados por México.....	100
4.1. Convenio sobre la Protección de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias.....	104

4.2. Convenio Internacional relativo a al Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos.	123
4.3. Protocolo relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Contaminación del Mar por Sustancias Distintas de los Hidrocarburos.	129
4.4. Acuerdo de Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América sobre la Contaminación del Medio Marino por Derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias Nocivas.	133
4.5. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.	135
4.6. Convenio para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino en la Región del Gran Caribe y el Protocolo de Cooperación para combatir los Derrames de Hidrocarburos en la Región del Gran Caribe.	152
4.7. Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación.	154
4.8. Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973	158
Conclusiones.	160
Fuentes de Información Consultada.	172

Introducción

Hasta hace algunas décadas, los océanos, y en general los recursos de nuestro planeta, eran considerados como hoy en día lo hacemos con el espacio exterior: un medio inconmensurable en el que el ser humano era tan insignificante que cualquier acción permanecería sin consecuencia. Así, se pescó desde tiempo inmemorial hasta el límite de las artes de pesca y se utilizó el océano como basurero universal, vertiendo en él toda clase de residuos. Ha sido realmente notoria la capacidad del océano para absorber todo esto, sin embargo, está llegando al límite.

Pocos principios de Derecho Internacional han tenido una vida tan pintoresca y han sido objeto de tanto debate hasta antes de alcanzar su cabal desarrollo y de fijarse sólidamente en el consenso internacional, como el principio de libertad de los mares, pues se necesitaron muchos años de intrincada polémica, mezclada con incidentes internacionales, para que se descartara respecto a él toda discusión.

Los Estados reclamaban derechos exclusivos sobre determinadas zonas marítimas. Al llegar la época de los grandes descubrimientos y sus grandes transformaciones en los órdenes económico, político y social, el problema se agigantó.

La piratería en la antigüedad fue muy frecuente, sin embargo, en aquella época, lejos de juzgarse como un crimen, era honrada. La piratería era una de las facetas de la guerra. Pese a que la piratería se inicia con la navegación misma y ha sido estudiada durante siglos por eminentes tratadistas, hubo hasta nuestros

días no sólo diferentes puntos de vista en cuanto a su definición precisa del delito desde el punto de vista internacional.

Hasta hoy pocos historiadores se han detenido a considerar el papel que ha jugado el mar a través de la historia del hombre, y nos convenceremos de que así como en tiempos remotos el mar dividía y aislaba a las culturas, corriendo el tiempo fue decidido factor de unión y acercamiento. Importantes y florecientes colectividades se asentaban cerca del mar o precisamente a orillas de él o de algún río que pudiera conducir en su desembocadura al final del continente, pareciale que las fuerzas naturales que se desencadenan en los océanos y que a menudo arriban a la tierra por él habitada, eran una clara e inequívoca manifestación del poder supremo de la divinidad.

Gracias al mar, el mundo antiguo, específicamente el mundo romano, logra una unidad que no había existido antes, mas no se trata simplemente de un fenómeno natural, todo lo contrario. El genio y la disciplina de los romanos logran en este aspecto lo que no había conseguido ninguna civilización anterior. Es cierto que en el mar, se plantean desde la antigüedad importantes que la regulación jurídica marítima tienen en él un lugar muy destacado en Roma.

La historia del hombre es, en gran proporción, la historia de las dramáticas luchas entre el hombre y el mar. La problemática del mar territorial ha sido una de las más debatidas en la historia del derecho. Los griegos creyeron que de él habían surgido la vida y el amor. Sólo la ley del mar regía cuando los buques se aventuraban en las aguas lejanas a la costa. Cuando el hombre se sentía perdido en su barco en la inmensidad cambiante de las olas, entablada diálogo solemne con su dios y con el derecho. A fines del siglo XV, comienzos de la Edad Moderna, se constituyeron los primeros Estados tal como los conocemos actualmente

España, Portugal, Francia y Gran Bretaña. El mar fue prácticamente el centro de las primeras relaciones de derecho que se originaron entre ellos. En efecto, durante la Edad Media, se aceptaban derechos exclusivos al mar. Con el descubrimiento de América vino la cuestión si algún Estado en particular podría apropiarse de una porción del océano y excluir de la navegación a los barcos de otras naciones. Con los grandes descubrimientos surgió la necesidad de reglamentar los derechos de las naciones, más que sobre las tierras descubiertas y sobre el camino que por el mar llevaba a los lugares donde los países descubridores ejercían su soberanía.

El adecuado empleo de las palabras y la comprensión de los conceptos, una simple definición no va a acaparar la atención tratando de establecer una más congruente o más acertada, ya que la importancia de la contaminación radica, no en su concepto, sin en su acertada identificación en un momento dado. La composición de las aguas del mar es muy variada, y sabemos incluso que algunas de las sustancias que se encuentran en ellas, pueden ser calificadas como contaminantes; sin embargo, no siempre son en sí las sustancias las que producen efectos nocivos, si no la conjugación de varios elementos que al actuar provocan un desequilibrio o alteración en la composición química del medio marino, de manera significativa. Las actividades humanas que proveen a los mares de tan dañinos contaminantes, varían desde la utilización pacífica y benéfica de energía nuclear, hasta los usos militares de la misma como resultado de la inconsciente carrera armamentista de las potencias nucleares.

Las aguas marinas de la República Mexicana están siendo usadas extensamente para absorber, por dilución varias clases de desechos como: aguas urbanas, industriales, agrícolas, de enfriamiento, de lastre de buques, materiales

de dragado, entre otras. La contaminación del mar puede proceder de muy diversas fuentes, la tarea no se presenta como una empresa exenta de dificultades; la diversidad va a ser una constante que va a afectar no sólo a los orígenes de la contaminación, sino que por el contrario es consustancial también a los efectos que la misma produce, adoptando éstos una pluralidad de manifestaciones. El origen de la contaminación es heterogéneo. Es justamente este criterio, el de la procedencia de la misma, el que se utiliza para establecer los distintos tipos de contaminación por parte de la comunidad científica. La contaminación procedente de tierra, considerada como la más importante y grave, puede a su vez traer causa en distintos factores. Se habla así de contaminación telúrica, urbana e industrial. Por su parte, la contaminación producida desde el mar, en cualquier caso menor que la que se produce desde tierra, puede tener origen en las operaciones normales de los buques o instalaciones, en vertidos intencionados o en accidentes; siendo ésta última la más sonora, debe señalarse que sin embargo, la más lesivas son las operacionales y dentro de estas, las causadas por el vertido de hidrocarburos.

La utilización de agentes químicos es uno de los medios para combatir la contaminación, sin embargo este método no se aplica simplemente para la limpieza de manchas de petróleo, debido a que los dispersantes pueden ocasionar una alteración al sistema ecológico marino sino se toman otras medidas adecuadas. Por esta razón hay muchos países que eliminan su empleo, excepto en ciertos casos.

La preocupación por conservar el medio ambiente ha tomado mayor fuerza en los últimos años, sobre todo a raíz de los graves problemas que nuestro planeta presenta gracias a los efectos de la contaminación, ejemplo de ellos son la

lluvia ácida, los problemas con la capa de ozono, la deforestación, la extinción de los mamíferos, el mar, etc. Importantes sectores de la población habían expresado su desacuerdo sobre las políticas medio ambientales del gobierno mexicano, lo que motivó en su momento la aparición de varias disposiciones secundarias en torno al tema, precursoras del actual normativa constitucional. Referirme a las normas que integran aquello que empieza a ser ventilado como "Constitucionalismo ambiental mexicano", incipiente y perfectible; me ocupara de explicitar los argumentos que han servido para incorporar disposiciones constitucionales que abordan la protección ambiental, incluyendo la protección y conservación de los elementos naturales y su aprovechamiento. Para ello revisaré la normativa constitucional de los países que han incorporado disposiciones relativas al tema. La protección del medio ambiente, de la naturaleza, ha sido una preocupación añeja. En cambio las referencias específicas a la protección del medio ambiente y su consideración como derecho de la humanidad son recientes, apenas en la mitad del siglo XX hicieron su aparición. Quizá un recorrido por las diversas Constituciones que incorporan en su texto disposiciones de contenido medioambiental sea ilustrativo y permita tener referencias al momento de ponderar la inclusión en el texto constitucional mexicano de un derecho al medio ambiente.

El derecho a un medio ambiente se ubica dentro de los llamados derechos de tercera generación o de solidaridad, aquellos que se encuentran relacionados entre sí por su incidencia universal en la vida de todos los hombres y exigen para su realización una comunidad de esfuerzos y responsabilidades a escala planetaria. En el marco del derecho nacional, la cláusula de responsabilidad ha quedado limitada a un ámbito legislativo. Así, se subraya la existencia de

infracciones y delitos de corte ecológico, y la existencia de responsabilidad patrimonial por tales acciones.

En los últimos años, la acción ecológica ha constituido una de las principales demandas de la sociedad mexicana lo cual se puede observar en el crecimiento de las Organizaciones No Gubernamentales de carácter ambiental y la continua colocación de los problemas ambientales en la agenda nacional.

El ambiente marino se encuentra regulado por la Ley Federal del Mar que rige en las zonas marinas que forman parte de Ley Federal del Mar 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 y f) cualquier otra permitida por el derecho internacional. La Ley Federal del Mar, se nos muestra como un todo bien tramado en su conjunto y en cada una de sus partes componentes. Ello es el fruto de varios años de trabajo previos, de innumerables reuniones, celebradas entre la Secretaría de Relaciones Exteriores y las restantes dependencias; la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, es el principal instrumento jurídico con el que cuenta las autoridades y la sociedad mexicana para prevenir y controlar el deterioro del ambiente ocasionado por las actividades humanas.

Dentro de los diferentes tipos de contaminación del medio ambiente, que ninguno deja de ser importante está la contaminación de las aguas marinas, que ha llegado a ocupar un punto de gran intención en el ámbito internacional y un papel de primordial importancia en los países que ya se ven afectados por sus catastróficos efectos.

Los países del mundo han negociado y construido una vasta red de normas jurídicas para regular sus relaciones recíprocas y asegurar entre ellos la paz, la

cooperación y el respeto sus respectivos derechos. Al conjunto de dichas normas se le denomina derecho internacional, y a las que versan sobre materia ambiental o de recursos naturales derecho internacional ambiental.

Las primeras especulaciones sobre la existencia de un derecho que un comienzo se denominó Derecho de Gentes y que posteriormente se reconociera como Derechos Internacional Público, nacieron con respecto al mar. El estudio del Derecho del Mar comprende dos aspectos o ramas claramente diferenciadas entre sí. Por un lado, el conjunto de normas y principios que rigen los espacios marítimos en tiempo de paz y por otro las normas que se aplican en dicho espacio durante los conflictos armados (guerra naval). En el Derecho Internacional del Mar se distinguen dos etapas claramente diferenciadas. La primera abarca desde comienzos del siglo XVI hasta el año 1945, de lento desarrollo y en la que se trataron dos temas principales: la libertad de los mares y el ejercicio de la soberanía sobre una franja costera. La segunda etapa desde las Proclamas del Presidente de Estados Unidos, en 1945, hasta la fecha. Se caracteriza por un acentuado desarrollo normativo y la diferenciación de nuevos espacios marítimos de superficie y la incorporación de otros como la plataforma submarina y el subsuelo del alta mar.

Los estados ribereños que son en general agentes contaminantes, a la vez que víctimas de la contaminación, han tomado la principal iniciativa en lo que concierne a la aplicación concreta de las medidas más urgentes para la protección del equilibrio ecológico.

El período que va de 1954 a 1971 se caracteriza por ser aquel en el cual el proceso internacional relativo a la contaminación marina va a formar por vez primera una función práctica, dando como resultado la adopción de convenciones

internacionales de carácter multilateral dedicadas específicamente al problema en cuestión. En cambio el periodo que va de 1972 a 1979, época en la cual se multiplican con rapidez este tipo de convenciones, va a caracterizarse, en primer lugar, por el hecho de que los tratados o acuerdos sobre el medio marino no van a limitarse ya a la contaminación radiactiva o por hidrocarburos solamente, sino que ahora van a cubrir toda la gama de factores contaminantes.

Algunas de las nuevas reglas sobre contaminación marina introducidas en el lapso anterior, van a mostrar cambios radicales en relación con los conceptos tradicionales del derecho internacional. El 30 de abril de 1982: después de más de ocho años de constante labor, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar estaba a punto de aprobar una convención sobre los océanos del planeta. La votación no fue la deseada y la desilusión se entre mezcló con la exaltación de ver concluido el largo proceso. En la ovación de pie que siguió a la votación, tanto los representantes como los observadores reconocieron la magnitud del logro. Después de 93 semanas de reuniones y miles de horas de consultas privadas, se había llegado a un amplio acuerdo sobre "todas las cuestiones relativas al derecho del mar".

En el Acta Final figuran cuatro resoluciones aprobadas conjuntamente con la Convención. La primera establece la Comisión Preparatoria de la Autoridad de los Fondos Marinos y el Tribunal del Derecho del Mar. La segunda rige las inversiones preparatorias en primeras actividades con Estados y consorcios privados relacionadas con los módulos polimetálicos en los fondos marinos. La tercera resolución se refiere a los derechos e intereses de los territorios que no hayan alcanzado la independencia o la autonomía. La cuarta concede a los

movimientos de liberación nacional al reconocidos el derecho a firmar el Acta Final.

A estas alturas del siglo XX, va resultando tópico hacer referencia a la creciente contaminación de las aguas del mar, ya las consecuencias, extremadamente graves, que ello comporta para la fauna y la flora marinas. Y resulta evidente, a este respecto, que en función de la clase de carga que los buques transporten las averías y los accidentes de mar, objeto de nuestra atención, pueden propiciar que materias contaminantes vayan a parar al mar, con la consiguiente polución de sus aguas. Los grandes accidentes de mar, abordaje, encalladura o naufragio los que en este sentido representan un mayor peligro, porque tanto la causación de graves daños en el buque como su destrucción total o su hundimiento posibilitan que la mayor parte (o la totalidad) de su cargamento afluya o acceda a las aguas; con las nocivas consecuencias que ello comporta cuando éste es de material contaminante.

La lucha contra la contaminación procede, sin duda, de la toma de conciencia contemporánea de la saturación del medio marino cuya capacidad de eliminación y de reciclaje de los desechos nocivos de la civilización urbana e industrial ha sido puesta seriamente en tela de juicio. Los límites de absorción, según los expertos, han sido ya rebasados en las zonas marítimas costeras, punto de confluencia de todas las fuentes de contaminación, al mismo tiempo que lugares privilegiados de la mayor parte de las actividades marítimas.

Varias iniciativas internacionales y regionales se han diseñado para contrarrestar el flujo de contaminación hacia los océanos del mundo. La Ley del Mar, la MARPOL, y la Convención de Londres sobre descargas, buscan limitar las descargas de varios desechos en aguas internacionales, mientras que la

Organización Marítima Internacional trabaja para controlar tanto la navegación como la contaminación en vías acuáticas congestionadas.

Por primera vez se duda seriamente de la capacidad del océano para absorber los productos de desechos y resulta evidente de comprender mejor el medio marino. La contaminación de los océanos es consecuencia exclusiva del hombre y de sus actividades. Durante siglos, el mar ha sido el depósito común de todos los desechos de la humanidad, y si bien su capacidad receptora parecía inagotable, ciertos incidentes locales y notorios han demostrado la grave amenaza que pesa sobre el medio marino el constituido como el "basurero del mundo".

CAPITULO I

Antecedentes Históricos y Leyes Antiguas

Sumario: 1.1. Antecedentes Históricos, 1.1.1. Antigüedad, 1.1.2. La Piratería, 1.1.3. Roma, 1.1.4. Edad Media, 1.1.5. Hugo Grocio, 1.1.6. Francisco de Vitoria y Fernando Vázquez de Menchaca, 1.1.7. Bártolo de Sassoferrato, 1.1.8. Domingos Antunes Portugal, 1.2. Leyes Antiguas, 1.2.1. Antigüedad: a) Código del Manú, b) Las Leyes de Rodias, c) Las Leyes Atenienses, d) El Derecho Romano, 1.2.2. El Medievo: a) Los "assies" de Jerusalén, b) Las Tablas de Amalfi, c) Los Roles de Oleron, d) Las Leyes de Wisby, e) El Código Hanseático. f) El Libro Negro del Almirantazgo, g) El Consulado del Mar, h) El Guidon del Mer, i) La Legislación Española.

1. Antecedentes Históricos y Leyes Antiguas

El objetivo de este primer capítulo es dar a conocer y reflexionar como fue que en un principio el hombre veía al mar como algo inmenso, grande y misterioso; así podemos comprender, que para ellos el mar era una divinidad, era la manifestación del poder supremo, por lo cual crearon diferentes leyes, con esta creación de leyes surge el Derecho Internacional o Derecho de Gentes como anteriormente se conocía, de esta forma podían controlar el paso de las diferentes embarcaciones que atravesaban sus costas. Para los griegos el mar era la vida y el amor, esto es, que de él surgía; los romanos llamaban al mar respetuosamente "Mare Nostrum", en esta expresión los romanos no tenían la intención de hacer notar un derecho propio del mar o que ellos eran los únicos que tenían la soberanía de este, Roma lo consideraba como algo fuera de alcance o de la fuerza de todo poder humano.

Hay una frase o expresión que es muy famosa, dicha por el emperador que en esos tiempos era quien gobernaba Roma, era el emperador Antonio quién dijo: "Yo soy el señor del mundo; pero sólo la ley es el amo del mar"¹, la frase surgió por un problema que se le presentó al emperador, cuando se le presentó un asunto marítimo del cual tenía que tomar una decisión. Podría ser que con esto las leyes marítimas sean las más antiguas leyes de se crearon en la humanidad.

Los antiguos no tuvieron una ideología, hablando en el sentido moderno de la soberanía del mar, era todo lo contrario, cuando se da el desarrollo de las grandes ciudades comerciales como por ejemplo el medievo Italiano se crea o

¹Raúl. Cervantes Ahumada. La Soberanía de México sobre Aguas Territoriales y el Problema de la Plataforma Continental. Ed. UNAM, México, D.F., 1952, p. 9.

surge la idea, que por distintas razones de seguridad y de orden comercial, las repúblicas costeras extendieran su autoridad sobre el mar adyacente y lo más lejos que les fuese posible, sobre el alta mar. Por este tipo de razones, después de muchos años surgen los Tratados Internacionales referentes al mar.

1.1. Antecedentes Históricos

En este apartado abarcaremos las diferentes remembranzas de las épocas antiguas, como la edad media y autores importantes, que hablaron sobre el régimen del mar o de quién tenía el derecho sobre éste en sus diferentes escritos, los cuales tuvieron una gran importancia en su tiempo; ya que eran las grandes personalidades que expresaban sus ideas, referentes al mar. De esta forma podemos entender por que el mar es tan importante para el Derecho Internacional.

1.1.1. Antigüedad

Se dice que Egipto, Fenicia y en menor medida los persas se han hecho a la mar mucho antes que la aparición de la cultura Romana. Son los fenicios quienes cuentan con una gran tradición marina muy antigua; tanto para los fenicios como para los cartagineses, su principal objetivo, era esforzarse para excluir de los mares los recorridos para sus escuadras a todos los otros navegantes y ciudades marítimas como por ejemplo las griegas, las cuales su objetivo principal era que pretendían un uso exclusivo sobre las aguas de los mares circunvecinos.

Antiguamente, los pueblos veían a la navegación como la ley más fuerte. Esto era, que en realidad lo que determinaba que los navíos surcaran los grandes y limitados mares que se navegaban, era la tolerancia que existía del pueblo, lo cual en determinado momento se podía llegar hacer efectiva la prohibición de este.

1.1.2. La Piratería

El Derecho Internacional, tiene muy poco material que hable desde el punto de vista histórico sobre éste importante tema. Es importante hacer mención sobre el tema, ya que la piratería forma parte de la antigua y milenaria navegación, ya que era considerada como un crimen.

La piratería fue muy frecuente, Homero en la Odisea hacía alusión e ella. En aquella época esta actividad tenía un matiz de gloria, era honrada para el hombre, esto es que el hombre era considerado un enemigo del propio hombre porque iba en contra de todo lo que era lícito, la devastación, el apropiarse de las personas como de sus bienes era visto como un derecho que solo podía tener el vencedor. Esta forma de navegación era considerada como una de las facetas de la guerra, ambas actividades eran tan similares, que es lo que no permitía distinguirlas.

Roma, en sus diferentes facetas, fue afectada en su comercio por las grandes depredaciones que los piratas hacían en aguas del Mediterráneo, ya que la forma de navegación era muy peligrosa por llegaban, inclusive al saqueo de tanto islas como de las costas. Entre sus diferentes actividades, se encuentra el apoderamiento de personas para venderlas como esclavos o para exigir rescates

lo cual era algo muy común. En el año de 78 A. C., hubo un navío que su travesía se dirigía Rodas, este fue asaltado por los piratas; los pasajeros fueron apresados y desembarcados en una fortaleza que pertenecía a los piratas. Entre estos pasajeros se encontraba un joven que haría historia, él les decía que veía para ellos, sus apresadores la crucifixión en caso de llegar algún en caer en sus manos. Transcurrieron treinta y ocho días y los mensajeros llegaron con la noticia de que el rescate había sido depositado tal y como ambas partes lo acordaron. Al encontrarse libres, ese joven que tanto llamaba la atención era Julio Cesar, regresó con cuatro galeras y quinientos soldados, tomó presos a trescientos cincuenta piratas, recobrando el dinero del rescate. Al no ser atendido por el pretor de ese tiempo, al cual le solicito la pena de muerte para ellos, Julio Cesar tomo la decisión de hacer justicia por su propia mano.

En el año 67 A. C., los piratas tomaron tal fuerza que el comercio marítimo estaba interrumpido y el pueblo romano comenzó a sentir los rigores del hambre ante la imposibilidad de poder transportar granos de diferentes regiones como era de Sicilia y África. "Cicerón, sostuvo que el pirata no estaba contenido en el número de los combatientes, sino que era enemigo común de todos."²

En los siglos posteriores la actividad de la piratería siguió creciendo de tal forma que en todas las diferentes leyes marítimas implementaron medidas drásticas para combatir a esta.

Los vikingos fueron considerados como unos grandes marino extraordinarios, su nombre significa: ladrón de mar ó pirata, su actividad era hacer grandes atropellamientos en las aguas y costas de la Europa occidental durante dos siglos. La Liga Hanseática se organizó, para protegerse de los piratas que

² Alejandro, Sobarzo. Régimen Jurídico del Alta Mar. Ed. Porrúa, S.A. México, 1985. pp. 288 y 289.

afectaban su navegación por los mares del Norte y Báltico; las grandes hazañas de los piratas berberiscos son los que han proporcionado gran material para la historia.

A los piratas se les consideraban enemigos de todos y todos estaban facultados para combatirlos. Fundaron el principio general de no-interferencia con los navíos extranjeros en alta mar, se decía que los piratas eran personas desnacionalizadas o que no tenían los papeles correspondientes para acreditar su nacionalidad.

Sierra sostuvo que "... los piratas...; Están fuera de la ley de las naciones, y a todos es permitido salir en persecución suya, aprehenderlos por cuantos medios sean posibles y llevarlos ante los tribunales de su propia nación, o de las más cercana, para hacerles sufrir el castigo de sus crímenes."³

Henry Wheaton sostuvo que "Los piratas son los enemigos de todo el género humano, están fuera del derecho de gentes, y está permitido y aún mandado a cualquiera él perseguirlos, y aprehenderlos, por todos los medios posibles..."⁴

1.1.3. Roma

Roma fue una ciudad-Estado, fue edificada más como un pueblo que hablaba el latín y sobre colinas, por su posición geográfica se debe parte de su grandeza. Su fundación surge a las orillas de Tiber, lo cual le proporcionaba la salida hacia el mar Tirreno.

³ Sierra, . citado en Op. cit., Sobarzo, p. 289.

⁴ Henry Wheaton: . citado en Op. cit., Sobarzo, p. 290.

El mar y los ríos eran considerados como seres religiosos, su veneración es tan antigua como las sociedades, Roma en el año 399 A. C., en este año la ciudad griega de Taranto situada en el sur de Italia, o sea la Magna Grecia, rendía culto a Neptuno, divinidad a veces identificada con el mar a veces simplemente asociada al culto o a las actividades marinas. La gran herencia que Roma recibe del mundo en materia marítima es suficiente.

Si Roma no hubiera tenido el dominio del mar, no hubiera logrado conquistas, ni mucho menos conservado el Gran Imperio. La mayoría de los pueblos fueron conquistado a través del mar; aunque al principio ésta nación fue pasiva con relación a la vida marítima. Uno de los grandes trabajos y privilegios que ejercían los grandes juristas de esa época, era el de establecer por vez primera el régimen de alta mar, hablando referentemente al mar en general, ya que no se conocía o se concebía la idea del mar territorial; la naturaleza del mar era de uso común, visto por los romanos como algo que no era propiedad de nadie. Para Ulpiano, el mar era la naturaleza por lo cual este estaba abiertos para todos y Celso, lo equiparaba con el aire, ya que era una cosa común para toda la humanidad otros sostiene que el mar es una cosa pública sobre la cual el pueblo romano tenía el derecho de ejercer su soberanía.

El Mediterráneo es una gran extensión de mar, por lo cual era dominada por etruscos, griegos y siracusanos; en la parte occidental por los cartagineses. Roma en su segundo período de monarquía es cuando empieza adentrarse hacia el mar, ya que su actividad era la agricultura; el comercio marítimo surge de la cultura griega, los romanos siguen este ejemplo ya que su gran mira era hacia la península y no a los territorios de ultramar, celebrando en el año 509-8 A. C., su primer tratado de comercio con Cartago, el cual fue la persecución de los piratas

tarquinos, otro de sus tratados fue con Tarento y de nuevo con Cartago, del cual establecen la prohibición al pueblo Romano el navegar por el mar Jónico y otros mares vecinos a Cartago. Los cartagineses se preocupaban por tutelar sus propios intereses comerciales, mientras que para los romanos su deseo era hacer respetar la integridad de su litoral continental.

Haré una pequeña referencia sobre Cartago, ya que esta ciudad tuvo mucha importancia con la cultura Romana, nació en la costa oeste de África a muy poca distancia de las islas italianas de Sicilia y Pantelería. Surge con la tradición en el año 814 A. C., por un grupo de colonos que llega de Fenicia, originalmente de la ciudad de Tiro, pagaron por muchos años pesados tributos al rey de Asiria, provocó que emigrarán hacia el occidente. También hace mención su tradición que era una joven la que comandaba la expedición, la princesa Elissa a quien los griegos le dieron el nombre de Dido. Cartago siguió la tradición de sus antepasados en el desarrollo del comercio del mar, y en la conquista llevada a través de la misma vía.

En el siglo IV Roma al adueñarse de la costa entera del mar Tirreno, comprendió la importancia del mar como un factor de dominio. Con la derrota de Cartago, el Mediterráneo se convirtió en un lago romano, el cual su única dedicación fue solamente el de limpiar sus aguas de la acción de los piratas que entorpecían el comercio que mantenía con Sicilia y África. Retomando el comercio marítimo que estableció Roma, lo hizo internacionalmente con ciudades marítimas del Norte: Génova y Pisa, de una parte; Venecia de la otra.

Roma defendió la libertad de la navegación, a través del principio que establecieron los juristas, era la de ejercer vigilancia por medio de flotas para que pacíficamente se llevare a cabo el comercio marítimo; fue visto como un

monopolio, por lo que su monopolio ejercía el orden y el orden mantenía la libertad.

1.1.4. Edad Media

Durante la segunda mitad de esa época se encuentran muchas y grandes discrepancias respecto al régimen del mar. Aquí es donde surgen numerosos pensadores con ideas contrapuestas, cada uno esforzándose por defender sus propios intereses de sus Estados por medio de los diferentes fundamentos.

Las diferentes aspiraciones de varios gobiernos sobre las extensas zonas marítimas, nunca hicieron referencia sobre el mar en general, traía como consecuencia limitar en tal forma la navegación en alta mar, que el principio nacido en Roma se volvía impracticable.

Venecia se consideraba la dueña única del Adriático, y año con año celebraban una unión simbólica con el mar, se embarcaban en el Dux y arrojaba un anillo de oro al agua, esto lo hacía para recordarles a las demás potencias que le pertenecía.

Otro ejemplo claro es España, se consideraba con derechos exclusivos sobre el Océano Pacífico y el Golfo de México y Portugal sobre el Índico y Atlántico Sur.

La soberanía que se atribuían los diversos países tuvo consecuencias. A los barcos extranjeros se les obligaba a rendir honores a la bandera del Estado que reclamaba la soberanía, también se les obligaba al pago de peajes, no se les permitía pescar, ni mucho menos navegar.

La libertad de los mares dio un origen al problema del mar territorial, ya que este principio fue la causa de ser aceptado universalmente. Los Estados tenían la necesidad de ejercer su soberanía y protección en una de las fajas para amortiguar sus costas. Existe un término llamado "Cinturón Marítimo", universalmente admitido por todas las naciones de que cada nación costera, esto es que tenían derecho a sus aguas territoriales. Oppenheim dice que: "El Cinturón Marítimo es aquella parte del mar que, en contraposición a la alta mar, está bajo el dominio del Estado litoral".⁵ Una consecuencia que trajo consigo el término es que el Estado litoral podía reglamentar, e inclusive reservar para sus nacionales el derecho de pesca, las aguas territoriales sólo eran abierta para el tráfico de buques inofensivos de todas las naciones.

1.1.5. Hugo Grocio

Con veintidós años de edad y originario de Holanda, aparece este brillante teólogo; escriba una magnífica obra la cual aparece para convertirse en una base fundamental dentro del Derecho Internacional. En 1605 publica un famoso alegato a favor de la Compañía Oriental de las Islas Holandesas, en las cuales algunos barcos fueron detenidos por los portugueses, Grocio se apoya con antiguos textos de griegos y romanos y fundamenta el Principio de la Libertad de los Mares.

Grocio distingue entre las aguas interiores como las bahías, los estrechos y los brazos del mar, los llamó alta mar y mar territorial; no determina su extensión y dice que los derechos del Estado ribereño eran de jurisdicción, no de propiedad. Justifica la jurisdicción del territorio sobre el mar adyacente en el poder del Estado

⁵ Oppenheim.. citado en Op. cit., Cervantes, p. 11.

sobre las aguas más próximas, a esto se le conoce como la Teoría de la Efectividad.

Defiende el principio de la libertad de los mares con fundamentos jurídicos como: la ocupación del mar es algo imposible o el derecho natural es el derecho libre para la libertad de comunicación entre las naciones. El ser aceptado universalmente el principio de la libertad de los mares ocasiono que se diera un gran problema al origen del mar territorial.

Con su magnífica obra defiende, basándose en el Derecho de Gentes al principio de la libertad de la navegación y del comercio y contradice a los títulos que los portugueses pudiesen tener para justificar sus derechos exclusivos sobre el territorio, el comercio o los mares de la India.

Al hablar de la libertad de la navegación o comercio, decía que Dios no quiso dar a cada región lo que necesitaba o correspondía y esto era para que existiera la amistad y no enemistad entre los hombres y fuesen sociables, por eso dio tierras alrededor de los océanos y los hizo navegables, por medio del viento lograba unir a los hombres de diferentes tierras. Por eso dice que ningún príncipe o Estado pueden tener derechos ya que este derecho le corresponde a todas las naciones. La libertad de comerciar es una causa natural y para siempre, no podía ser suprimida y si se suprimía no podía llevarse acabo por que el consentimiento lo tenían que otorgar todas las naciones. Finaliza recordando que el uso exclusivo del mar se opone a la Ley Natural, lo cual ni el mismo Papa puede ejercer derecho alguno.

Grocio hace una distinción entre la prescripción y la costumbre de modo, lo cual es algo ridículo para él, si se les quitaba alguna de estas formas, pueden recurrir a la otra, dice que la diferencia para ellos es que por medio de la primera

llamémosle instancia, ya que obtenían lo que le quitaban a otros, pero si ése derecho era propio, sin arrebatárselo a nadie entonces surgía la costumbre; para él no tenía ninguna validez este tipo de razonamientos respecto a la navegación, ya que si era quitado por alguien se perdía para todos los demás.

En su obra Grocio no se refiere a los mares interiores, sino al océano al cual los antiguos se referían a él como algo inmenso, infinito, era el padre de todas las cosas y el límite del cielo; con lo cual los antiguos creían que se alimentaban las fuentes, los ríos y los mares y también creían que lo hacían los astros.

1.1.6. Francisco de Vitoria y Fernando Vázquez de Menchaca

A ellos se les consideraba como los verdaderos iniciadores de la doctrina sobre la libertad de los mares. Estos teólogos y juristas fueron los primeros en negarle al Pontífice el derecho de disponer de los espacios marítimos.

A diferencia de Grocio, ellos defendieron con gran esfuerzo su postura en contra de los intereses de su patria, ya que nada mejor hubiera favorecido a España el que los otros países hubiesen reconocido el derecho exclusivo de la navegación en el Pacífico tanto como el del Golfo de México.

Antes de Grocio, Francisco de Vitoria ya había sostenido que todos los pueblos tenían el derecho de viajar a otras tierras y de comerciar con los habitantes de esas tierras, no solo defiende el derecho de comerciar el cual lo tacha como algo irracional, sin sentido a todas las leyes que los prohibían. Como consecuencia de este tipo de derechos, proclama el principio de la libertad de la navegación y se refiere al mar como cosa común cuyo uso no puede vedarse a nadie; fue uno de los primeros teólogos en oponerse a la proposición medieval de

que el Papa tenía el poder de ejercer el derecho sobre el mar y no reconoce la validez de la Bula de Alejandro VI, establecía que por donación se podía adquirir territorios, aludiendo que si Dios no tuvo tal poder, con muchísima razón, menos lo iba tener el Papa que solo era más que un Vicario.

Fernando Vázquez de Menchaca fue quien le dio la pauta a Grocio para escribir su magnífica obra *Mare Liberum*, en la cual se opone a la prescripción la cual era una forma de adquirir el mar; el mismo lo reconoció al decir que la conclusión de los lugares públicos y comunes no pueden ser prescritos para el Derecho de Gentes. Grocio le reconoce a Vázquez, que fue el quién estuvo en contra de la prescripción, siendo esta una forma para poder adquirir el mar.

1.1.7. Bártolo de Sassoferrato

Vive un momento muy importante en transcurso de Cristiandad a la modernidad, así como el Derecho Internacional en este período. Una de sus preocupaciones fue el de delimitar las competencias marítimas del Estado, esto es la anchura o la extensión, su alcance de este. En la segunda mitad de la Edad Media, se da el nacimiento del Derecho Internacional Marítimo. En su obra *De Insula* contiene conceptos nuevos del Estado y del Derecho Internacional.

Una de sus grandes aportaciones fue la de introducir una metodología en el estudio del Derecho Romano, no solo para estudiarlo como una glosa del *Corpus*, sino para lograr elaborar doctrinas propias, la cual su meta era que fuera visto como práctica jurídica. En el Derecho del Mar visto como costumbre y uso de los grandes Estados marítimos son considerados patentes. Para el Derecho Internacional el mar fue el punto de partida de las grandes comunicaciones de las

antiguas prácticas de comerciar con los otros Estados, fue una forma de unir a las naciones.

Los escritos que dejó son un valor inmenso ya que sentó bases a ciertos principios fundamentales como fue: la teoría de la soberanía de las aguas territoriales; expuso la naturaleza jurídica de dichas aguas. Con su obra, Bártolo le da la importancia al concepto de mar territorial, otorgándole delineamientos jurídicos, sugiriendo que la soberanía del mar no es ilimitada.

Fue el primero en adoptar el método de criterio cuantitativo, ya que antiguamente se utilizaba puro alcance del horizonte visual, estableció que la jurisdicción del mar territorial se extiende sobre las 100 millas, las cuales se extienden del alta mar o mar libre; Grocio a diferencia de Bártolo, no utilizó el método del alcance fijo, sino justificó la jurisdicción del territorio sobre el mar adyacente en el poder del Estado sobre las aguas próximas, conocida como la teoría de la efectividad.

Lo que para Grocio, Vitoria y Menchaca, él otorgarle al Papa el derecho de ejercer poder sobre el mar no era lo mejor para Sassoferato, el Papa si podía conceder el derecho de ocupación sobre el mar; se limitó a establecer la ocupación de las islas. No era suficiente para él una cabalgado o correría para obtener el título de ocupación, consideraba que lo correcto, era si se descuidaba la ocupación sin causa justa, se pierde todo derecho, lo cual se requiere una permanente toma de posesión para obtener esta.

La obra *De Insula* fue escrita fundamentalmente en la isla que nacían de los ríos; él fue el primero que señaló la soberanía absoluta de los Estados sobre las aguas litorales, señalando su anchura o extensión visto de forma contemporánea,

nos muestra tanto a juristas como a investigadores que las actuales instituciones tienen orígenes de hechos y doctrinas del Derecho de Gentes.

Hay una teoría que fue admitida en ese tiempo por los postglosadores Italianos, fue: que el Estado ribereño tenía la autoridad de ejercer su soberanía, sobre el mar vecino y esta vecindad está asimilada a dos jornadas de navegación, esto es, 100 millas romanas o 150 kilómetros.

1.1.8. Domingos Antunes Portugal

Antes de estudiar la figura de Antunes, primero hablaremos un poco sobre la doctrina de los tratadistas portugueses; reproducen la Ley del Digesto interpretándolo como una relación jurídica en cuestión al Derecho Público y también abarcan el modo de adquisición. Ya que defendían el derecho de posesión por descubrir otros mares. Justifican las concesiones pontificias por derecho que el Papa otorgaba y el de confiarle a un príncipe cristiano el llevar a cabo una guerra contra otros pueblos que no permitan profesar libremente la fe cristiana y prohibir el comercio de los que no creían. Con la obra de Grocio, los portugueses modificaron su doctrina aludiendo que la simple ocupación sin la necesidad de transcurrir el tiempo para la prescripción alegando a su favor estos derechos de los cuales implicaban el uso exclusivo.

Domingos Antunes Portugal, nació en una villa de Penamacor, Portugal, en la Provincia de Beyra. Fue instruido en Lengua Latina y Humanidades; fungió como Procurador de su patria y Diputado del Consejo Ultramarino.

En sus obras, Antunes trata de las Donaciones Regias sobre el océano, aludiendo que sí el Príncipe es el ser supremo o la República pueden adquirir el

derecho y la protección del mar y el litoral, por lo cual podían prohibir el acceso a naciones extranjeras; varios autores hacen una distinción del Derecho de Gentes diciendo que es un dominio de las cosas, llamados por algunos como públicas, habiendo algunas cosas cuyo su dominio se encuentra vacante, siendo de uso común como el mar, lo cual este dominio no puede adquirirse.

Antunes no comparte este criterio, citando que el mar puede adquirirse por derecho propio, ya que el mar no es algo privado, en lo que respecta al litoral se opone deduciendo que el litoral es propio del Pueblo Romano y que fueron ellos los que lo adquirieron, haciendo una diferencia entre las cosas comunes y públicas, siendo la primera nula y la segunda pertenece al pueblo.

La prescripción, adquisición y privilegio, no son medios de obtener el dominio de las cosas comunes, citando: 1. No se puede adquirir por ocupación, ni invención, ya que estos son modos que sólo se adquieren las cosas que por su naturaleza son aptas para personas singulares; 2. Por prescripción, porque las cosas que competen al derecho natural o de gentes no pueden prescribirse; 3. Por costumbre, porque la costumbre tiene la fuerza y potencia de ley civil, y no deroga aquellas cosas que son del derecho natural, y 4. Por privilegio, porque éste no puede concederse, sino por aquel que tiene la legítima potestad.

Concluye diciendo que las cosas comunes no pueden ocuparse en cuanto a su dominio, siempre y cuando tal ocupación impida el uso común. Si el mar quería ser ocupado por causa del uso común alegando un derecho particular, y hay alguien que se lo impida, podía alegar contra él mediante la acción e interdicto de injurias.

Para Antunes la adquisición del mar por personas singulares, no podía adquirir su propiedad con prohibición de los demás, esto es que no tiene lugar

para el Príncipe o la República, los cuales no tienen superiores, ya que ellos tienen el derecho de adquirir el mar y el litoral de sus provincias y prohibir a las otras naciones el acceso a su mar y el litoral.

Lo que realmente quiso demostrar Antunes en sus obras, es que el Príncipe siendo un ser supremo, podía adquirir el total dominio del mar esto es el monopolio del océano, ejerciendo el derecho a prohibir que se navegara por sus mares, así como el Papa podía expedir leyes para prohibir el comercio y el navegar, ya que él era un ser eclesiástico que podía inmiscuirse en los conflictos que se daban en esa época.

1.2. Leyes Antiguas

Hablaremos de las diferentes leyes que surgieron en los diferentes períodos, las cuales se crearon para protegerse de piratas, su comercio, respetar los límites del mar que cada pueblo tenía, esto es ejercer su soberanía ante las demás naciones. Las diferentes leyes que a continuación se mencionaran, fueron creadas para las diferentes necesidades marítimas de los pueblos. Hubo un pueblo que no tuvo leyes marítimas el cual fueron los antiguos fenicios.

1.2.1. Antigüedad: a) Código del Manú

Es una de las primeras leyes que se crearon, fue en el siglo II antes de Cristo cuando surgió, su especialidad fue el ocuparse de los problemas relacionados con el mar. Este Código estableció un tratamiento muy especial en lo referente a las mercancías que procedían de ultramar, no se nulificaban si el

vendedor no era el legítimo dueño de las cosas que se vendían. El Código del Manú no fue propiamente una ley, ya que el solo se preocupó por algunos de los problemas que afectaban al mar.

b) Las Leyes Rodias

El primer pueblo que creó una ley marítima escrita fue el pueblo de Rodio. Rodas es conocida, por su famoso coloso que cerraba la entrada de su rada, como el prestigio de sus leyes.

Esta ley regulaba diversas instituciones como: especies de préstamos marítimos, delitos que se cometían entre marinos, delitos relativos al cargamento y al buque, disposiciones políticas navales, formas de pago del flete, casos de trasbordo de mercancías de un barco a otro, hurtos en casos de naufragios, entre otras: el más notable contenido de esta ley es la primera reglamentación de una especie de sociedad, éste es un antecedente al contrato de comenda, el cual también es un antecedente a nuestra sociedad comercial, y los principios sobre las averías, fue recogidos en el Digesto Romano y aún se encuentran en nuestras leyes.

c) Las Leyes Atenieses

Utilizaron principalmente las Leyes Rodias. En su literatura podemos encontrar referencias de leyes marítimas relativas a los armadores, al flete, a la actividad naval de los banqueros y a la piratería. Al imitar a los rodos, gran parte de Grecia se aplicó al comercio y a la navegación. Los piratas que atravesaban

sus mares fueron destruidos; el trabajo, la esperanza y la confianza se fincaban sobre bases inmutables, contaba con una marinería brillante que los transportaba a las riquezas y el arte de Egipto y del Asia. El gran esplendor que tuvo Grecia, en su tráfico marítimo, fue sin duda a la aplicación de las antiguas Leyes de Rodias.

d) El Derecho Romano

Esta cultura crea diferentes leyes marítimas, de acuerdo a sus necesidades una de ellas es: La Lex Rhodia de lactu, regulo el conjunto de negocios jurídicos marítimos de Derecho Privado, asimismo quedan incluidos todas las relaciones en las que el Estado Romano actuaba como soberano entre los particulares, regula los derechos de los náufrago, el derecho de pescar y sus limitaciones, el aprovechamiento de las salinas, etc..

La famosa Lex Gabina expedida en el año 67 A. C., con el fin de conferir a Pompeyo Magno un Imperio sobre el Mediterráneo y de acabar con los piratas que ésta afectando la seguridad de la República. Pompeyo divide al Mediterráneo en diferentes zonas enviando flotas que se pusieron a su disposición con el fin, de detener el mal que afectaba las guaridas piratescas del Asia Mediterráneo, logrando su cometido.

El Edicto Perpetuo contenía leyes sobre pasajeros, sobre la acción de recepto que se daba en contra del capitán o el naviero para poder reclamar las cosas que se le daban a guardar, sobre incendios, naufragios, robos navales.

En los Códigos Teodosiano y Justiniano contenían amplias disposiciones sobre el tráfico marítimo, marina de guerra, policía, usura, naufragios. En el Código Justiniano se destaca la acción ejecutoria, que es el trasplante, al derecho

del mar, también se extiende esta acción al tráfico por mar: los que trataban con el capitán podían ejercer acción en contra del propietario del navío.

En el Digesto, se contenía la Ley Rodia de la echazón su principio fundamental el de la avería, también se encuentran normas sobre el préstamo, baratería, acción ejercitoria, naufragios.

Leyes del Emperador Basilio y de su hijo Leone, mejor conocidas como las Basílicas se encuentran amplias disposiciones relativas al derecho del mar que fue tomadas de los textos anteriores.

1.2.2. El Medievo: a) Los "assies" de Jerusalén

El tráfico por mar se intensificó y fue fuente de grandeza de las ciudades Italianas. Con las Cruzadas se extendió el tráfico hacia el Oriente y con la necesidad de deshacer cuestiones que se promovían entre los comerciantes marítimos, aparecieron magistrados a los que se les dio el nombre romano de cónsules. Uno de los primeros monumentos del Derecho consuetudinario marítimo fue esta ley, compilo los usos marítimos y su aplicación la ejercieron los cónsules.

b) Las Tablas de Amalfi

Amalfi fue una pequeña República italiana que dominó el comercio de Oriente por un tiempo. En esa ciudad se estableció un famoso Tribunal Marítimo, y en el año 1135 se compilaron sus sentencias en una colección que denominó Tabla Amalfitana, cuyo contenido fue aplicado en la cuenca del Mediterráneo.

Constantinopla enviaba a Amalfi sus casos marítimos, con el fin de obtener juicios equitativos.

c) Los Roles de Olerón

Olerón, es una isla francesa de la costa atlántica, en el siglo XIII apareció una compilación de sentencias que contenía, en cuarenta y siete artículos, una amplia compilación las costumbres marítimas.

d) Las Leyes de Wisby

Estas leyes marítimas de la ciudad sueca fue una transcripción de los Roles de Olerón, contiene extractos de las leyes de Ámsterdam y Lubeck. Se aplicaron en el Mediterráneo del Norte de Europa, su regulación fue muy notable con relación a sus leyes, las cuales hacen un buen trabajo en el mar.

e) El Código Anseático

Las ciudades teutónicas de Lubeck, Brunswick, Danzing y Colonia formaron la Liga Anseática en el siglo XII. el principal objetivo de esta liga era promover y proteger su comercio marítimo, fundando bancos. Aplico las Leyes de Wisby, y en el siglo XVII promulgó el Código, compiló las costumbres marítimas, incluyendo los Roles de Olerón y las Leyes de Wisby.

f) El Libro Negro del Almirantazgo

Es la compilación más digna de las leyes marítimas inglesas. Data de fines del siglo XV y tiene una notoria influencia de los Roles de Olerón.

g) El Consulado del Mar

Es una compilación doctrinal de las costumbres marítimas del Mediterráneo. Es del siglo XIV y fue publicada en Barcelona. Tuvo gran prestigio en la cuenca del mediterráneo.

h) El Guidon de la Mer

En el siglo XVII apareció en Ruan, es como Consulado, una colección de los principios del derecho marítimo que fueron aceptados por la costumbre, contiene la primera regulación sobre el seguro marítimo. Fue utilizada por Luis XIV, en 1681.

i) La Legislación Española

De las diferentes leyes marítimas españolas, se constituyó el antiguo derecho marítimo positivo, durante la época colonial. En ésta legislación se encuentran, las Partidas del Rey Alfonso el Sabio, Las Ordenanzas de Sevilla del siglo XIV, y las Ordenanzas y Estatutos de la Casa de Contratación de Sevilla de 1566, éste último documento contiene una completa y notable legislación sobre el seguro marítimo.

CAPÍTULO II

Conceptos Ecológicos

Sumario: 2.1. Contaminación, 2.2. Contaminante, 2.3. Contaminación Marina, 2.4. Contaminación de los Mares, 2.5. Contaminación del Mar por Hidrocarburos, 2.6. Contaminación del Mar por Sustancias Radiactivas, 2.7. Desequilibrio Ecológico, 2.8. Impacto Ambiental, 2.9. Residuo, 2.10. Residuos Peligrosos, 2.11. Derecho Ambiental, 2.12. Mar, 2.13. Derecho del Mar, 2.14. Alta Mar, 2.15. Libertad de los Mares.

2. Conceptos Ecológicos

En éste apartado hablaremos de los diferentes conceptos que nos ayudará a entender el efecto que tiene ~~cada~~ uno de los componentes y conceptos jurídicos que abarcan a la contaminación del mar, y comprender lo importante que es tener conciencia del daño ecológico, que nosotros los seres humanos hemos provocado por muchos años.

2.1. Contaminación: La presencia en el ambiente de uno ó más contaminantes ó de cualquier combinación de ellos que causa desequilibrio ecológico.⁶

2.2. Contaminante: Toda materia ó energía en cualesquiera de sus estados físicos y formas, que al incorporarse o actuar en al atmósfera, agua, suelo, flora, fauna ó cualquier elemento natural, altere o modifique su composición y condición natural.⁷

Contaminante: Toda sustancia ó energía, compuestos, combinaciones y derivados, tales como humos, polvos, gases, cenizas, bacterias, residuos y desperdicios, y cualesquiera otros, que al incorporarse o adicionarse al agua marina pueden alterar o modificar sus características naturales ó las del ambiente; así como toda forma de energía, como calor, radiactividad, ruidos, que al operar en el agua marina alteran su estado normal.⁸

⁶ Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente. Artículo 3, fracción VI. p. 3.

⁷ Ibidem., fracción VII.

⁸ Reyna, Henaine Hernández. La Contaminación del Medio Marino. Ed. UNAM. México. 1972. p. 18.

2.3. Contaminación Marina: Se define como la introducción directa o indirecta de sustancias ó energéticos en el medio marino (incluyendo los estuarios), la cual daña la biota, pone en peligro a la salud del hombre, altera las actividades marinas entre ellas la pesca, reduce el valor recreativo y la calidad del agua del mar. (Joint Group of Experts o he Scientific Marine Pollution, 1988).⁹

2.4. Contaminación de los Mares: La introducción directa o indirecta por el hombre, de sustancias o energía en el medio marino (incluidos los estuarios), con efectos tan perjudiciales que dañan a los recursos vivos, constituyen un peligro para la salud humana, crean impedimentos para las actividades que se desarrollan en los mares (entre ellas la pesca), van en detrimento de la calidad del agua de los mares, de la utilización de esa agua, y reducen las posibilidades de esparcimiento. (Organización de las Naciones Unidas).¹⁰

2.5. Contaminación del Mar por Hidrocarburos: Son los compuestos químicos orgánicos que están constituidos por carbón e hidrógeno, abarca un grupo de contaminantes que son petróleo crudo, aceite combustible, aceite diesel pesado y aceite lubricante.¹¹

2.6. Contaminación del Mar por Sustancias Radiactivas: Son aquellos cuerpos que poseen la propiedad de desintegrarse, liberando energía, se produce cuando

⁹ Atlas de Contaminación Marina en el Mar Territorial y Zonas Costeras de la República Mexicana. Secretaría de Marina Armada de México. México, 2002, p. 3.

¹⁰ Henaine, Op. cit., p. 17.

¹¹ Henaine, Op. cit., p. 55

el núcleo de un átomo se desintegra, proyectando energía o radiaciones, formando otro elemento.¹²

2.7. Desequilibrio Ecológico: La alteración de las relaciones de interdependencia entre los elementos naturales que conforman el ambiente, que afecta negativamente la existencia, transformación y desarrollo del hombre y demás seres vivos.¹³

2.8. Impacto Ambiental: Modificación del ambiente ocasionada por la acción del hombre o de la naturaleza.¹⁴

2.9. Residuo: Cualquier material generado en los procesos de extracción, beneficio, transformación, producción, consumo, utilización, control o tratamiento cuya calidad no permita usarlo nuevamente en el proceso que lo generó.¹⁵

2.10. Residuos Peligrosos: Todos aquellos residuos, en cualquier estado físico, que por sus características corrosivas, reactivas, explosivas, tóxicas, inflamables ó biológico-infecciosas, representen un peligro para el equilibrio ecológico ó el ambiente.¹⁶

2.11. Derecho Ambiental: El conjunto de normas, de origen diverso (internacional, comunitario, interno), que regulan las medidas legales encaminadas

¹² Henaine, Op. cit., p. 92.

¹³ LGEEPA, Op. cit., fracción XB.

¹⁴ Ibidem., fracción XIX.

¹⁵ Ibidem., fracción XXXI.

¹⁶ Ibidem., fracción XXXII.

a prevenir y combatir la contaminación, la lesión ambiental, es lo que denominamos ordenamiento ambiental.¹⁷

Derecho Ambiental: 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 dicho organismo. (Dr. Raúl Brañes Ballesteros).¹⁸

Derecho Ambiental: El 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. (Dr. Raúl Brañes Ballesteros).¹⁹

2.12. Mar: Se entienden los océanos y los mares propiamente dichos; abarcan las siete décimas partes (7/10) de la superficie del planeta.²⁰

2.13. Derecho del Mar: Es la rama del Derecho Internacional Público que estudia el conjunto de normas y principios que regulan las relaciones jurídicas internacionales de los Estados en los espacios marítimos.²¹

¹⁷ María Zambonino Pulito y Tirany Loblanch. La Protección Jurídico-Administrativo del Medio Marino: Tutela Ambiental y Transporte Marítimo. Valencia, 2001, p. 60.

¹⁸ Avila Cayetano, Marcos y Santiago Campos, Gonzalo. "Delitos contra el ambiente y la gestión ambiental". Año 5, Tercera Época, No. 25, Revista del HL Congreso del Estado de Guerrero, Instituto de Estudios Parlamentarios "Eduardo de Neri", Marzo-Abril, 2002, p. 89.

¹⁹ Ibidem.

²⁰ De las Carreras, Alfredo M. "El derecho del mar en tiempos de paz". No. 52, Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Pontificia Universidad Católica Argentina, Octubre, 2002, p. 257.

2.14. Alta Mar (haute mer, high seas): Comprende todas las aguas del mundo que yacen más allá del límite externo del mar territorial.²²

2.15. Libertad de los Mares: Significa que el océano no está ni puede estar bajo la soberanía de un Estado particular, ni parte alguna del mismo puede estar sujeta en épocas de paz a Estado alguno.²³

²¹ Ibidem.

²² Cesar, Sepúlveda, Derecho Internacional Público, Ed. Porrúa, S. A., Vigésima Edición, México, 2000, p. 208.

²³ Ibidem.

CAPITULO III

Legislación Actual Mexicana

Sumario: 3.1. Constitución Política de los Estados Unidos, 3.2. Código Penal Federal, 3.3. Ley de Aguas Nacionales, 3.4. Reglamento de la Ley de Aguas Nacionales, 3.5. Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, 3.6. Reglamento para Prevenir y Controlar la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, 3.7. Ley Orgánica de la Armada, 3.8. Ley de la Navegación, 3.9. Ley Federal del Mar.

3. Legislación Actual Mexicana

En éste capítulo abarcaremos las diferentes leyes que en algunos de sus capítulos ó apartados hacen mención, sobre el tema de investigación; de las nueve legislaciones que se verán, se hará un análisis por separado; se maneja una crítica constructiva de éstas, donde podríamos hacer notar cuales pueden ser sus errores o aciertos y que tanto contienen en ellas sobre la forma de regular y prevenir la contaminación del mar.

3.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Antes de empezar a analizar los artículos que hablan sobre la contaminación del mar y la protección del medio ambiente haré una pequeña comparación de nuestra Constitución con otras Constituciones de algunos países que tocan el tema ó lo manejan como Medio Ambiente.

Con respecto a México es preciso hacer una referencia al derecho comparado a la elevación del rango constitucional del derecho a un medio ambiente. El principio "el hombre es el rey de la Naturaleza, por el de "hombre pertenece a la Naturaleza y no debe deteriorarla consciente o inconscientemente, por las graves consecuencias que suponen para él y su descendencia"²⁴, tal principio engloba el tomar criterios parecidos a los expresados en otras extensiones o la incorporación de instituciones novedosas a partir de los compromisos que asumen internacionalmente. No es de extrañar que

²⁴ Cienfuegos Salgado, David. "Constitución y medio ambiente", Lex, Difusión y Análisis, Suplemento-Ecología, Año VI, Tercera Época, No. 71, Editorial Adulfo Jiménez Peña, Mayo 2001, pp. X.

constituciones de países hicieron una revisión, con suficiente prelación temporal, es decir, le dieron una atención temporal al incorporar a sus textos las ideas que ahora ocupan el estudio de la doctrina nacional.

Como antecedente en la aparición de un derecho a un medio ambiente adecuado para el desarrollo humano encontramos los ordenamientos europeos, los cuales son los primeros que toman la primera palabra en materia de protección del medio ambiente, que a continuación se mencionarán: Constitución de Weimar (1919).- Es hasta 1935 cuando el ordenamiento alemán adoptó la protección de la naturaleza en la Ley del Reich sobre tutela de la naturaleza; algunos autores dicen que la primera referencia constitucional es la que hace la Constitución italiana de 1947 en su artículo noveno al referirse a la tutela del paisaje (*paesaggio*), este concepto se trata de una consideración global que comprende el conjunto del territorio, flora, fauna y en general el medio ambiente en que vive el hombre, junto con la tutela del patrimonio histórico y artístico. Esta ambigüedad constitucional se advierte que ha sido también la labor interpretativa de la Corte Constitucional la que ha delineado un derecho ambiental, a través de sentencias en las que ha valorado al medio ambiente como uno de los derechos fundamentales de la persona e interés fundamental de la colectividad; la Constitución portuguesa establece el derecho a gozar, y el deber de protección, de un ambiente de vida sano y ecológicamente equilibrado, se complementa con la idea de que el Estado debe pugnar por una educación ambiental y el desarrollo de políticas públicas tendentes al control y prevención de la contaminación, el desarrollo de reservas naturales y el aprovechamiento racional de los recursos naturales; Constitución española.- dedica el artículo 45, párrafos 1 y 2, para delinear en similares términos a la portuguesa el ámbito de protección estatal: 1. Todos tienen el derecho a

disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo. 2. Los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva.

En el caso español encontramos una abundante regulación por parte de los poderes del Estado y de los gobiernos autonómicos; Real Decreto sobre condiciones mínimas exigidas a los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes, con origen o destino en puestos marítimos nacionales (1997); Ley de modificación de la Ley de Aguas (1999); Real Decreto sobre medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas (1999).

En Alemania, se enunció brevemente que hasta 1935 el ordenamiento secundario se ocupa del tema; por cuanto hace al ámbito constitucional será en 1994 cuando la Ley Fundamental (Grundgesetz) introduzca en el artículo 20 la tutela del ambiente. Puede advertirse en el caso francés un completo sistema de protección jurídica del medio ambiente, que se vio ampliado por la Ley de 1995 sobre el fortalecimiento de la protección del ambiente. La constitución Soviética de 1977 señaló: En interés de los presentes y de las futuras generaciones, se adoptan en la anteriormente llamada URSS las medidas necesarias para la protección y el uso racional, científicamente fundamentado, de la tierra y del subsuelo, de los recursos acuáticos, de la flora, de la fauna, para conservar y limpiar el aire y el agua, asegurar la reproducción de las riquezas naturales y el mejoramiento del ambiente.

Encontramos que los países latinoamericanos también han incorporado a sus textos constitucionales disposiciones ambientales, sea como protección al medio ambiente o como reconocimiento de un derecho mismo.

Las Constituciones de Yugoslavia (1974), Grecia (1975), Polonia (enmienda de 1976), Portugal (1976), Rusia (1977), España (1978) y otras, expresaron claramente las inquietudes de un nuevo tiempo y buscaron responder al grito universal en contra de los que se convino en llamar ecocidio, es decir, la muerte o destrucción de todo un fenómeno natural de resonancia, proyectado por las relaciones entre el medio ambiente y los seres vivos. A continuación se hará el análisis de los artículos de la Constitución que contiene alguna regulación sobre el mar y la protección al ambiente.

Artículo 3º, fracción II apartado b).- “Será nacional, en cuanto –sin hostilidades ni exclusivismos- atenderá a la comprensión de nuestros problemas, al aprovechamiento de nuestros recursos, a la defensa de nuestra independencia política, al aseguramiento de nuestra independencia económica y la continuidad y acrecentamiento de nuestra cultura.”²⁵

Las palabras claves son aprovechamiento de nuestros recursos, esto quiere decir, nosotros como seres vivos que formamos parte de una sociedad debemos saber explotarlos y utilizarlos, lo cual encierra todo el entorno ambiental que es la flora y la fauna; en la actualidad, no se lleva acabo, ya que existe una inmensa sobreexplotación de nuestros recursos y de la cual nuestras autoridades y el gobierno no han hecho nada por remediar el gran daño ecológico que nosotros los

²⁵ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Editores Mexicanos Unidos, S. A., Edición 2004, Artículo 3º, fracción II, apartado b).

hombres hemos provocado a través de los años y de no tener conciencia del daño que nosotros mismos nos estamos provocando al no saber utilizarlos, por la falta de capacitación y educación.

Artículo 4º, párrafo cuarto.- "Toda persona tiene el derecho a un medio ambiente adecuado para su desarrollo y bienestar."²⁶

Se recoge el principio general en materia ambiental, y lo que interesa resaltar, es que todas las personas tienen derecho de gozar un ambiente adecuado. En 1997 el Partido Verde Ecologista de México presentó una iniciativa para reformar este artículo, propone: Toda persona tiene derecho a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que sea adecuado para su desarrollo, salud y bienestar. El Partido de la Revolución Democrática propone la adición al cuarto constitucional en los siguientes términos: Toda persona tiene derecho a disfrutar de un medio ambiente sano y adecuado que garantice su salud y bienestar. Las comisiones encargadas, aprueban una redacción distinta de las que fueron propuestas por las fracciones parlamentarias, fue aprobado el 15 de diciembre de 1998 y fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de junio de 1999, para quedar el texto final como anteriormente se hizo mención.

La palabra un medio ambiente adecuado, no deja ser una simple declaración de que el Gobierno tiene buenas intenciones, lo cierto es que si esto es muy necesario, no es suficiente, sobre todo que nuestro país, con lo que más cuenta y tiene presente es con una biodiversidad tan amenazada día tras día. En este caso bien valdría hacer una reflexión acerca de qué debe de entenderse por adecuado; esta palabra tiene muchos significados como por ejemplo: acertado.

²⁶ Ibidem. Artículo 4º, párrafo cuarto.

correcto, apropiado, debido; yo que creo que la palabra correcta sería un "ambiente sano", esta palabra encierra muchos significados y a mi parecer es un ambiente limpio, sin smog, sin basura, sin tanta tecnología, etc.

Artículo 25, párrafo quinto.- "Bajo criterios de equidad social y productividad se apoyará e impulsará a las empresas de los sectores social y privada de la economía, sujetándolos a las modalidades que dicte el interés público y al uso, en beneficio general, de los recursos productivos, cuidando su conservación y el medio ambiente."²⁷

Se darán concesiones tanto a las empresas públicas como privadas, el uso de explotación de los recursos naturales pero con la precaución y bajo su responsabilidad de no afectar y alterar al medio ambiente, al momento de hacer uso de este, otorgándoles la igualdad en condiciones, pero bajo las normas y leyes que establezcan cada uno de los Estados, como por parte del Gobierno Federal. En la actualidad de no se cumple ya que hay miles de empresas que no toman las medidas necesarias para no afectar al medio ambiente.

Artículo 26.- "El Estado organizará un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la nación."²⁸

En este artículo, encontramos el fundamento para los programas nacionales de medio ambiente, de aquí surgen los proyectos y propuestas para combatir la

²⁷ Ibidem, Artículo 25, párrafo quinto.

²⁸ Ibidem, Artículo 26.

contaminación del agua, suelo, aire, etc., los cuales serán aceptados por el Poder Legislativo y se aplicara de forma equitativa para todos y cada uno de los Estados de la República.

Artículo 27, párrafo segundo.- "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, uso reservas y destino 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."²⁹

Párrafo Tercero.- "Corresponde a la Nación el dominio de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas; de todos los minerales o sustancias que en vetas, mantos, masas o

²⁹ Ibidem. Artículo 27, párrafo segundo.

yacimientos constituyan depósitos cuya naturaleza sea distinta de los componentes de los terrenos, tales como los minerales de los que se extraigan metales y metaloides utilizados en la industria; los yacimientos de piedras preciosas, de sal de gema y las salinas formadas directamente por las aguas marinas; de los productos derivados de la descomposición de las rocas, cuando su explotación necesite trabajos subterráneos; los yacimientos minerales y orgánicos de materias susceptibles de ser utilizadas como fertilizantes; los combustibles minerales sólidos; el petróleo y todos los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos o gaseosos, y el espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el derecho internacional."³⁰

Párrafo Cuarto.- "Son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional; las aguas marinas interiores; las de las lagunas y esteros que se comuniquen permanente o intermitentemente con el mar; las de los lagos interiores de formación natural que estén ligados directamente a corriente constante; las de los ríos y sus afluentes directos o indirectos, desde el punto del cauce en que se inicien las primeras aguas permanentes, intermitentes o torrenciales, hasta su desembocadura en el mar, lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional; las de las corrientes constantes o intermitentes y sus afluentes directos o indirectos, cuando el cauce de aquéllas en toda su extensión o en parte de ellas, sirva de límite al territorio nacional a dos entidades federativas, o cuando pase de una entidad federativa a otra o cruce la línea divisoria de la República; las de los lagos, lagunas o esteros cuyos vasos, zonas o riberas, estén cruzadas por las líneas divisorias de dos o más entidades o entre la República y un país vecino, o cuando el límite de las

³⁰ Ibidem. Artículo 27, párrafo tercero.

riberas sirva de lindero entre dos entidades federativas o a la República con un país vecino; las de los manantiales que broten en las playas, zonas marítimas, cauces, vasos o riberas de los lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional, y las que se extraigan de las minas; y los cauces, lechos o riberas de los lagos y corrientes interiores en la extensión que fija la ley. Las aguas del subsuelo pueden ser libremente alumbradas mediante obras artificiales y apropiarse por el dueño del terreno; pero cuando lo exija el interés público o se afecten otros aprovechamientos, el Ejecutivo Federal podrá reglamentar su extracción y utilización y aun establecer zonas vedadas, al igual que para las demás aguas de propiedad nacional. Cualesquiera otras aguas no incluidas en la enumeración anterior, se considerarán como parte integrante de la propiedad de los terrenos por los que corran o en los que se encuentren sus depósitos, pero si se localizaren en dos o más predios, el aprovechamiento de estas aguas se considerará de utilidad pública, y quedará sujeto a las disposiciones que dicten los Estados.³¹

La mayoría de tratadistas nacionales coinciden en identificar el origen de las previsiones ambientales dentro de la Constitución en el texto del artículo 27. El primer antecedente histórico de regulación en materia ambiental está contenido en el tercer párrafo, enfocado al fomento de la actividad productiva, la Constitución de 1917 otorgó un amplio sustento legal a la protección de los recursos naturales, al disponer 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 benéfico social, el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiación, con objeto de hacer una distribución equitativa de la

³¹ Ibidem. Artículo 27, párrafo cuarto.

riqueza pública, cuidando su conservación, lograr el desarrollo equilibrado del país y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población rural y urbana.

Este precepto prevé principios que hoy en día han sido actualizados, aceptados y reconocidos ampliamente en el mundo como necesarios en la adopción de políticas de protección al ambiente. Actualmente existe plena conciencia que para preservar el equilibrio ecológico, el Estado debe tener la potestad de limitar las atribuciones inherentes al derecho de propiedad, para salvaguardar la permanencia de los recursos.

En 1987 del mes de agosto se reforma el artículo 27, en la donde se enaltece una de las principales preocupaciones de la sociedad: como son la preservación del equilibrio ecológico; permitió actualizar la preocupación en relación con el aprovechamiento social y la conservación de los recursos naturales; este ordenamiento concebía a los recursos como riqueza pública en el entendido que mediante su aprovechamiento era posible mejorar sustancialmente las condiciones de vida de las grandes mayorías nacionales, no solo se amplía este enfoque, al considerarse que no basta con la conservación aislada de cada uno de los recursos, sino que es necesario considerar también las relaciones de interdependencia que guardan entre sí los diversos recursos naturales que integran los variados ecosistemas de nuestro territorio nacional.

La regulación en materia de las aguas de los mares lo encontramos en sus párrafos segundo, tercero y cuarto, su enfoque se basa en que los Estados tienen libertad para hacer uso del aprovechamiento de las aguas, así como sus recursos naturales, pero el mal aprovechamiento ó la mala planeación de arrojar los desperdicios en el mar, por parte de las grandes industrias a generado el gran

crecimiento de contaminación en nuestro océano, como la extracción de los recursos.³²

Artículo 48.- “Las islas, los cayos y arrecifes de los mares adyacentes que pertenezcan al territorio nacional, la plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas de los cayos y arrecifes, los mares territoriales, las aguas marítimas interiores y el espacio situado sobre el territorio nacional, dependerán directamente del Gobierno de la Federación, con excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los Estados.”³²

La doctrina se ha inclinado por considerar a este artículo como contenido medioambiental. La preocupación por el medio ambiente nace en la década de los setenta, principalmente en los países industrializados como Europa y Norteamérica, la urbanización de estos países y el creciente desarrollo originaron una serie de problemas que repercutieron directamente en la calidad de vida de cada una de sus poblaciones. De esta manera fue como empieza a surgir o manifestarse los problemas inherentes a la actividad industrial, lo cual se traduce y da origen a la contaminación del agua, encerrando lo que son lagos, lagunas, ríos, mares, etc.; por primera vez se duda seriamente de la gran capacidad del océano para absorber los productos de desechos que son arrojados por diferentes plantas industriales que se encuentran en los diferentes Estados de la República, y que son regidos y controlados por el Gobierno de cada uno de ellos; la mayor preocupación del especialista en ciencias marinas es la de determinar la conducta de los contaminantes dentro del medio aludido incluyendo sus efectos sobre las formas de vida marina, lo que constituye uno de los requisitos para el control de la

³² Ibidem, Artículo 48.

descarga de los contaminantes en el océano, con la falta de información, por lo menos la básica, sólo se podrán establecer controles arbitrarios de la contaminación y los océanos seguirán en peligro.

El que el océano ahora tenga un gran problema con la contaminación es consecuencia exclusiva del hombre y de sus actividades. A través de la historia, jamás había penetrado contaminantes en el medio marino, cantidades suficientes para alterar el comportamiento químico natural de los océanos a demás de añadir productos de su invención, como los plásticos y los pesticidas, colocan a la naturaleza ante la imposible tarea de reducirlos a una forma elemental. El hombre ha contribuido también a alterar la fauna y la flora naturales, vertiendo aguas residuales no depuradas; aún cuando la contaminación puede ser de naturaleza química, física o biológica, tiene un factor común: nosotros, El Hombre.

Las actividades del hombre son tan diversas como las fuentes; sin embargo, pueden clasificarse en: eliminación de aguas residuales domésticas; residuos agrícolas e industriales; descarga deliberada y operacional de contaminantes transportado en buques. El petróleo en el mar no es algo nuevo, ya que en México se conocía desde la época prehispánica con el nombre de chapopote; también se le conoce con el nombre de alquitrán el cual se encuentra en la superficie de las aguas, debido a las fugas de hidrocarburos que se encuentran en el fondo del mar, este recurso energético se presenta debido a un crecimiento considerable de riesgos de contaminación por hidrocarburos; con la producción marítima de esta materia y el tráfico marítimo que transportan grandes volúmenes de crudo y sus refinados, existe una gran y alta probabilidad de que ocurra un derramamiento de hidrocarburos por accidentes o errores humanos.

La utilización de diferentes tipos de agentes químicos, es uno de los medios para combatir la contaminación, sin embargo este método no se aplica simplemente para la limpieza de manchas de petróleo, debido a que los dispersantes pueden ocasionar una alteración al sistema ecológico marino sin no se toman otras medidas adecuadas. En los setenta se formulo un programa donde se tuvo presente las resoluciones pertinentes de la Naciones Unidas y las actividades y necesidades de diversos órganos de la propia Organización de las Naciones Unidas (ONU).

Debido a la explosión demográfica registrada en los años recientes, el incremento y la diversificación industrial han tenido como consecuencia la contaminación del ambiente, en la cual las aguas oceánicas, lacustres y fluviales ocupan un lugar prominente; el efecto de la atmósfera sobre la aportación de contaminantes a las aguas marinas pasa desapercibido, su importancia en determinante, por que el viento transporta gran cantidad de materiales nocivos que se encuentran temporalmente suspendidos en el aire y que vienen finalmente a depositarse a la superficie de las aguas mediante la interacción de la frontera atmósfera-mar.

Si tomamos a conciencia los problemas de la contaminación podríamos mencionar algunos puntos de vista legislativo: 1. Los contaminantes una vez vertidos en el agua, no respetan las fronteras de los países. 2. La contaminación mal gasta los recursos naturales. 3. Los costos que causa la contaminación, deberán ser sufragados por los que se benefician con ella económicamente. 4. Hacer una inversión para realizar pruebas razonables, donde se compruebe previamente el efecto nocivo de los contaminantes ante de cobrar víctimas. 5. Crear la necesidad de hacer respetar los reglamentos que permitan un mejor

control sobre la contaminación. 6. Hacer ver que son necesarias las bases científicas y adelantos tecnológicos para la producción de nuevos compuestos químicos o establecimientos de industrias y factorías. 7. Es indiscutible que la contaminación exige que la actitud del público cambie, reconociendo la importancia de este problema y valoran la situación que actualmente prevalece.

Él llegar a tomar conciencia de la grave contaminación que está sufriendo el mar, es el gran problema, ya que el legislativo no lo lleva acabo, como los Estados que tienen a su cargo jurisdicciones en islas y mucho menos todos los habitantes de este país. Podrán crear ó formular miles y miles de programas para combatirla y reformar artículos, pero sino no existe conciencia del peligro que sufre el mar, nunca podremos combatirla y encontrar una verdadera solución para controlar la contaminación que va matando poco a poco nuestro mar.

Artículo 73.- "El Congreso tiene facultad: **Fracción XIII.-** Para dictar leyes según las cuales deban declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y para expedir las leyes relativas a los derechos marítimos de paz y guerra."³³

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."³⁴

Estas disposiciones son una de las vértebras de la política ambiental nacional. La reforma de 1987 que incorpora tal facultad soslayó la competencia que hasta la fecha había correspondido a los congresos estatales dando lugar a

³³ Ibidem. Artículo 73, fracción XIII.

³⁴ Ibidem. Artículo 73, fracción XXIX-G.

no pocas controversias. Se descentralizan las atribuciones de la ley para la eficaz y más pronta atención de los problemas ambientales, así como estableciendo la concurrencia de las tres instancias de gobierno, federal, estatal y municipal, para la protección de los recursos naturales.

La adición de este artículo, define con claridad el propósito descentralizador de la política nacional y pública. Esta reforma constitucional sienta bases para expedir en el año de 1988 la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA), en la que se distribuyen competencias entre la federación, los estados y los municipios, para la protección al ambiente y para la preservación y restauración del equilibrio ecológico, la cual se considera como una legislación secundaria. En 1998 surge la propuesta de enmendar la fracción XXIX-G del artículo de referencia, para incluir la frase utilización sustentable de la biodiversidad, lo mismo aconteció con la fracción XIII, a efecto de que el Congreso de la Unión tuviera facultades para legislar sobre el aprovechamiento, conservación y preservación de la biodiversidad para permitir el desarrollo sustentable de la sociedad, sin que afecte o contradiga los usos y costumbres antiguos de grupos étnicos.

Artículo 115.- “Los Estado adoptarán, para su régimen interior, la forma de gobierno republicano, representativo, popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa el municipio libre, conforme a las bases siguientes:

Fracción V.- Los municipios, en los términos de las leyes federales y estatales relativas, estarán facultados para:

- a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal;
- b) Participar en la creación y administración de sus reservas territoriales;
- c) Participar en la formulación de planes de desarrollo regional, los cuales deberán estar en concordancia con los planes generales de la materia. Cuando la Federación o los Estados elaboren proyectos de desarrollo regional deberán asegurar la participación de los municipios;
- d) Autorizar, controlar y vigilar la utilización del suelo, en el ámbito de su competencia, en sus jurisdicciones territoriales;
- e) Intervenir en la regularización de la tenencia de la tierra urbana;
- f) Otorgar licencias y permisos para construcciones;
- g) Participar en la creación y administración de zonas de reservas ecológicas y en la elaboración y aplicación de programas de ordenamiento de esta materia;
- h) Intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando aquéllos afecten su ámbito territorial;
- i) Celebrar convenios para la administración y custodia de las zonas federales.³⁵

En lo conducente y de conformidad a los fines señalados en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, expedirán los reglamentos y disposiciones administrativas que fueren necesarios.

Muchos estudiosos del Derecho Ambiental no aceptan que este artículo contenga alguna redacción de contenido ambiental, pero no de olvidarse que en materia de protección y rehabilitación del medio ambiente y conforme a las

³⁵ Ibidem, Artículo 115, fracción V.

experiencias de diversas naciones han sido los ayuntamientos, los municipios, los que menores esfuerzos y logros han obtenido en tales labores, larga sería la argumentación para sostener la importancia de estos órganos del poder público en el tema ambiental, valga la apreciación de que se trata de organizaciones en extremo contacto con las necesidades de protección ambiental.

Artículo 124.- “Las facultades que no están expresamente concedidas por esta Constitución a los funcionarios federales se entienden reservadas a los Estados.”³⁶

Más claro que el agua no puede ser este artículo con su texto, esto es, lo que no se encuentra reglamentado y normado por la Constitución, los Estados tendrán la facultad de regir sus propias leyes y normas, de acuerdo a sus necesidades.

Artículo 133.- “Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de los Estados.”³⁷

Cabe destacar así los diversos documentos, tratados y convenios suscritos por la nación mexicana, que entrañan la aceptación de criterios normativos en la lucha

³⁶ Ibidem, Artículo 124.

³⁷ Ibidem, Artículo 133.

contra la contaminación y el inicio de esfuerzos en materia educativa y administrativa para proteger el medio ambiente.

3.2. Código Penal Federal

Las reformas a la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del 13 de Diciembre de 1996, se movieron de esta ley los delitos ambientales y se trasladaron al Código Penal, se creó el Título XXV denominado "Delitos Ambientales", al cual se adicionaron algunos artículos; se integraron los tipos penales previstos en las leyes especiales (administrativas) y se incorporaron nuevos tipos relacionados con el ambiente.

El 27 de diciembre de 2001 es aprobado el decreto por medio del cual se reformó el Título Vigésimo Quinto del Código Penal Federal, siendo publicado el 6 de febrero de 2002. Dicha reforma a la Ley Penal Sustantiva, cambió la denominación que tenía el título de "Delitos Ambientales" por la de "Delitos Contra el Ambiente y la Gestión Ambiental". Se establecieron cinco capítulos, conformados por los artículos 414 al 423, además se anexaron los numerales 420 Bis, 420 Ter y 422 Quater.

Artículo 414 sanciona.- "A quien ilícitamente, produzca, almacene, trafique, importe o exporte, transporte, abandone, deseche, descargue, sin emplear las medidas de previsión o seguridad, o bien, realice, ordene o autorice cualquier otra actividad con sustancias consideradas peligrosas por sus propiedades corrosivas, reactivas, explosivas, tóxicas, inflamables, radioactivas u

otras análogas o con sustancias agotadoras de la capa de ozono, cuando cause un daño o un riesgo de daño."³⁸

Párrafo Cuarto.- "Cuando las actividades enunciadas con antelación se realicen en zonas urbanas con aceites gastados o sustancias agotadoras de la capa de ozono en cantidades que no excedan 200 litros, o con residuos considerados peligrosos por sus características biológico-infecciosas, la pena será menor, a menos que las conductas sean repetidas con cantidades menores que las establecidas cuando sean superiores a dicha cuantía."³⁹

Artículo 415 sanciona.- "A quien, sin tener en cuenta las medidas de previsión o seguridad emita, despidi, descargue en la atmósfera, lo autorice u ordene, gases, humos, polvos, o contaminantes que provengan de fuentes fijas de competencia federal, o bien, a quien, genere emisiones de ruido, vibraciones, energía térmica o lumínica, provenientes de fuentes emisoras de competencia federal, cuando causen daños u ocasiones un riesgo."⁴⁰

Artículo 416 impone una sanción.- "Al que ilícitamente descargue, deposite, o infiltre, lo autorice u ordene, en los suelos, subsuelos, aguas marinas, ríos, cuencas, vasos o demás depósitos o corrientes de agua de competencia federal, aguas residuales, líquidos, químicos o bioquímicos, desechos o contaminantes, que causen un daño o riesgo de daño."⁴¹

³⁸ Código Penal Federal, Raúl Juárez Carro, S. A. de C. V., 2005, Artículo 414.

³⁹ Ibidem, Artículo 414, párrafo cuarto.

⁴⁰ Ibidem, Artículo 415.

⁴¹ Ibidem, Artículo 416.

Los primeros tres artículos son conocidos como el primer capítulo denominado "De las actividades tecnológicas y peligrosas". La pena establecida en estos artículos para las conductas delictivas será de uno a nueve años de prisión y de trescientos a tres mil días multa, con excepción de lo señalado en el cuarto párrafo del artículo 414, el cual establece que la pena prevista se aplicará hasta la mitad. Se considera como agravante el que las actividades delictivas se lleven a cabo en un área natural protegida, aumentando la prisión hasta tres años y la pena económica hasta mil días multa.

Artículo 417 sanciona.- "Al que introduzca al territorio nacional, o trafique con recursos forestales, flora o fauna silvestre viva o muerta, sus productos o derivados, que porten padezcan o hayan padecido, alguna enfermedad contagiosa, que ocasione o pueda ocasionar su diseminación o propagación o el contagio de los bienes jurídicamente tutelados; la pena será de uno a nueve años de prisión y de trescientos a mil días multa."⁴²

Artículo 418 sancionará.- "Al que ilícitamente desmunte o destruya la vegetación natural: corte, arranque, derive o tale algún o algunos árboles, o cambie el uso del suelo forestal, con pena de seis meses a nueve años de prisión y por equivalente de cien a tres mil días multa."⁴³

Artículo 419 sanciona.- "Cuando se transporte, comercie, acopie, almacene o transforme madera en rollo, astillas, carbón vegetal, así como cualquier otro recurso forestal maderable, o tierra procedente de suelos forestales

⁴² Ibidem, Artículo 417.

⁴³ Ibidem, Artículo 418.

en cantidades superiores a cuatro metros cúbicos o, en su caso, a su equivalente en madera aserrada, asimismo, cuando la cantidad sea menor a la señalada, si se tratase de conductas reiteradas que en su conjunto alcancen esa cantidad, se aplicará pena de uno a nueve años de prisión y de trescientos a mil días multa. La sanción aumentará, hasta en tres años de prisión y hasta mil días multa, cuando se trate de recursos forestales maderables provenientes de un área protegida.”⁴⁴

Artículo 420 sancionará.- “A quién: capture, dañe o prive de la vida a algún ejemplar de tortuga o mamífero marino, o recolecte o almacene cualquier forma de sus productos o subproductos; capture, transforme, acopie, transporte o dañe especies acuáticas declaradas en veda; realice actividades de caza, pesca o captura con un medio no permitido, o ponga en riesgo la viabilidad biológica de algún ejemplar, población o especie de fauna silvestre; realice actividades de tráfico, transportación, captura, transporte, acopio, introduzca o extraiga del país, algún ejemplar, sus productos o subproductos y demás recursos genéticos, de cualquier especie de flora o fauna, considerada endémica, amenazada, en peligro de extinción, sujeta a protección especial, o regulada por algún tratado internacional del que México sea parte, o bien, que dichas especies sean dañadas. La pena se elevará cuando las conductas afecten un área natural protegida o se realicen con fines comerciales.”⁴⁵

Artículo 420 Bis sancionará.- “A quien dañe, deseque o rellene humedales, manglares, lagunas, esteros o pantanos; dañe arrecifes; introduzca o

⁴⁴ Ibidem, Artículo 419.

⁴⁵ Ibidem, Artículo 420.

libere en el medio natural, algún ejemplar de flora o fauna exótica que perjudique a un ecosistema, o que dificulte, altere o afecte las especies nativas o migratorias en los ciclos naturales de su reproducción o migración, o provoque un incendio en un bosque, selva, vegetación natural o terrenos forestales, que causen un daño; la pena será de dos a diez años de prisión y por el equivalente de trescientos a tres mil días multa, a la cual se podrá adicionar hasta dos años de prisión y hasta mil días multa en caso de que las mencionadas conductas se realicen en un área natural protegida o para obtener un lucro o beneficio económico.”⁴⁶

El segundo capítulo se intitula “De la biodiversidad” y lo conforman los artículos 417, 418, 419, 420 y 420 Bis. El primero de ellos sanciona a toda persona que haga mal uso de los recursos naturales con pena privativa de la libertad y el artículo 418 aumentará la sanción en caso de que la comisión de las señaladas actividades se realice en un área natural protegida, hasta tres años más y hasta mil días multa; los artículos 419 y 420 establecen idéntica pena privativa de la libertad y pecuniaria y el artículo 420 Bis establece una pena de prisión a la que destruya ó altere un área natural protegida, si el fin es obtener un lucro o beneficio económico.

Artículo 420 Ter.- “Impone pena de uno a nueve años de prisión y de trescientos a mil días multa, a quien introduzca o extraiga del país, comercie, transporte, almacene o libere al ambiente, algún organismo genéticamente modificado que altere o pueda alterar de forma negativa, los componentes, la estructura o el funcionamiento de los ecosistemas naturales.”⁴⁷

⁴⁶ Ibidem. Artículo 420 Bis.

⁴⁷ Ibidem. Artículo 420 Ter.

El capítulo tercero, "De la bioseguridad", castiga a todas las personas que quieran hacer experimentos genéticos con los ecosistemas naturales; transportando, introduciendo o extraiga del país, así como los comercie y almacene estos para que luego sean liberados al ambiente.

Artículo 420 Quater.- "Se sanciona con uno a cuatro años de prisión y de trescientos a mil días multa al que:

- I. Transporte o consienta, autorice u ordene que se transporte a un lugar que no esté permitido recibir, almacenar, desechar o abandonar, cualquier residuo o sustancias considerados peligrosos por sus características corrosivas, reactivas, explosivas, tóxicas, inflamables, biológico infecciosas o radioactivas;
- II. Inscribe datos falsos en los registros o cualquier otro documento con el fin de utilizarlo para simular el acatamiento de las obligaciones derivadas de las normas ambientales federales;
- III. Destruya, altere u oculte información, registros, reportes o cualquier otra documentación que se deba mantener o archivar en base con la normatividad ambiental;
- IV. Falte a la verdad provocando un daño, cuando preste sus servicios como auditor técnico, especialista o perito en materia de impacto ambiental, forestal, en vida silvestre, pesca u otra materia ambiental, o

- V. Cuando para evitar un daño o riesgo ambiental que la autoridad administrativa o judicial le ordene o imponga, no realice o cumpla las medidas técnicas, correctivas o de seguridad.”⁴⁸

Por lo que se refiere al capítulo cuarto “Delitos contra la gestión ambiental”, las hipótesis establecidas en este apartado serán perseguidos por querrela de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente.

Artículo 421 sanciona.- “La realización de las acciones que sean necesarias para restablecer los elementos naturales al estado en que se encontraban antes de la comisión del delito; suspender, modificar o demoler las construcciones, obras o actividades, que hubieren dado lugar al delito que corresponda; que los elementos naturales, ejemplares o especies de flora y fauna silvestre, sean reincorporadas al hábitat del que fueron sustraídos, en caso de que ello no sea un peligro para el equilibrio ecológico o cause dificultades en la reproducción o migración de especies de flora o fauna silvestre; que sobre la base de lo establecido por los tratados y convenciones internacionales de los que México sea parte, se regresen, al país de origen, los materiales o residuos peligrosos o ejemplares de la flora y fauna silvestres amenazados o en peligro de extinción; que se inhabilite al autor o participe del delito en caso de ser un servidor público.”⁴⁹

⁴⁸ Ibidem. Artículo 420 Quater.

⁴⁹ Ibidem. Artículo 421.

Artículo 422.- “Cuando el autor o participe de los delitos contra el ambiente posea la calidad de garante con respecto a los bienes tutelados, la prisión aumentará hasta tres años.”⁵⁰

Artículo 423.- “En caso de que la persona que desmonte o destruya la vegetación natural, o bien, transporte leña o madera muerta sobre la base de lo establecido por el artículo 419, sea un campesino y realice la actividad con fines de uso o consumo doméstico dentro de su comunidad, no se le aplicare pena alguna.”⁵¹

En último lugar, el capítulo quinto “Disposiciones comunes a los delitos contra el ambiente”, se integra por los numerales 421-423; el primero de ellos establece penas y medidas de seguridad adicionales a las establecidas en los anteriores artículos. Asimismo, se enuncia que los trabajos a favor de la comunidad establecidos por el Código Penal Federal, consistirán en actividades de protección o restauración de los recursos naturales. Además, las penas serán disminuidas en una mitad de los parámetros mínimos y máximos contemplados en este Título, cuando el procesado repare el daño voluntariamente sin que se haya resuelto dicha obligación por la resolución administrativa.

El artículo 422 sanciona a todas las personas que tengan bajo protección algún bien tutelado, sean afectados por ellos mismos y el artículo 423 no castiga a los campesinos por quemar, transportar madera como lo establece el artículo 419, ya que el fin de ellos es utilizarlo para consumo propio.

⁵⁰ Ibidem, Artículo 422.

⁵¹ Ibidem, Artículo 423.

3.3. Ley de Aguas Nacionales

La presente Ley es reglamento del artículo 27 de Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. "Regula la explotación, uso o aprovechamiento de dichas aguas, su distribución y control, así como la preservación de su calidad y cantidad para lograr su desarrollo integral sustentable."⁵²

El principio fundamental en materia de prevención y control de la contaminación de las aguas es la regulación de las descargas de las aguas residuales que se lleva a cabo cuando se da cumplimiento a los que señalan los diferentes parámetros que se encuentran en: a) las condiciones particulares de descarga, b) las normas oficiales mexicanas, c) las condiciones de descarga por clasificación del cuerpo receptor, y d) los parámetros que establece la Ley Federal de Derechos.

La Contaminación de Aguas se encuentra en el "Título Séptimo Prevención y Control de la Contaminación de las Aguas y Responsabilidad por Daño Ambiental. Capítulo I Prevención y Control de la Contaminación del Agua".

Este Capítulo abarca de los artículos 85, 86, 86 BIS, 86 BIS 1, 86 BIS 2, 87, 88, 88 BIS, 88 BIS 1, 89, 90, 91, 91 BIS, 91 BIS 1, 92, 93, 93 BIS, 94, 94 BIS, 95, 96; de los cuales solo nos ocuparemos de tres artículos, ya que los demás artículos nos dan los requisitos para poder hacer las descargas al agua.

⁵² Campos Rayón, Vicente. "Instrumentos de política ambiental en la legislación ambiental mexicana". Año 5, Tercera Época, No. 25, Revista del H. Congreso del Estado de Guerrero, Instituto de Estudios Parlamentarios "Eduardo de Neri". Marzo-Abril, 2002. p. 60.

Artículo 85.- "En concordancia con la Fracciones VI y VII del Artículo 7 de la presente Ley, son fundamentales que la Federación, los Estados, el Distrito Federal y los municipios, a través de las instancias correspondientes, los usuarios del agua y las organizaciones de la sociedad, preserven las condiciones ecológicas del régimen hidrológico, a través de la promoción y ejecución de las medidas y acciones para proteger y conservar la calidad del agua, en los términos de Ley."

"El Gobierno Federal podrá coordinarse con los gobiernos de los estados y del Distrito Federal, para que estos últimos ejecuten determinados actos administrativos relacionados con la prevención y control de la contaminación de las aguas y responsabilidad por el daño ambiental, en los términos de lo que esta Ley y otros instrumentos jurídicos aplicables, para contribuir a la descentralización de la gestión de los recursos hídricos."

"Las personas físicas o morales, incluyendo las dependencias, organismos y entidades de los tres órdenes de gobierno, que exploten, usen o aprovechen aguas nacionales en cualquier uso o actividad, será responsables en los términos de Ley de:

- a. Realizar las medidas necesarias para prevenir su contaminación y, en su caso, para reintegrar las aguas referidas en condiciones adecuadas, a fin de permitir su explotación, uso o aprovechamiento posterior, y
- b. Mantener el equilibrio de los ecosistemas vitales."⁵³

El primer artículo nos dice que tanto los Gobiernos Federales, Municipales y Locales deben de unir fuerzas y sumar proyectos para tomar las medidas necesarias para proteger y conservar la calidad del agua. Actualmente esto no se

⁵³ Ley de Aguas Nacionales, www.semarnat.gob.mx, Artículo 85.

lleva acabo, ya que cuando alguno de los Gobiernos quiere llegar a un acuerdo, nunca llegan a este; el problema de esto es que no le dan la debida importancia a la contaminación del agua, sino su principal el interés, es lo que pueda llegar a beneficiarlos. Respecto a las personas físicas y morales como el gobierno puede hacer uso de explotación del agua, esto es bajo las normas y requisitos que establezca la Comisión Nacional del Agua. Para poder hacer uso del agua, se debe de cumplir con todas, y con cada uno de los requisitos que piden, en la cual se debe de hacer un estudio de impacto ambiental, el cual no se realiza, solo es un simple tramite.

Artículo 86.- ““La Autoridad del Agua” tendrá a su cargo, en términos de Ley: **Fracción VI.-** Autorizar en su caso, el vertido de aguas residuales en el mar, y en coordinación con la Secretaría de Marina cuando provengan de fuentes móviles o plataformas fijas.”⁵⁴

Se permite la descarga de aguas residuales en el mar, esto es bajo la vigilancia de la Secretaría de Marina la cual, junto con la Comisión brindan apoyo, en casos de emergencia o cuando se trate de plantas más grandes o que sean fijas.

Artículo 88.- “Las personas físicas o morales requieren permiso de descarga expedido por “la Autoridad del Agua” para verter en forma permanente o intermitentes aguas residuales en cuerpos receptores que sean aguas nacionales o demás bienes nacionales, incluyendo aguas marinas, así como cuando se

⁵⁴ Ibidem, Artículo 86, Fracción VI.

infiltraren en terrenos que sean bienes nacionales o en otros terrenos cuando puedan contaminar el subsuelo o los acuíferos.”⁵⁵

Lo único que nos dice este apartado es que se debe de requerir un permiso para hacer descargas, el cual será expedido por la Autoridad del Agua y podrá ser permanente o se infiltran en terrenos nacionales, si no hay permiso y se lleva a cabo la descarga serán sancionados bajo las normas de Ley.

3.4. Reglamento de la Ley de Aguas Nacionales

El presente ordenamiento tiene por objeto reglamentar la Ley de Aguas Nacionales. Con lo que respecta a la Contaminación lo localizamos en el “Título Séptimo. Prevención y Control de la Contaminación de las Aguas. Capítulo Único”.

Consta de veinticuatro artículos los cuales son: artículo 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155 y 156. Lo que estos artículos contienen en cada uno de los artículos son los deberes y obligaciones, lo que debe de contener la solicitud de permisos de descarga para aguas residuales, determina las condiciones particulares de descargo y todos los parámetros que marcan las disposiciones legales y reglamentarias con las que deben de cumplir las personas físicas o morales, como de los gobiernos Federales, municipales y locales.

Artículo 156.- “Con el objeto de apoyar la prevención y control de la contaminación del agua, “la Comisión” podrá:

⁵⁵ Ibidem. Artículo 88.

I.- Promover ante las autoridades educativas, la incorporación de programas educativos para orientar sobre la prevención y control de la contaminación del agua y su aprovechamiento racional;

II.- Fomentar que las asociaciones, colegios de profesionistas y cámaras de la industria y el comercio, así como otros organismos afines, orienten a sus miembros sobre el uso de métodos y tecnologías que reduzcan la contaminación del agua y aseguren su aprovechamiento racional, y

III.- Apoyar estudios e investigaciones encaminados a generar conocimientos y tecnologías que permitan la prevención y control de la contaminación del agua y su aprovechamiento racional.⁵⁶

La iniciativa que propone la Comisión es el apoyar los métodos que son los de promover, fomentar y apoyar todos los mecanismos que sirvan para prevenir y controlar la contaminación, sugiere que estos se deben de empezar en las escuelas, después en los centros de trabajos para crear conciencia del buen uso y aprovechamiento de este, genera apoyos a los investigadores que realicen conocimientos y tecnologías para el evitar el mal uso y aprovechamiento, como la contaminación del agua.

3.5. Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente

La presente Ley es reglamentaria de las disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que se refieren a la preservación y restauración del equilibrio ecológico, así como a la protección al ambiente, en el territorio nacional y zonas sobre las que la nación ejerce su soberanía y

⁵⁶ Reglamento de la Ley de Aguas Nacionales, Editorial PAC, S. A. de C. V, 2000, Artículo 156.

jurisdicción, el ejercicio de las atribuciones que en materia ambiental corresponde a la Federación, los Estados, el Distrito Federal y los Municipios, bajo el principio de concurrencia previsto en el artículo 73 fracción XXIX-G de la Constitución.

Haré una pequeña semblanza de esta Ley, ya que existe mucho material, del cual nos habla del surgimiento y creación, de sus diferentes modificaciones por las que ha atravesado y cual su prioridad fundamental.

“Establece las bases para definir los criterios y principios de Política Ecológica Nacional, así como la creación y establecimiento de las Áreas Naturales Protegidas, la protección de la Flora y la Fauna Silvestres y Acuáticas, el aprovechamiento racional de los recursos naturales; la prevención y control de la contaminación del aire, agua y suelo, lo relativo a las manifestaciones de impacto ambiental, imponiendo medidas de seguridad, sanciones administrativas y previendo a los particulares de un procedimiento administrativo inconformarse de las resoluciones administrativas dictadas con motivo de la aplicación de esta Ley.”⁵⁷

El 28 de Enero de 1988 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación, principal ordenamiento jurídico vigente sobre estas materias en México. Dichos elementos nos permiten señalar como sus principales características: 1. Está dirigida a organizar el funcionamiento de las diversas instancias administrativas encargadas de controlar los efectos de las actividades humanas sobre el ambiente. 2. Busca la corresponsabilidad de la sociedad en general, estableciendo la sociedad en general, estableciendo la posibilidad jurídica de convenir el órgano administrativo facultado en la materia con los particulares interesados, en la realización o ejecución de las acciones programadas para dar atención a la

⁵⁷ Op. Cit. Campos, p. 59.

problemática ambiental y que es responsabilidad del órgano de autoridad, 3. Es eminentemente preventiva, porque gran parte de su contenido consiste en establecer figuras jurídicas que de oportunidad a la autoridad competente de conocer los posibles efectos que se producirían de realizarse determinadas actividades, para dejarla en posibilidad de establecer modalidades a la ejecución de las mismas o, en caso extremo, denegar la procedencia de su realización, 4. Es programática, porque el funcionamiento de las instancias administrativas facultadas en la materia lo sujeta a la elaboración de programas que contendrán los elementos y parámetros dentro de los cuales se deberán conducir los órganos competentes, y 5. Se inclina más por conducir la acción de las autoridades involucradas que por imponer restricciones a las actividades de los particulares.

Antes de que surgiera esta Ley y entrara en vigencia, la protección del equilibrio de los ecosistemas y la preservación de la calidad del ambiente estaba reservada a la Federación, existiendo la posibilidad de los Estados y los Municipios de participar como autoridades auxiliares pero, siempre que la Federación lo considerara necesario. Otro de los fenómenos que obstaculizaban el ejercicio de acciones de protección al ambiente consistía en la responsabilidad de las mismas correspondiéndole exclusivamente a la autoridad, sin que existiera la posibilidad jurídica expresa de que la sociedad participara en la atención del problema.

En diciembre de 1996 se publicaron una serie de modificaciones a la Ley, los cuales fueron: 1. El fortalecimiento de la descentralización, delegando la Federación diversas funciones y fortaleciendo la participación de los Estados y Municipios, 2. Consolidación de los instrumentos de política ambiental relacionados con el Ordenamiento Ecológico, las Autoridades Ambientales y el

Sistema de Información Ambiental, y 3. Ampliar la denuncia popular y la participación pública con el objetivo de fortalecer el desarrollo sustentable. Su última reforma al texto de la Ley fue el 31 de diciembre del 2001.

Todo lo reglamentado con la contaminación y su prevención y control la ubicamos en el "Capítulo III. Prevención y Control de la Contaminación del Agua y de los Ecosistemas Acuáticos", el cual abarca del artículo 117 al artículo 133.

Artículo 117.- "Para la prevención y control de la contaminación del agua se considerarán los siguientes criterios: **Fracción II.-** Corresponde al Estado y la sociedad prevenir la contaminación de ríos, cuencas, vasos, aguas marinas y demás depósitos y corrientes de agua, incluyendo las aguas del subsuelo."⁵⁸

Fracción IV.- "Las aguas residuales de origen urbano deben recibir tratamiento previo a su descarga en ríos, cuencas, vasos, aguas marinas y demás depósitos o corrientes de agua, incluyendo las aguas del subsuelo."⁵⁹

En el centro de la gestión del agua se ubica el cuidado de la cantidad y la calidad del recurso, en la que la prevención y control de la contaminación juegan un papel fundamental. Esto requiere de la regulación de la demanda de los usuarios, el mejoramiento de los sistemas de distribución, el control de los daños causados por fenómenos hidrológicos extremos y la atención a la seguridad de la infraestructura hidráulica. La contaminación del agua plantea efectos adversos sobre mantos acuíferos, cuerpos de agua, ecosistemas y salud pública; y está asociada con una vasta gama de actividades productivas.

⁵⁸ Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, Editorial Universidad Autónoma de México, México, 2003, Artículo 117, fracción II.

⁵⁹ Ibidem, Artículo 117, fracción IV.

Artículo 119.- "La Secretaría expedirá las normas oficiales mexicanas que se requieran para prevenir y controlar la contaminación de las aguas nacionales, conforme a lo dispuesto en esta Ley, en la Ley de Aguas Nacionales, su reglamento y las demás disposiciones que resulten aplicables."

"Tratándose de normas oficiales mexicanas que se requieran para prevenir y controlar la contaminación de las aguas en zonas y aguas marinas mexicanas, la Secretaría se coordinará con la Secretaría de Marina."⁶⁰

En el segundo párrafo se aplican los siguientes reglamentos: para el Uso y Aprovechamiento del Mar Territorial, Vías Navegables, playas, zona federal marítimo terrestre y terrenos ganados al mar y para Prevenir y Controlar la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias. En este último se aplican los anexos I, II y III.

Artículo 123.- "Todas las descargas en las redes colectoras, ríos, acuíferos, cuencas, cauces, vasos, aguas marinas y demás depósitos o corrientes de aguas y los derrames de aguas residuales en los suelos o su infiltración en terrenos, deberán satisfacer las normas oficiales mexicanas que para tal efecto se expidan, y en su caso, las condiciones particulares de descarga que determine la Secretaría o las autoridades locales. Corresponderá a quien genere dichas descargas, realizar el tratamiento previo requerido."⁶¹

Cabe aclarar que Descarga es la acción de verter, infiltrar, depositar o inyectar aguas residuales a un cuerpo receptor en forma continua, intermitente o fortuita, cuando éste es un bien del dominio público de la nación. Las condiciones

⁶⁰ Ibidem. Artículo 119.

⁶¹ Ibidem. Artículo 123.

particulares de descarga son el conjunto de parámetros físicos, químicos y biológicos y de sus niveles máximos permitidos en las descargas de agua residual, determinados por la Comisión Nacional del Agua para el responsable o grupo de responsables de la descarga o para un cuerpo receptor específico, con el fin de preservar y controlar la calidad de las aguas conforme a la Ley de Aguas Nacionales y su Reglamento.

La Comisión Nacional del Agua, en el ámbito de su competencia, promoverá las medidas preventivas y de control para evitar la contaminación de las aguas superficiales o las del subsuelo por materiales y residuos peligrosos. En el caso de que el vertido o infiltración de dichos materiales y residuos peligrosos contaminen las aguas nacionales superficiales o de los subsuelos, o los bienes nacionales, la Comisión Nacional del Agua determinará las medidas correctivas que deban llevar a cabo las personas físicas o morales o las que, con cargo a éstas efectuará la Comisión Nacional del Agua.

La Comisión Nacional del Agua en los términos del reglamento expedirá el permiso de descarga de aguas residuales, en el cual se deberá precisar por lo menos la ubicación y descripción de la descarga en cantidad y calidad, el régimen al que se sujetará para prevenir y controlar la contaminación del agua y la duración del permiso. Cuando las descargas de aguas residuales se originen por el uso o aprovechamiento de aguas nacionales, los permisos de descarga tendrán, por los menos la misma duración que el título de concesión o asignación correspondiente y se sujetarán a las mismas reglas sobre la prórroga o terminación de aquéllas.

Artículo 129.- "El otorgamiento de asignaciones, autorizaciones, concesiones o permisos para la explotación, uso o aprovechamiento de aguas en actividades económicas susceptibles de contaminar dicho recurso, estará condicionado al tratamiento previo necesario de las aguas residuales que se produzcan."⁶²

Los derechos y obligaciones de los usuarios para la utilización de las aguas nacionales, se establecen en tres documentos: los títulos de concesión y de asignación en los cuales se autoriza el uso de aguas nacionales, zonas federales, extracción de materiales, así como la construcción, operación o uso de la infraestructura hidráulica, y el permiso en el cual se autoriza la descarga de aguas residuales a cuerpos receptores propiedad de la nación, considerando determinadas condiciones de calidad.

Artículo 130.- "La Secretaría autorizará el vertido de aguas residuales en aguas marinas, de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Aguas Nacionales, su reglamento y las normas oficiales mexicanas que la respecto expida. Cuando el origen de las descargas provenga de fuentes móviles o de plataformas fijas en el mar territorial y la zona económica exclusiva, así como instalaciones de tierra suprayacentes, así como de instalaciones de tierra cuya descarga sea el mar, La Secretaría se coordinará con la Secretaría de Marina para la expedición de las autorizaciones correspondientes."⁶³

⁶² Ibidem, Artículo 129.

⁶³ Ibidem, Artículo 130.

Artículo 131.- "Para la protección del medio Marino, la Secretaría emitirá las normas oficiales mexicanas para la explotación, preservación y administración de los recursos naturales, vivos y abióticos, del lecho y el subsuelo del mar y de las aguas suprayacentes, así como las que deberán observarse para la realización de actividades de exploración y explotación en la zona económica exclusiva."⁶⁴

Artículo 132.- "La Secretaría se coordinará con las secretarías de Marina, de Energía, de Salud y de Comunicaciones y Transportes, a efecto de que dentro de sus respectivas atribuciones intervengan en la prevención y control de la contaminación del medio marino, así como en la preservación y restauración del equilibrio de sus ecosistemas, con arreglo a lo establecido en la presente Ley, en la Ley de Aguas Nacionales, la Ley Federal del Mar; las convenciones internacionales de las que México forma parte y las demás disposiciones aplicables."⁶⁵

La contaminación del medio marino ha alcanzado proporciones enormes, esto se debe fundamentalmente a que el hombre lo ha considerado como recipiente natural de toda clase de desperdicios. La mayor parte de los residuos del mundo son vertidos al mar, por lo general sin ningún tratamiento previo. Si bien es cierto que la calidad del ambiente marino puede verse afectada por múltiples factores naturales, no queda la menor duda de que una gran diversidad de actividades productivas, agrícolas, turísticas, industriales, extractivas y de otra índole, lo afectan de manera importante, lo cual cuestiona la sustentabilidad de las mismas.

⁶⁴ Ibidem. Artículo 131.

⁶⁵ Ibidem. Artículo 132.

Es probable, que la situación alcance proporciones de tal magnitud que termine afectando al alta mar, con resultados imprevisibles. Aunados a los problemas de la contaminación marina, se encuentran los que se generan por la explotación irracional de los recursos pesqueros, que en más de una ocasión han puesto en peligro la supervivencia de ciertas especies y en gran número de casos se ha llegado a su exterminio, tanto en el ámbito local como mundial.

Existe un vacío en la regulación ambiental de nuestro país y es el relativo a la preservación y restauración de los ecosistemas costeros. Las zonas costeras representan la interfase entre el ambiente marino y continental, denominados jurídicamente como playas marítimas y zona federal marítimo terrestre, y están constituidas por las zonas de influencia de mareas en las costas y playas más veinte metros tierra adentro; en este espacio quedan comprendidos los humedales. El instrumento jurídico que regula la administración de los bienes propiedad de la nación, en particular las playas marítimas, la zona federal marítimo terrestre y los terrenos ganados al mar en zonas costeras, en la Ley General de Bienes Nacionales que establece el marco legal para su uso y aprovechamiento por parte de los sectores público y privado.

3.6. Reglamento para Prevenir y Controlar la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias

El presente Reglamento se divide en seis capítulos y sus artículos transitorios, y cuenta con treinta y cuatro artículos, los cuales son: CAPÍTULO I. Organización y Competencia., abarca del artículo 1° al 4°, CAPÍTULO II. Del Procedimiento., artículos 5° al 18, CAPÍTULO III. De la inspección y Vigilancia.,

artículo 19 al 21, CAPÍTULO IV. De las Excepciones., artículos 22 al 24, CAPÍTULO V., Medidas Preventivas., artículo 25 al 31 y CAPÍTULO VI. Disposiciones Generales., artículos 32 al 34. De los cuales no se abarcaran todos los artículos, solo se tomarán en cuenta los artículos que tengan más relevancia con la contaminación del mar.

Artículo 1°.- "El presente reglamento se aplicará a los vertimientos deliberados de materias, sustancias o desechos en aguas marítimas jurisdiccionales mexicanas."⁶⁶

Artículo 2°.- "Corresponde a la Secretaría de Marina, a través de la Armada de México y de las direcciones especializadas de la Secretaría la aplicación de este reglamento respecto del cumplimiento de sus disposiciones, aspectos técnicos y otorgamientos de los permisos."⁶⁷

Artículo 3°.- "Actuarán como auxiliares y en coordinación con la Secretaría de Marina, para la aplicación de este reglamento:

- I. La Secretaría de Salubridad y Asistencia;
- II. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público;
- III. La Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos;
- IV. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y
- V. Las demás dependencias que señala este reglamento."⁶⁸

⁶⁶ Reglamento para Prevenir y Controlar la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias. Ediciones Deima. Primera Edición. México-2001, Artículo 1°.

⁶⁷ Ibidem. Artículo 2°.

⁶⁸ Ibidem. Artículo 3°.

Artículo 4°.- "La Secretaría de Marina para los efectos de este reglamento ejercerá jurisdicción en:

- a) El mar territorial;
- b) La zona económica exclusiva, y
- c) Las zonas marítimas de pesca señaladas por la respectiva."⁶⁹

El reglamento se aplicará solo y exclusivamente a todo lo que comprende el territorio mexicano, para que sea cumplido éste reglamento, será la Secretaría de Marina quien llevara a cabo todas las disposiciones señaladas por el presente reglamento y otorgará los permisos, para efectuar dichos vertimientos, teniendo como colaboradores a las Secretarías antes mencionadas, las cuales junto con la Secretaría de Marina tendrán una coordinación para ser efectivo lo establecido en el reglamento. La Secretaría de Marina ejercerá jurisdicción en los tres incisos ya mencionados, de los cuales no podrán ser rebasados.

Artículo 5°.- "Ninguna persona física o moral podrá efectuar vertimientos deliberados sin la previa autorización expedida por la Secretaría de Marina, quien la otorgará en la forma y términos que señala este reglamento."⁷⁰

Artículo 8°.- "La Secretaría de Marina para otorgar un permiso de vertimiento, evaluará su justificación tomando en consideración:

- I. La necesidad de efectuar el vertimiento después de que la parte interesada demuestre que no es posible otra alternativa;

⁶⁹ Ibidem. Artículo 4°.

⁷⁰ Ibidem. Artículo 5°.

- II. El efecto de dicho vertimiento en la salud humana, la biología marina y los valores económicos y recreativos;
- III. El efecto que produce el vertimiento en los recursos pesqueros, el plancton, la vida humana, los recursos minerales marinos y las playas;
- IV. El efecto nocivo de este vertimiento en los ecosistemas marinos particularmente en relación: a) La transferencia, concentración y dispersión de las sustancias que pretendan verter y sus metabolitos (bioproductos); b) Los cambios sustanciales en la diversidad, productividad y estabilidad de los ecosistemas marinos; c) La permanencia y persistencia de las sustancias vertidas; d) El tipo, calidad, cantidad y concentración de los desechos al ser vertidos; e) Alternativas en tierra y sus impactos ambientales probables lugares y métodos para llevarlos a cabo, tomando en cuenta el interés público y la posibilidad de un impacto adverso en las aguas oceánicas, y f) El efecto que causen en los océanos y su influjo en los estudios científicos, pesca y otras exploraciones de los recursos vivos e inertes del mar.
- V. Los factores enumerados en el anexo III de este reglamento;
- VI. La protección a la vida humana, vida marina y los usos legítimos del mar;
- VII. Naturaleza y cantidad de la sustancia que va a ser vertida;
- VIII. El método y la frecuencia del vertimiento que se autorice y la fecha o fechas en que tal vertimiento deberá llevarse a cabo;
- IX. La manera de almacenar, contener, cargar, transportar y descargar la sustancia que se autorice a verter;

- X. El sitio señalado por la autoridad competente para que se realice el vertimiento;
- XI. La ruta que de acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes deberá seguir el barco o aeronave que transporte la sustancia al sitio de vertimiento, y
- XII. Las precauciones especiales que deban ser tomadas respecto de la carga, transporte y vertimiento de la sustancia.⁷¹

Artículo 9°.- "Para los efectos de este reglamento debe entenderse como vertimiento, toda evacuación deliberada en le mar por desechos u otras materias, efectuadas desde buques, aeronaves y las que realicen por estos medios las plataformas y otras estructuras."⁷²

Artículo 11.- "No se permitirá el abandono o hundimiento deliberado en el mar de ningún barco o aeronave, plataforma u otra estructura que por sí mismos contaminen el ambiente marino o las áreas de recreo a que alude al artículo anterior."⁷³

Toda persona física o moral deberá tener el permiso correspondiente que otorga la Secretaría de Marina, para efectuar los vertimientos en el mar. El artículo 8° nos da los requisitos para otorgar el permiso de vertimiento, el cual primero será evaluado la justificación para hacerlo y otorgarlo y el artículo 9° nos da la definición de vertimiento en donde nos dice que todo tipo de sustancias, que son peligrosas ó tóxicas son arrojados al mar. Con respecto al abandono o

⁷¹ Ibidem. Artículo 8°.

⁷² Ibidem. Artículo 9°.

⁷³ Ibidem. Artículo 11.

hundimiento, no es permitido, ya que pueden contaminar el ambiente o las áreas de recreo; en la actualidad esto no se ejerce como lo establece el reglamento, ya que existe muchos hundimientos que son llevados a cabo bajo la vigilancia y el control de la Secretaría de Marina.

Artículo 19.- "La Secretaría de Marina vigilará la estricta observancia de este reglamento, mediante los inspectores que el efecto designe, sin perjuicio de las facultades pudieran corresponderles."⁷⁴

La Secretaría se encargará de cumplir al pie de la letra la vigilancia y control correspondiente que establece el reglamento, los cuales se harán a través de inspectores que la misma secretaría designe.

Artículo 22.- "Los propietarios y las personas que se equiparen a ellos, que efectúen vertimiento por causa de fuerza mayor, no serán responsables en los siguientes casos:

- I. Cuando existiendo inminente peligro para la vida humana o para la seguridad de cualquier nave o aeronave, se vean precisados a arrojar al mar cualquier sustancia o materia de las enumeradas en el presente reglamento; este vertimiento lo harán siempre procurando causar el menor daño o perjuicio a la vida humana, a la fauna marítima y a las zonas de esparcimiento;
- II. Cuando el vertimiento se produzca con motivo de un siniestro no imputable al propietario, y

⁷⁴ Ibidem, Artículo 19.

- III. Cuando efectúen dragados tendientes a facilitar la navegación o preservar el equilibrio ecológico marino y las zonas de esparcimiento.⁷⁵

Artículo 24.- “El capitán de la nave o aeronave o el responsable de alguna plataforma, que lleve a cabo un vertimiento por causa de fuerza mayor, deberá rendir inmediatamente a su arribo al puerto más próximo, un informe detallado y pormenorizado a la autoridad competente por conducto de la Zona o Sección Naval más cercana, en el que justifique la realización del mismo. La contravención a lo dispuesto en este artículo, aun tratándose de siniestro, será considerada como vertimiento deliberado.”⁷⁶

Se dan excepciones a propietarios y personas que tengan que efectuar un vertimiento por causas de fuerza mayor, cuando se lleve a cabo este vertimiento, se le dará conocimiento a Sección Naval de los pormenores y como efectuó. Lo cual no se cumple, ya que cuando ocurre este tipo de vertimientos no son informados y lo único que provocan son más contaminación y muerte de la fauna marina.

Artículo 29.- “Los propietarios, personas que se les equiparen y todos aquellos que infrinjan lo dispuesto en este reglamento, serán sancionadas por la Secretaría de Marina, de acuerdo con la gravedad de la infracción cometida de la manera siguiente: .

- I. Con multa de trescientos mil a un millón trescientos mil pesos, si la sustancia vertida se encuentra comprendida en el anexo I;

⁷⁵ Ibidem, Artículo 22.

⁷⁶ Ibidem, Artículo 24.

- II. Con multa de cien mil a seiscientos, si la sustancia vertida se encuentra comprendida en el anexo II de este reglamento;
- III. Si la sustancia no está comprendida en ninguno de los anexos y existe el riesgo de contaminación, la multa será la de la fracción anterior;
- IV. Con multa de setenta y cinco mil a trescientos mil pesos, para la infracción del artículo 11 del presente reglamento;
- V. Cuando el capitán de un barco o de una aeronave no reporte un vertimiento de emergencia ocasionado por accidente, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 22 fracción II, del presente ordenamiento, será responsable de los perjuicios derivados de su omisión y sancionando hasta con setenta y cinco mil pesos de multa.⁷⁷

Artículo 30.- “Las Secretarías de Hacienda, Agricultura y Recursos Hidráulicos, Comunicaciones y Transportes y el Departamento de Pesca, así como cualquier otra dependencia, cuando tengan conocimiento de alguna violación a este reglamento, lo comunicarán de inmediato a la Secretaría de Marina, para que se aplique al responsable, la sanción que corresponda.”⁷⁸

Artículo 31.- “Las sanciones serán acumulables, cuando un mismo acto u omisión se cometan varias faltas al presente reglamento. Toda sanción derivada de las infracciones a este reglamento, podrá ser reconsiderada por la Secretaría

⁷⁷ Ibidem, Artículo 29.

⁷⁸ Ibidem, Artículo 30

de Marina, mediante solicitud del interesado, que será presentada por escrito dentro del término de treinta días hábiles siguientes al de su notificación.⁷⁹

El presente reglamento establece las multas en caso de omisiones del barco o aeronaves cuando efectúen vertimientos sin los permisos otorgados por la Secretaría de Marina, las demás Secretarías auxiliares deberán de dar conocimiento de alguna violación al reglamento y respecto a las sanciones estas son acumulables cuando se trate de acción u omisión, de las cuales se hayan cometido varias veces al reglamento, la notificación se hará por escrito dentro del término de treinta días hábiles. Podríamos seguir negando o diciendo que el reglamento se sigue al pie de la letra, es más el cansancio de negarlo que el de hacer algo verdaderamente para cumplirlo.

3.7. Ley Orgánica de la Armada de México

El 30 de diciembre de 2002, el Presidente Vicente Fox Quesada público la nueva Ley, abrogando a la Ley Orgánica de la Armada de México, publicada en el Diario Oficial de la Federación el veinticuatro de diciembre de mil novecientos noventa y tres, así como a su reforma del doce de diciembre de mil novecientos noventa y cinco.

Es la Secretaría de Marina, desde 1959, la encargada de la defensa del medio marino y fue la primera autoridad ambiental del país. En esta Secretaría, la Dirección de Protección al Ambiente Marino fue creada en 1959 como Comisión Técnica de Asuntos por Contaminación Aceitosa en Aguas Marinas Nacionales.

⁷⁹ Ibidem, Artículo 31

En 1978, la Secretaría de Marina preside la Subcomisión de Prevención y Control de la Contaminación del Mar, dentro de la Comisión Intersecretarial de Saneamiento Ambiental, creada como segunda autoridad ambiental en México. En 1979 el Estado Mayor General de la Armada, elabora lo que hoy se conoce como Plan Nacional de Contingencia para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y Otras Sustancias Nocivas en el Mar. Como resultado de lo anterior, en 1982 se crea la Oficina Central de Protección al Medio Ambiente Marino, dándole en 1983 la categoría de Dirección. En 1994 se integra a la Dirección General de Oceanografía Naval, actualmente pertenece al Dirección General Adjunta de Oceanografía, dependiente de la Dirección General de Investigación y Desarrollo.

Sólo nos ocuparemos del Primer Capítulo, denominado De la Misión, Atribuciones e Integración de la Armada de México.

Artículo 1°.- “La Armada de México es una institución militar nacional, de carácter permanente, cuya misión es emplear el poder naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país.”⁸⁰

Artículo 2°.- “Son atribuciones de la Armada de México, las siguientes:

- I. Organizar, adiestrar, alisar, equipar y operar a las fuerzas que la constituyen para el cumplimiento de su misión ejercicio de sus funciones;
- II. Cooperar en el mantenimiento del orden constitucional del Estado Mexicano.

⁸⁰ Ley Orgánica de la Armada de México, Diario Oficial de la Federación, 2002, Artículo 1°.

- III. Realizar acciones para salvaguardar la soberanía y defender la integridad del territorio nacional en el mar territorial, zona marítimo-terrestre, islas, cayos, arrecifes, zócalos y plataforma continental; así como en aguas interiores, lacustres y ríos en sus partes navegables, incluyendo los espacios aéreos correspondientes, así como vigilar los derechos de soberanía en la zona económica exclusiva;
- IV. Proteger el tráfico marítimo, fluvial y lacustre, en el área de jurisdicción federal y donde el Mando Supremo lo ordene y, en coordinación con otras autoridades competentes mediante convenios, establecer por instrucción del Mando Supremo las áreas de control al mismo, incluidos los respectivos espacios aéreos;
- V. Salvaguardar la vida humana en la mar y en las aguas interiores, mediante operaciones de búsqueda, rescate y salvamento en las aguas marinas nacionales e internacionales y en todas aquellas en las que el Mando Supremo lo ordene;
- VI. Proteger instalaciones estratégicas del país en su área de jurisdicción y donde el Mando Supremo lo ordene;
- VII. Auxiliar a la población en los casos y zonas de desastre o emergencia; aplicando los planes institucionales de protección civil, en coordinación con otras autoridades;
- VIII. Proteger los recursos marítimos, fluviales y lacustres nacionales;
- IX. Garantizar el cumplimiento del orden jurídico en las zonas marinas mexicanas por sí o coadyuvando con las autoridades competentes en el combate al terrorismo, contrabando, piratería en el mar, robo de embarcaciones pesqueras, artes de pesca o productos de ésta, tráfico

ilegal de personas, armas, estupefacientes y psicotrópicos, en los términos de la legislación aplicable;

- X. Realizar actividades de investigación científica, oceanográfica, meteorológica, biológica y de los recursos marítimos, actuando por sí o en colaboración con otras instituciones nacionales o extranjeras, o en coordinación con dependencias del Ejecutivo;
- XI. Intervenir, sin perjuicio de las atribuciones de las dependencias del Ejecutivo, en la prevención y control de la contaminación marítima, así como vigilar y proteger el medio marino dentro del área de su responsabilidad, actuando por sí, o en colaboración con otras dependencias e instituciones nacionales o extranjeras;
- XII. Fomentar y participar con las autoridades civiles en actividades socio-culturales y cívicas en aspectos relacionados con el medio marítimo;
- XIII. Realizar levantamientos topográficos de los mares y costas nacionales y publicar la cartografía náutica, así como la información necesaria para la seguridad de la navegación; y participar y fomentar toda actividad relacionada con el desarrollo marítimo nacional;
- XIV. Administrar y fomentar la educación naval en el país, y
- XV. Las demás que le señale las disposiciones aplicables y le encomiende el Mando Supremo.⁸¹

El acuerdo presidencial del 8 de septiembre de 1941 del Presidente Manuel Ávila Camacho, determina la Jurisdicción de la Secretaría de la Marina.

“...una faja del territorio nacional, de 10 kilómetros de anchura a partir de la línea de marea media así como las zonas que queden comprendidas entre dos

⁸¹ Ibidem. Artículo 2º.

líneas paralelas al lado y lado de las riberas de los ríos navegables, colocadas a cinco Kilómetros a partir de ambas orillas y con una penetración río arriba, hasta donde se efectúan maniobras de navegación, limitadas en particular para cada río, con sujeción a las necesidades de las operaciones navales."⁸²

En la actualidad la Secretaría de Marina cumple todas sus actividades por sí sola o en coordinación con otras Secretarías de Estado e instituciones nacionales y extranjeras, también participa en los convenios, convenciones y tratados de los que nuestro país es signatario y tiene relación con el mar y las actividades marítimas como son:

- La tercera convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar de 1982.
- El convenio de Londres sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias.
- La Organización Marítima Internacional (OMI).
- El convenio sobre búsqueda y salvamento (SAR).
- El convenio bilateral con los Estados Unidos, para combatir la contaminación del mar.
- El convenio internacional para prevenir la contaminación del mar por buques, 1973.
- El convenio para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974.
- La Convención de 1988 de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas en la parte relativa al área marítima.

⁸² Secretaría de Marina, www.semar.com.mx.

- La organización hidrográfica internacional en Mónaco.
- La participación en la expedición de permisos para que instituciones nacionales o extranjeras efectúen expediciones o exploraciones científicas en aguas mexicanas.

La Dirección General de Investigación y Desarrollo, que es la autoridad ambiental del mar, tiene como funciones las siguientes: programar, coordinar y realizar investigación oceanográfica y ecológica por sí o con otras dependencias e instituciones, así como opinar sobre los permisos para dichas investigaciones en las zonas marinas mexicanas; establecer la coordinación con instituciones nacionales y extranjeras a fin de intercambiar, registrar y mantener actualizada la información oceanográfica nacional.

Esta Dirección tiene que emitir lineamientos para hacer cumplir las disposiciones en materia de equilibrio ecológico y protección al medio marino, así como autorizar las solicitudes de vertimientos con base en la legislación aplicable. Participar en la implementación de las medidas y programas de preservación y restauración del equilibrio de los ecosistemas del medio marino; intervenir en la aplicación del Plan Nacional de Contingencias para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias Nocivas en el Mar.

También la Dirección debe participar en el desarrollo de la infraestructura, administración y seguridad portuaria, así como del señalamiento marítimo nacional; dirigir, controlar y evaluar el desarrollo de programas de prevención, control y combate de la contaminación del medio ambiente marino. Así como asesorar a los mandos navales en los aspectos técnicos y administrativos, de acuerdos y convenios internacionales en los que forme parte nuestro país, sobre la contaminación del medio marino y sus procedimientos de aplicación.

Para cumplir las disposiciones internacionales de las que México es parte tiene que emitir directivas para llevar a cabo los programas anuales de simulacros de derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas en el mar, para que se determinen las áreas sensibles costeras y marinas, que por sus características o recursos con que cuentan, sean clasificadas como zonas de alto riesgo ante una contingencia ambiental; y para el desarrollo de los programas de monitoreo de muestreo de calidad de agua.

Para cumplir con eficiencia las funciones asignadas, esta dependencia cuenta con 20 departamentos de protección al medio ambiente marino y coordinación de programas contra la contaminación del mar, adscritos a los mandos navales de zonas y sectores navales, a través de los cuales se lleva a cabo el "Programa Permanente de Protección Ecológica a Estados Costeros". Se encuentra un atlas de áreas sensibles a la presencia de contaminantes, que permitirá conocer los recursos marinos o costeros de alto valor comercial, ecológico o turístico, sensibles a la presencia de hidrocarburos u otras sustancias, para adoptar las medidas de prevención necesarias y disminuir los efectos de un derrame en el mar.

A través de los institutos y estudios de investigación oceanográfica, la Secretaría de Marina realiza estudios de la calidad del agua marina, con el fin de determinar el grado de contaminación existente en ambos litorales. También se llevan a cabo sesiones para concienciar y educar ecológicamente a la población estudiantil, pesquera, portuaria entre otras, y se efectúan reuniones con los organismos de coordinación nacional, regional y local del Plan Nacional de Contingencia para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias Nocivas en el Mar, en coordinación con autoridades federales,

estatales, municipales, dependencias educativas y población en general, se efectúan prácticas de entrenamiento y capacitación del personal en el manejo del equipo especializado, para combatir derrames de hidrocarburos y otras sustancias en el mar. Se llevan a cabo operaciones de inspección y vigilancia terrestre y marítima en playas y zonas costeras, con el fin de controlar los vertimientos de hidrocarburos y otras sustancias nocivas al mar.

Se levantan actas de inspección y vigilancia, por vertimientos deliberados o accidentales a diversas fuentes contaminantes, imponiéndoseles la sanción correspondiente de acuerdo con la legislación vigente en materia de protección al medio ambiente marino y se efectúan operaciones de recolección de desechos sólidos y de líquidos en recintos portuarios, playas y bahías. Se realizan operaciones de recolección de desechos sólidos y líquidos por derrames de hidrocarburos en el mar, para minimizar los daños ecológicos.

3.8. Ley de la Navegación

Al crear Carlos Salinas de Gortari, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, la Nueva Ley de la Navegación, entrando en vigor el 5 de Enero de 1994, siendo publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de Enero de 1994; se abrogaron las siguientes leyes: 1. La Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 1983, y sus reformas; 2. La Ley sobre Disposiciones Especiales para el Servicio de Cabotaje, Interior del Puerto Fluvial de la República, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 2 de febrero de 1929; y 3. La Ley de Subvenciones a la Marina Mercante Nacional, publicada en el Diario Oficial de la

Federación el 11 de diciembre de 1930. Y se derogaron: 1. La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, excepto los artículos 222 al 232 y 234 al 250; 2. Los artículos 1º, fracciones I a IV, 169 a 305, 543 a 545 y 547 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; y 3. Los artículos 19, en lo que se oponga a la presente ley, 21, fracciones XIII Y XVI a XVIII, 641 a 644, 1043, fracciones III, V, VII y VIII y 1044 del Código de Comercio.

Solo nos enfocaremos en el Capítulo VII denominado Prevención de la Contaminación Marina, la cual consta solo de dos artículos, los cuales son:

Artículo 65.- “Queda prohibido a toda embarcación arrojar lastre, escombros, basura, derramar petróleo o sus derivados, aguas residuales de minerales u otros elementos nocivos o peligrosos, de cualquier especie que ocasione daños o perjuicios en las aguas de jurisdicción mexicana.”⁸³

Artículo 66.- “En las aguas de jurisdicción mexicana, la Secretaría será la encargada de hacer cumplir las obligaciones y prohibiciones establecidas en el Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques, incluyendo su protocolo, enmiendas y los demás tratados internacionales, en la materia, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.”⁸⁴

En los casos de descargas y derrames accidentales, la Secretaría se podrá coordinar con la de la marina.

⁸³ Ley de la Navegación, Diario Oficial de la Federación, 1994, Artículo 65.

⁸⁴ Ibidem, Artículo 66.

La Secretaría de Marina hará cumplir en las aguas de jurisdicción mexicana, lo relativo a vertimientos deliberados y las medidas preventivas que se establezcan en el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias.

La prohibición que se maneja en este capítulo es para toda clase de embarcaciones, nos deja muy claro, cuales son las sustancias que no se deben de arrojar dentro de la jurisdicción mexicana. La Secretaría de Comunicación y Transporte debe hacer cumplir las obligaciones y prohibiciones establecidas en el Convenio ya antes mencionado, cuando se den los casos de descargas y derrames accidentales podrá coordinarse con la Secretaría de Marina, y esta a su vez hará cumplir en las aguas de jurisdicción mexicana, todo lo establecido a los vertimientos deliberados y medidas preventivas por dicho Convenio.

En realidad falta mucho por hacer para lograr un control en la contaminación marina.

3.9. Ley Federal del Mar

“Regir las zonas marinas que forman parte del territorio nacional y en lo aplicable más haya de este en las zonas marinas donde la nación ejerce derechos de soberanía, jurisdicciones y otros derechos dentro del marco del sistema nacional de planeación democrática.”⁸⁵

El Diario Oficial de la Federación publicó el 8 de enero de 1986 la Ley Federal del Mar, fue con Miguel de la Madrid H., Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, la presente Ley deroga la Ley Reglamentaria del

⁸⁵ Op. Cit. Campos, p. 59

Párrafo Octavo del Artículo 27 Constitucional, relativo a la Zona Económica Exclusiva, publicada en el Diario Oficial del Federación el 13 de febrero de 1976.

La idea original consistía en la formación de un código del derecho del mar, sumamente extenso, en donde se intentó revisar y refundir las diferentes leyes y reglamentos que se ocupan de la pesca, de los recursos marinos en general, de las materias de comunicaciones marítimas; de materias aduaneras y sanitarias, así como de los aspectos internacionales del derecho del mar, que afectan a nuestro país. Se terminó elaborando un texto comparativamente mucho más reducido, que habla de varias materias relacionadas con la competencia de varias Secretarías de Estado, pero que tiene la virtud de, por un lado, no restarles esa misma competencia y, por otro lado, coordinar adecuadamente el régimen jurídico aplicable.

Está dividida en dos títulos, que amparan a un total de 65 artículos y 4 transitorios. Los títulos, a su vez, se subdividen en capítulos.

El título primero está consagrado a la enunciación de los principios generales o disposiciones generales, y se divide en cuatro capítulos: el primero se ocupa de la determinación de los ámbitos de aplicación de la ley; el segundo de las instalaciones marítimas; el tercero de los recursos y del aprovechamiento económico del mar; y el cuarto de la protección y preservación del medio marino y de la investigación científica marina, siendo este el capítulo del cual nos ocuparemos más adelante.

Declarándose en el **artículo 1º** del capítulo primero de este título que la presente Ley es reglamentaria del artículo 27 constitucional párrafos cuarto, quinto, sexto y octavo, siempre en materia relativa a las zonas marinas mexicanas.

El **artículo 2º**, por su parte, contiene la declaración de que dicha ley tiene el carácter de federal y que sus disposiciones son de orden público.

El artículo 3º se enumera las zonas a las que se refiere, siguiendo a la doctrina internacional: el mar territorial; aguas marinas interiores; a la zona contigua; a la zona económica exclusiva y a las plataformas continental y las insulares y termina con una fórmula elástica, diciendo "y cualquier otra permitida por el Derecho Internacional".

El artículo 6º.- las obras, islas artificiales, instalaciones y estructuras marinas; el régimen aplicable a los recursos marinos de estas aguas; el régimen aplicable a los recursos no marinos y a cualquier otro tipo de aprovechamiento económico; así como a los problemas relacionados con la protección y conservación de dichos recursos.

En los capítulos II, III y IV, la ley se detiene en explicar con detalle lo relativo a las instalaciones marinas; a los recursos y aprovechamientos económicos, al igual que a los problemas relacionados con la protección, preservación del medio marino y problemas de investigación científica.

Artículo 21.- "En el ejercicio de los poderes, derechos, jurisdicciones y competencias de la Nación dentro de las zonas marinas mexicanas, se aplicarán la Ley Federal de Protección al Ambiente, la 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."⁸⁶

Artículo 22.- "En la realización de actividades de investigación científica en las zonas marinas mexicanas, se aplicaran los siguientes principios:

- I. Se realizarán exclusivamente con fines pacíficos;
- II. Se realizarán con métodos y medios científicos adecuados, compatibles con la presente Ley y demás leyes aplicables y con el derecho internacional;
- III. No interferirán injustificadamente con otros usos legítimos del mar compatibles con la presente ley y con el derecho internacional;
- IV. Se respetarán todas las leyes y reglamentos pertinentes a la protección y preservación del medio marino;
- V. No constituirán fundamento jurídico para ninguna reivindicación sobre parte alguna del medio marino o sus recursos,
- VI. Cuando conforme a la presente ley son permitidos para sus realizaciones extranjeros, se asegurará el mayor grado posible de participación nacional, y
- VII. En le caso de la fracción anterior, la nación se asegurará que se le proporcionen los resultados de la investigación y, si así lo solicita, la asistencia necesaria para su interpretación y evaluación."⁸⁷

Esta debe ser reservada solo y exclusivamente a los mexicanos y sólo, como excepción, se podrían conceder autorizaciones de investigación únicamente

⁸⁶ Ley Federal del Mar, Diario Oficial, 1986, Artículo 21.

⁸⁷ Ibidem, Artículo 22.

a instituciones culturales y universitarias extranjeras, previo convenio de colaboración con alguna institución afín mexicana. Pero en ningún caso permitir la investigación a organismos o empresas extranjeras que trabajen en programas oficiales, ya que, la mayoría de las veces bajo el amparo de programas culturales, realizan investigaciones con fines estratégicos, militares, económicos o políticos, perjudiciales para nuestro país.

CAPÍTULO IV

Convenios Internacionales Vigentes, Ratificados por México

Sumario: 4.1. Convenio sobre la Protección de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, 4.2. Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos, 4.3. Protocolo Relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Contaminación del Mar por Sustancias Distintas de los Hidrocarburos, 4.4. Acuerdo de Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América sobre la Contaminación del Medio Marino por Derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias Nocivas, 4.5. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 4.6. Convenio para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino en la Región del Gran Caribe y el Protocolo de Cooperación para Combatir los Derrames de Hidrocarburos en la Región del Gran Caribe, 4.7. Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación, 4.8. Protocolo de 1978 Relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973.

4. Convenios Internacionales Vigentes, Ratificados por México

En éste último capítulo hablaré, de todos los tratados, convenios, convenciones y protocolos, en los que México haya y siga formando parte de ellos. No solo se hará mención de cuales son los capítulos con sus artículos que hablan específicamente de la contaminación del mar, se llevará a cabo un análisis de su contenido.

En 1948, después de un largo esfuerzo y lucha por el reconocimiento de la impostergable necesidad de crear un organismo internacional permanente, capaz de coordinar y fomentar la medidas encaminadas a mejorar la seguridad de las operaciones marítimas, surge, auspiciada por la Organización de la Naciones Unidas (ONU), la Organización Marítima Internacional (OMI) como primer Organismo Internacional dedicado, exclusivamente, a asuntos del mar.

La contaminación del mar debido a los derrames de las embarcaciones continúa reduciéndose debido al aumento de conciencia ambiental por parte de la industria de embarques marítimos y a las presiones industriales. Los factores que ejercen una influencia en este cambio de actitud incluyen los grandes esfuerzos de la Organización Marítima Internacional por lograr los objetivos de embarques seguros y mares más limpios, además de ocuparse de otros aspectos relacionados con la prevención de la contaminación del mar, OMI ejerce las funciones de Secretaría, en relación con el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y Otras Materias.

Las convenciones internacionales relativas a la contaminación marítima y la Ley del Mar han sido empleadas para ilustrar el cambio desde el sistema Unilateral al sistema de administración internacional.

Enfoque Unilateral. "Históricamente, la posición fue un enfoque unilateral hacia los reglamentos de la contaminación de las embarcaciones. De acuerdo a la ley internacional, un barco mercante extranjero que navega en aguas territoriales mediante el ejercicio general del derecho de travesía inocente está considerado como navegando en alta mar. La travesía del barco mercante no deberá ser detenida y no deberá estar sujeta a condiciones, a menos de que dicha travesía sea perjudicial para la paz, para el buen orden o seguridad del Estado costero o para las leyes estatales de costa y sus reglamentos relacionados con dichos asuntos. El albedrío del que disfrutaban los estados costeros para ejercer jurisdicción administrativa, civil o criminal en sus aguas territoriales sobre embarcaciones mercantes extranjeras limita el ejercicio de ese derecho."⁸⁸

Es aparente que este enfoque es inapropiado por varias razones. Primeramente, la administración unilateral de un medio ambiente común como los océanos pueden poner en peligro el interés legítimo de otras naciones. Segundo, el control unilateral puede convertirse en un vehículo de los Estados costeros para expandir su jurisdicción a asuntos no relacionados. Tercero, solamente los esfuerzos unidos pueden lograr el éxito ante el reto ambiental. Cuarto, la protección del medio ambiente marítimo está íntimamente relacionado con actividades tales como la navegación y la pesca, las cuales son de interés internacional.

Enfoque Regional. "Existen recientemente acuerdos bilaterales y subregionales que enfrentan la situación de la contaminación accidental de las

⁸⁸ B. A., Hunter David, Et. Al. "Panorama de los Reglamentos Ambientales Internacionales sobre Contaminación en el Mar", Nos. 29-30, PEMEX LEX Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, Noviembre-Diciembre 1990, p. 20.

embarcaciones. Según el enfoque regional, los Estados costeros de un mar semi-cerrado adoptan un sistema, el cual establece principios generales para gobernar el control de los diversos tipos de contaminación y de la estructura organizacional de los planes.⁸⁹ Existen dos tipos de planes regionales: aquéllos dentro del sistema de las Naciones Unidas y aquéllos fuera de éste.

Tiene varias ventajas para el control de la contaminación del medio ambiente marítimo. Primero, las políticas regionales declaran que los enfoques globales para la contaminación de fuentes basadas en tierra son inapropiados. Segundo, los planes regionales establecen diferencias específicas en lo océanos, que serán elaboradas dentro de sus criterio administrativo. Tercero, los mecanismos anti-contaminantes regionalmente organizados pueden estar listos con más oportunidad en una situación de emergencia. Cuarto, el enfoque regional estimula la participación máxima de las naciones regionales. Finalmente, un enfoque regional puede estimular una mayor cooperación y consultación.

Enfoque Internacional. "Existen varios factores que sugieren que la contaminación generada por las embarcaciones requiere más bien de un enfoque internacional del asunto. A menudo se considera que el enfoque internacional de la contaminación generada por las embarcaciones es el único medio efectivo para la administración del medio ambiente marítimo. Los proponentes de esta política sostienen que los planes puramente regionales no son compatibles con el principio fundamental de la ley del mar; si alta mar esta abierto a todas las naciones, entonces el control sobre cualquier detrimento originado por una nación deberá

⁸⁹ Ibidem.

ser regulado por una agencia global y que el enfoque global está apoyado por el hecho de que la contaminación no reconoce fronteras."⁹⁰

Las dificultades creadas por el enfoque de la política internacional están resumidas por la complejidad de las organizaciones internacionales que brinda apoyo a los planes internacionales. La estructura de las organizaciones internacionales en el área de la contaminación generada por embarcaciones no tiene buena coordinación generando una dispersión de esfuerzos, una gran confusión e ineficiencia.

México ha aprobado, ratificado y promulgado las siguientes convenciones internacionales y los cuales en la actualidad se encuentran vigentes:

- A) Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias.
- B) Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos.
- C) Protocolo Relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Contaminación del Mar por Sustancias Distintas de los Hidrocarburos, 1973.
- D) Acuerdo de Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América sobre la Contaminación del Medio Marino por Derrames de Hidrocarburos y otras Substancias Nocivas.
- E) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

⁹¹ Ibidem. p. 21.

- F) Convenio para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino en la Región del Gran Caribe y el Protocolo de Cooperación para Combatir los Derrames de Hidrocarburos en la Región del Gran Caribe.
- G) Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su eliminación.
- H) Protocolo de 1978 Relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973.

4.1. Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias

Hablar del vertimiento de desechos en el mar, es como referirnos a la historia misma de la humanidad; cabe recordar que, durante siglos, los mares se han utilizado como lugar de evacuación de los desechos resultantes de la actividad humana y, como casi siempre sucede, el hombre ha dado por supuesta la capacidad de los océanos para soportarla, de tal manera que, irresponsablemente, año con año hemos vertido millones de toneladas de desechos en forma incontrolada, comprometiendo el frágil equilibrio ecológico no sólo de los mares, sino del planeta entero.

En junio de 1971, se reunió en Londres un Grupo Intergubernamental de Trabajo sobre Contaminación del Mar. En esta reunión, el grupo recomendó que se preparase un acuerdo internacional para regular el vertimiento mundial en el mar de desechos transportados desde tierra. La Conferencia de Estocolmo de 1972, recomendó que los gobiernos procurasen que "el vertimiento en el océano

por sus nacionales en todas parte, o por cualquier persona en las zonas sometidas a su jurisdicción, se controlaran en la terminación y la puesta en vigor, lo antes posible, de un instrumento general para el control del vertimiento en el océano...”.

El día 29 del mes de diciembre del año 1972, Luis Echeverría Álvarez, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, hizo saber que el Convenio fue aprobado por la H. Cámara de Senadores del Congreso de la Unión el día 13 del mes de diciembre del año 1973. Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del día 27 del mes de mayo del año 1974, fue ratificado el día 12 del mes de septiembre del año 1974.

Huelga decir, que nuestro país es parte de este instrumento jurídico, de conformidad con el decreto promulgatorio publicado en el Diario Oficial de la Federación el 16 de julio de 1975, además de ser uno de los países depositarios del mismo con Estados Unidos, Gran Bretaña y la Unión Soviética.

Este Convenio se encuentra integrado por 22 Artículos y tres anexos, mismos que han sufrido dos modificaciones: por Enmiendas de la Resolución LDC5 (III), del 12 de octubre de 1978 y que entraron en vigor el 11 de marzo de 1979 y a través de la Resolución LDC12 (V), del 24 de septiembre de 1980, vigentes a partir del 11 de marzo de 1981. Es también conocido como el “Convenio de Londres sobre Vertimiento” o en idioma inglés como Convenio “DUMPING”.

ARTÍCULO I

“Las Partes Contratantes promoverán individual y colectivamente el control efectivo de todas las fuentes de contaminación del medio marino, y se comprometen especialmente a adoptar todas las medidas posibles para impedir la

contaminación del mar por el vertimiento de desechos y otras materias que puedan constituir un peligro para la salud humana, dañar los recursos biológicos y la vida humana, dañar los recursos biológicos y la vida marina reducir las posibilidades de esparcimiento o entorpecer otros usos legítimos del mar.”⁹¹

ARTÍCULO II

“Las Partes Contratantes adoptarán, de acuerdo con lo dispuesto en los Artículos siguientes, medidas eficaces individualmente, según su capacidad científica, técnica y económica, y colectivamente, para impedir la contaminación del mar causada por vertimiento, y armonizarán sus políticas a este respecto.”⁹²

Los primeros Artículos señalan el objetivo principal del Convenio.

ARTÍCULO III

“A los efectos del presente Convenio:

1. a. Por “vertimiento” se entiende

- i. toda evacuación deliberada en el mar de desechos u otras materias efectuada desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar;
- ii. todo hundimiento deliberado en el mar de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.

b. El “vertimiento” no incluye:

- i. la evacuación en el mar de desechos y otras materias que sean incidentales a las operaciones normales de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y de sus equipos o que se deriven de ellas, excepto los

⁹¹ Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias. Diario Oficial, 1975. Artículo I. p. 5.

⁹² Ibidem. Artículo II p. 5.

desechos y otras materias transportados por o a buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar, que operen con el propósito de eliminar dichas materias o que se deriven del tratamiento de dichos desechos u otras materias en dichos buques, aeronaves, plataformas o construcciones;

ii. la colocación de materias para un fin distinto del de su mera evacuación, siempre que dicha colocación no sea contraria a los objetivos del presente Convenio.

c. La evacuación de desechos u otras materias directamente derivados de la exploración, explotación y tratamientos afines, fuera de la costa, de los recursos minerales de los fondos marinos o con ellos relacionados no estará comprendida en las disposiciones del presente Convenio.

2. Por "buques y aeronaves" se entienden los vehículos que se mueven por el agua o por el aire, de cualquier tipo que sean. Esta expresión incluye los vehículos que se desplazan sobre un colchón de aire y los vehículos flotantes, sean o no autopropulsados.

3. Por "mar" se entienden todas las aguas marinas que no sean las aguas interiores de los Estados.

4. Por "desechos u otras materias" se entienden los materiales y sustancias de cualquier clase, forma o naturaleza.

5. Por "permiso especial" se entiende el permiso concedido específicamente tras previa solicitud y de conformidad con el Anexo II y el Anexo III.

6. Por "permiso general" se entiende un permiso concedido previamente y de conformidad con el Anexo III.

7. Por "la Organización" se entiende la organización designada por la Partes Contratantes de conformidad con el Apartado 2 del Artículo XIV.⁹³

Es imprescindible señalar que el inciso "c" quedó abrogada por el Convenio de Montego Bay de 1982, concretamente en su Parte XI al establecerse las disposiciones para regular los fondos marinos.

Es precisamente en este Artículo con su definición de vertimiento que el Convenio se distingue de cualquier otro que también tenga la finalidad de evitar y controlar la contaminación en el mar, al entenderlo como una acción deliberada para cuyo acto se requiere de un permiso especial o bien un permiso general.

ARTICULO IV

"1. Conforme a las disposiciones del presente Convenio, las Partes Contratantes prohibirán el vertimiento de cualesquiera desechos u otras materias en cualquier forma o condición, excepto en los casos que se especifican a continuación:

a. se prohíbe el vertimiento de los desechos u otras materias enumerados en el Anexo I;

b. se requiere un permiso especial previo para el vertimiento de los desechos u otras materias enumeradas en el Anexo II;

c. se requiere un permiso general previo para el vertimiento de todos los demás desechos o materias.

2. Los permisos se concederán ten sólo tras una cuidadosa consideración de todos los factores que figuran en el Anexo III, incluyendo los estudios previos

⁹³ Ibidem. Artículo III, p.p. 5 y 6.

de las características del lugar de vertimiento, según se estipula en las secciones B y C de dicho Anexo.

3. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio puede ser interpretado en el sentido de impedir que una Parte Contratante prohíba, en lo que a esa parte concierne, el vertimiento de desechos u otras materias no mencionadas en el Anexo I. La Parte en cuestión notificará tales medidas a la Organización."⁹⁴

Establece claramente las disposiciones de prohibición de vertimientos señalando que queda prohibido el vertimiento:

De los desechos u otras materias enumeradas en el Anexo I.

Se requiere un permiso especial para los desechos u otras materias enumeradas en el Anexo II.

Se requiere un permiso general previo para el vertimiento de todos los demás desechos o materias.

Los permisos se concederán tan sólo tras una cuidadosa consideración de todos los factores que figuran en el Anexo III.

Características inminentemente técnicas referentes a la composición de la materia que vaya a vertirse, incluyendo su cantidad, forma, propiedades físicas y otras particulares (toxicidad, persistencia química y biológica, etc.).

Características del lugar de vertimiento y el método de depósito; tasa de eliminación por periodo específico; métodos de envasado; características de dispersión.

Consideraciones y condiciones generales sobre los posibles efectos de esparcimiento en la vida marina y otros usos del mar, así como la posibilidad de disponer de otros métodos de eliminación en tierra.

⁹⁴ Ibidem. Artículo IV, p. 6.

ARTÍCULO V

“1. Las disposiciones del Artículo IV no se aplicarán cuando sea necesario salvaguardar la seguridad de la vida humana o de buques aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar, en casos de fuerza mayor debidos a las inclemencias del tiempo o en cualquier otro caso que constituya un peligro para la vida humana o una amenaza real para buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar, si el vertimiento parece ser el único medio para evitar la amenaza y si existe toda probabilidad de que los daños emanantes de dicho vertimiento sean menores que los que ocurrirían de otro modo. Dicho vertimiento se llevará a cabo de forma que se reduzca al mínimo la probabilidad de que se ocasionen daños a seres humanos o a la vida marina y se pondrá inmediatamente en conocimiento de la Organización.

2. Una Parte Contratante podrá expedir un permiso especial como excepción a lo dispuesto en el inciso a) del apartado 1 del Artículo IV, en casos de emergencia que provoquen riesgos inaceptables para la salud humana y en los que no quepa otra solución factible. Antes de expedirlo, la Parte consultará con cualquier otro país o países que pudieran verse afectados y con la Organización, quien, después de consultar con las otras Partes y con las Organizaciones Internacionales que estime pertinentes recomendará sin demora a la Parte, de conformidad con el Artículo XIV, los procedimientos más adecuados que deban ser adoptados. La Parte seguirá estas recomendaciones en la máxima medida factible de acuerdo con el plazo dentro del cual deba tomar las medidas y con la obligación de principio de evitar daños al medio marino e informará a la Organización de las medidas que adopte. Las Partes se comprometen a ayudarse mutuamente en tales situaciones.

3. Cualquier Parte Contratante podrá renunciar al derecho reconocido en el apartado 2 de presente artículo en el momento de ratificar el presente Convenio o de adherirse al mismo o en cualquier otro momento ulterior.⁹⁵

Establece la excepción al cumplimiento de las disposiciones citadas anteriormente sólo cuando sea menester salvaguardar la seguridad de la vida humana o de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar. En los casos de fuerza mayor, producto de las inclemencias de tiempo; es decir, en un verdadera caso de emergencia, mismo que deberá ser notificado a la OMI.

ARTÍCULO VI

"1. Cada Parte Contratante designara una autoridad o autoridades apropiadas para:

a. expedir los permisos especiales que se requerirán previamente para el vertimiento de materias enumeradas en el Anexo II y en las circunstancias previstas en el apartado 2 del Artículo V;

b. expedir los permisos generales que se requerirán previamente para el vertimiento de todas las demás materias;

c. llevar registros de la naturaleza y las cantidades de todas las materias que se permita verter, así como del lugar, fecha y método del vertimiento;

d. vigilar y controlar individualmente o en colaboración con otras Partes y con Organizaciones Internacionales competentes las condiciones de los mares para los fines de este Convenio.

⁹⁵ Ibidem. Artículo V, p. 6.

2. La autoridad o autoridades competentes de una Parte Contratante expedirán permisos previos especiales o generales de conformidad con el apartado 1 respecto a las materias destinadas a ser vertidas.

a. que se carguen en su territorio;

b. que se carguen en un buque o aeronave registrado o abanderado en su territorio, cuando la carga tenga lugar en el territorio de Estado que no sea parte de ese Convenio.

3. En la expedición de permisos con arreglo a los incisos a) y b) del apartado 1 de este artículo, la autoridad o autoridades apropiadas observarán las disposiciones del Anexo III, así como los criterios, medidas y requisitos adicionales que se consideren pertinentes.

4. Cada Parte Contratante comunicará a la Organización y, cuando proceda a las demás Partes, directamente o a través de una Secretaría establecido con arreglo a un acuerdo regional, la información especificada en los incisos c) y d) del apartado 1 de este artículo y los criterios, medidas y requisitos que adopte de conformidad con el apartado 3 de este artículo. El procedimiento a seguir y la naturaleza de dichos informes serán acordados por las Partes mediante consulta.⁹⁶

Obliga a que cada Parte Contratante del Convenio designe a una autoridad competente para que vigile el cumplimiento de estas expedición de permisos especiales, generales, llevar registros de vertimientos y controlar individualmente o en colaboración con otras Partes y con Organizaciones Internacionales competentes las condiciones de los mares para los fines de este Convenio.

⁹⁶ Ibidem. Artículo VI, p.p. 6 y 7.

En nuestro país, esta autoridad es la Secretaría de Marina, a través de la Dirección General de Ecología Marina.

ARTÍCULO VII

1. Cada Parte Contratante adoptará las medidas necesarias para la aplicación del presente Convenio a todos los:

a. buques y aeronaves matriculados en su territorio o que ostenten su pabellón;

b. buques y aeronaves que carguen en su territorio o en sus aguas territoriales materias destinadas a ser vertidas;

c. buques y aeronaves y plataformas fijas o flotantes bajo su jurisdicción, que se crea se dedican a operaciones de vertimiento.

2. Cada Parte tomará en su territorio las medidas apropiadas para prevenir y castigar las conductas en contravención con las disposiciones del presente Convenio.

3. Las Partes acuerdan cooperar en la elaboración de procedimientos para la aplicación efectiva del presente Convenio, especialmente en alta mar, incluidos procedimientos para informar sobre los buques y aeronaves que hayan sido vistos realizando operaciones de vertimiento en contravención con el Convenio.

4. El presente Convenio no se aplicará a los buques y aeronaves que tengan derecho a inmunidad soberana con arreglo al Derecho Internacional. No obstante, cada Parte asegurará, mediante la adopción de las medidas apropiadas que los buques y aeronaves que tenga en propiedad o en explotación operen en forma compatible con el objeto y fines del presente Convenio e informará a la Organización de conformidad con lo anterior.

5. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará el derecho de cada Parte a adoptar otras medidas, conforme a los principios del Derecho Internacional, para impedir vertimientos en el mar.⁹⁷

Con respecto al ámbito de aplicación del Convenio, dispone que cada Parte adoptará las medidas necesarias para que se aplique a todos los: a) Buques y aeronaves matriculados en su territorio o que ostenten su pabellón. b) Buques y aeronaves que carguen en su territorio o en sus aguas territoriales materias destinadas a ser vertidas. C) Buques, aeronaves y plataformas fijas o flotantes bajo su jurisdicción que se crea se dedican a operaciones de vertimiento.

Desde luego, también dispone que el presente Convenio no se aplicará a los buques y aeronaves que tengan derecho a inmunidad soberana con arreglo al Derecho Internacional, que de conformidad con el CONVEMAR conocido como el Convenio de Montego Bay de 1982, como los buques de guerra y aquellos que estén dedicados al servicio público del Estado.

Los **Artículos VIII, IX y X** se refieren a la concertación, acuerdos regionales por parte de los Estados Contratantes, estableciendo que deberán fomentar la capacitación del personal científico y técnico, suministro del equipo e instalaciones y servicios necesarios para investigación, control y vigilancia de la evacuación y tratamiento de desechos que contribuyan a evitar, prevenir o mitigar la contaminación.

En este mismo sentido, obliga a que conforme a los principios del Derecho Internacional, las Partes Contratantes elaboren entre sí, procedimientos para la declaración de responsabilidades por daños causados al medio ambiente por el vertimiento de desechos y otras materias.

⁹⁷ Ibidem. Artículo VII, p. 7.

El **Artículo XI** deja a la consideración de la Primera Comisión Consultiva el arreglo de controversias en la interpretación y aplicación del Convenio.

El **Artículo XII** compromete a las Partes a fomentar protección del medio marino contra la contaminación de medidas nocivas peligrosas, contaminantes radioactivos, agentes de la guerra química y biológica, temas que han sido motivo de nuevos tratados.

El **Artículo XIII** establece que nada de lo dispuesto a contravenir las normas señaladas en el CONVEMAR.

Del resto del **Articulado, del XIV al XXII**, se disponen ordenamientos de carácter general de todo tratado internacional, como son las funciones de Secretaría, Enmiendas, Firma, Ratificación, Depositario y Vigencias.

Al remitirnos a estos anexos, señalaremos que de conformidad con el **Anexo II**, requieren especial atención para el otorgamiento de un permiso especial:

a) Los desechos que contengan cantidades considerables de: arsénico, plomo, cobre, zinc, y sus compuestos; compuestos orgánicos de silicio, cianuros, fluoruros, pesticidas y sus subproductos no incluidos en el Anexo I.

b) Al conceder permiso para el vertimiento de grandes cantidades de ácidos y álcalis, se tendrá en cuenta la posible presencia en esos desechos de las sustancias antes señaladas y además las sustancias adicionales como berilio, cromo, níquel, vanadio y sus compuestos.

c) Los contenedores, chatarras y otros desechos voluminosos que puedan hundirse hasta el fondo del mar y obstaculizar seriamente la pesca o la navegación.

d) Los desechos radioactivos u otras materias radioactivas no incluidas en el Anexo I. Para la expedición de permisos de vertimiento de estas materias, las Partes deberán tener debidamente en cuenta las recomendaciones del Organismo Internacional de Energía Atómica. Y,

El inciso "e" que forma parte de la Enmienda del 12 de octubre de 1978, nos señala que: E. Al expedir los permisos especiales de incineración de las sustancias y materias enunciadas en el presente Anexo, las Parte aplicarán las Reglas para el Control de la incineración de desechos y otras materias en el mar que figuran en el Adendo del Anexo I. Éste Adendo se encuentra conformado por 9 reglas que establecen el sistema y control de incineración de desechos y otras materias en el mar.

Por lo que hace a la **Regla 1**, define por "estación incineradora marítima", un buque, una plataforma o construcción cuyas operaciones tengan por fin efectuar incineraciones en el mar.

Naturalmente, las actividades inherentes a las operaciones normales de buques, plataformas u otras construcciones quedan excluidas del ámbito de esta definición.

La Regla 2 señala el ámbito de aplicación. En primer lugar los compuestos orgánicos halogenados y los plaguicidas y subproductos de éstos no comprendidos en el Anexo I y que son:

1. Compuestos orgánicos halogenados.
2. Mercurio y compuestos de cadmio.
3. Cadmio y compuestos de cadmio.

4. Plásticos persistentes y demás materiales sintéticos que puedan obstaculizar la pesca, la navegación u otras utilidades legítimas del mar.

5. Petróleo crudo y sus desechos, productos refinados del petróleo, residuos de la destilación del petróleo y cualesquiera mezclas que contengan esos productos, cargados a bordo con el propósito de vertirlos.

Este párrafo 5 del Anexo I es conforme a las Enmiendas del 24 de septiembre del 1980 que entrara en vigor el 11 de marzo de 1981, pues anteriormente señalaba: "5. Petróleo crudo, fuel-oil, aceite pesado diesel, y aceites lubricantes, fluidos hidráulicos y mezclas que contengan esos hidrocarburos, cargados con el fin de ser vertidos".

6. Desechos u otras materias de alto nivel radioactivo.

7. Materiales de cualquier forma producidos para la guerra química y biológica.

Retomando las indicaciones de la Regla 2 para el control de la incineración, también se preceptúa que antes de expedir un permiso de incineración en el mar las Partes Contratantes considerarán primero la posibilidad de recurrir a otros medios de tratamiento, evacuación o eliminación situados en tierra, o de tratar los desechos u otras materias para hacerlos menos perjudiciales.

El hecho de que se permitan las incineraciones en el mar no se interpretará nunca como obstáculo a que se rosiga la búsqueda de soluciones ecológicamente mejores, incluido el perfeccionamiento de técnicas nuevas.

La otra enmienda del 12 de octubre de 1978 se refiere precisamente al párrafo 10 que se añadió al Anexo I el que señala: "10. La prohibición de evacuar los desechos u otras materias a que se hace referencia en los párrafos 1 y 5 compuestos orgánicos halogenados y petróleo crudo y sus desechos, productos refinados del petróleo, residuos de la destilación del petróleo y cualesquiera mezclas que contengan esos productos, cargados a bordo con el propósito de

vertirlos así como los materiales señalados e la Enmienda al Anexo II contenida en el Apartado E; arsénico, plomo, cobre, zinc y sus compuestos, compuestos orgánicos de silicio, cianuro, fluoruros, pesticidas y sus subproductos, a excepción de éstos, cualquier otro desecho o materia estará controlada de un modo satisfactorio a juicio de la Parte Contratante que expida el permiso especial. Y para la incineración en el mar de desechos u otras materias que no estén comprendidas en los párrafos 1 y 3, es decir, los anteriormente señalados de esta Regla, se exigirá un permiso general.

Ambos permisos tanto especiales como generales, deberán cumplir con las reglas y directrices para el control de la incineración de desechos y otras materias, aplicables conforme al tipo de desecho que se trate.

Para la implantación de un sistema de incineración la **Regla 3** establece un procedimiento que consiste en efectuar:

- a) Un reconocimiento inicial a toda estación incineradora para garantizar que durante la incineración, los rendimientos en cuanto a combustión y a destrucción superan el 99.9%
- b) El Estado bajo cuya dirección se efectúe el reconocimiento habrá de: I) Aprobar el emplazamiento y tipo de dispositivos termoeléctricos, así como el método de utilización de éstos; II) Aprobar el sistema de muestreo, incluido el emplazamiento de las sondas, los dispositivos de análisis y el método de registro de gases; III) Garantizar que se han instalado dispositivos aprobados para interrumpir automáticamente la alimentación de desechos al incinerados si la temperatura desciende por debajo de mínimas aprobadas; IV) Comprobar que no es posible eliminar los desechos y otras materias de la estación incineradora marítima como no sea por medio del

incinerador durante las operaciones normales; V) Aprobar los dispositivos que controlan y registran los caudales de alimentación de desecho y de combustibles; y VI) Comprobar el funcionamiento del sistema de incineración, sometiéndose a una rigurosa vigilancia de emanaciones en la chimenea, incluidas las mediciones de O₂, CO, CO₂, del contenido orgánico halogenado y del contenido hidrocarbúrico total, utilizando desechos considerados como típicos de los que se vayan a incinerar.

- c) El sistema de incineración será reconocido al menos cada dos años para garantizar que el incinerador sigue cumpliendo con las presente reglas. El alcance del reconocimiento bienal se basará en una evaluación de los datos de funcionamiento durante los años anteriores.

Una vez realizado el reconocimiento y comprobado que el sistema de incineración cumple con las presentes reglas, la Parte Contratante expedirá un impreso de aprobación. Adjuntando copia del informe de reconocimiento, el que será aceptado por las otras Partes Contratantes, y se enviará a la Organización una copia. Después de efectuado este procedimiento, no podrá hacerse ningún cambio que pueda afectar el funcionamiento de incineración.

Como se puede deducir, este procedimiento no es muy expedito, además de que los equipos que se requieren para su funcionamiento son muy costosos. Más aún, la **Regla 4** exige estudios especiales para aquellos tipos de desechos, con dudas acerca de su destructibilidad térmica.

La **Regla 5** prescribe las normas del funcionamiento, señalando que deberá garantizarse que no se produzca a temperaturas de la Ila inferiores a 1250 grados centígrados, y que el rendimiento, en cuanto a combustión, sea por lo meno del 99.95 + 0.05%.

Que no debe haber humo negro, ni prolongación de la llama por encima del plano de la chimenea. Asimismo, la estación incineradora marítima deberá responder prontamente y en todo momento, a las llamadas de radio durante la incineración.

La **Regla 6** establece que como mínimo durante cada operación de incineración se registren los siguientes datos, mismos que deberán conservarse para efectos de inspección:

- a) Mediciones continuas de la temperatura mediante dispositivos termométricos. Aprobadas.
- b) Fecha, hora y duración de la incineración y registro de los desechos que se incineran.
- c) Citación del buque determinada por medios de navegación apropiados.
- d) Caudales de alimentación de desechos y de combustibles: en el caso de desechos y combustibles líquidos, el caudal será registrado continuamente; esta última prescripción no es aplicable a los buques que estén en servicio antes del 1° de enero de 1979 o en esa fecha.
- e) Concentración de CO y CO₂ en los gases de combustión.
- f) Rumbo y velocidad del buque.

Y que todos estos registros, así como los impresos de aprobación, copias de los informes de reconocimiento y de los permisos expedidos por la Parte Contratante se conservarán en la estación incineradora marítima de que se trate.

La **Regla 7** se refiere al control de la naturaleza de los desechos que han de ser incinerados, en cuanto a que el permiso debe contener información relativa a las características de los desechos o materias de que se trate, conforme al Anexo III.

La **Regla 8** establece las condiciones que deberán conservarse para la determinación de los lugares de incineración que analizaremos en el Anexo III y finalmente, la **Regla 9** preceptúa la obligación de las Partes de cumplir los procedimientos de notificación.

Para concluir con las enmiendas del 24 de septiembre de 1980, falta precisar que en la última parte del Anexo II relativo al tipo de desechos y materiales que requieran especial atención para la expedición de un permiso de vertimiento se agregó un inciso más, que efectivamente nos dice: "f. Las sustancias que, aunque de naturaleza no tóxica, puedan resultar perjudiciales por las cantidades en que se vierten o que tienden a reducir sensiblemente las posibilidades de esparcimiento".

Hasta aquí, se ha analizado los diversos tipos de desechos y sustancias que enlistan los Anexos I y II, para los cuales se requiere especial atención.

A casi 33 años de su adopción, el Convenio de Londres no ha sido "letra muerta", al contrario, año con año, al llevarse a cabo las reuniones consultivas de las Partes, se ha tratado de ir al paso de la gran era tecnológica que estamos viviendo. De esta manera, desde 1978 se han adoptado enmiendas al Convenio, publicado directrices y resoluciones, así como debatido un número considerable de asuntos clave que a menudo resultan ser muy controvertidos.

Tres ejemplos de esta situación lo constituyen: la incineración en el mar, los desechos radioactivos y los movimientos transfronterizos de desechos.

La incineración en el mar era todavía un método muy reciente de eliminación de desechos, cuando se redactó el Convenio de Londres, y en consecuencia, no fue considerada desde un principio. Sin embargo, en 1978 su práctica se había extendido mucho más, por lo que en la Tercera Reunión

Consultiva de las Partes, se adoptó una adición al Anexo I que constituye las Reglas para el Control de Incineración de Desechos y otras Materias, para 1988, la situación parece presentarse más alentadora que nunca, en octubre de ese mismo año se adopta una resolución mediante la cual se pide a todos los países la interrupción total de la incineración a nivel mundial para el año de 1994, sugiriéndose la adopción de alternativas preferibles, desde el punto de vista ambiental situadas en tierra.

Los radiodesechos proceden de actividades relacionadas con la producción de energía nuclear y de los usos industriales, médicos y científicos de los radioisótopos. Éstos desechos son por lo general vaciados en bidones llenos de cemento para ofrecer protección y contención a los recipientes, antes de ser vertidos y prevenir su llegada intacta al fondo del mar.

En cuanto al movimiento transfronterizo de desechos, en los últimos años se ha incrementado el envío de éstos de un país a otro, los expertos señalan que en la mayoría de los casos se envían desde un país en el que la eliminación de está estrictamente controlada, a otros que no es Parte de los Acuerdos Internacionales y en el que los desechos pueden, por lo tanto, eliminarse sin las restricciones que se hubieran tenido en el país de origen. En pocas palabras, algunos críticos consideran la exportación de desechos simplemente como un medio de eludir controles internacionales, pudiendo incluir el vertimiento incidental en el mar durante el curso del viaje.

La contaminación por petróleo es aún una preocupación grande, los expertos estiman que cada año son descargadas entre y seis millones de toneladas métricas de petróleo en los océanos a partir de operaciones en tierra y en mar pero difieren en cuanto a la importancia relativa de las dos fuentes, la

fuerza principal de la contaminación por petróleo por operaciones en el mar es la industria de la embarcación que descarga aproximadamente 1.5 millones de toneladas métricas aproximadamente de petróleo en los océanos cada año. La mayor parte de la contaminación por petróleo en el mar resulta del lavado de los tanqueros con agua de mar y de las descargas al océano de agua de lastre aceitosa. La contaminación por petróleo en el mar por operaciones en tierra proviene, principalmente, de desechos industriales y municipales y de drenados.

En general, la mayor parte de los plásticos entra al ambiente marino con las descargas de basura en el océano y de barcos que vierten su basura en el mar. No hay datos de la cantidad de plástico que contienen los océanos, pero cada año más de 6 millones aproximadamente de toneladas métricas de basura proveniente de barcos se vierten en el océano, y más de 5 millones aproximadamente de envases plásticos son tirados cada día. Los plásticos desechados representan una amenaza mortal para la vida marina. La cantidad de este tipo de basura en los océanos seguramente aumentará dada la producción de plásticos que se duplica aproximadamente cada 12 años.

Para controlar tales movimientos, la humanidad adoptó el Convenio de Basilea, aprobado el 22 de marzo de 1989, y México logró en el ámbito internacional una moratoria de tales movimientos entre tanto se adoptaban medidas drásticas con base en dicho Convenio que en esa época aún no era vigente internacionalmente.

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

La Convención de Bruselas, de 1969, vino a otorgar a los Estados Partes el derecho de tomar en alta mar las medidas necesarias para prevenir, mitigar o eliminar todo tipo de peligro contra sus litorales en casos de contaminación de las aguas marinas, por hidrocarburos, resultante de un accidente marítimo.

El objetivo de la Convención es el de permitir a los estados costeros controlar el riesgo de contaminación sería debido a los accidentes marítimos. La fuente del daño de contaminación puede ser de cualquier embarcación. Antes de llevar a cabo la acción protectora, el Estado costero debe notificar al Estado bandera y a cualquier corporación, individuo o país que pueda ser afectado. Para determinar el nivel apropiado de respuesta, el Estado costero debe considerar la extensión y la probabilidad del daño, el éxito potencial de las medidas consideradas y la extensión del daño que puede originar cualquier acción tomada. La decisión debe balancear los derechos de los Estados de bandera y costeros.

El 25 de mayo de 1976, Luis Echeverría Álvarez, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, promulgo el presente convenio el día 29 del mes de noviembre del año 1969, se adoptó en la ciudad de Bruselas, Fue aprobado por la H. Cámara de Senadores, el día 26 de noviembre del año 1965, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del día 10 del mes de febrero del año 1976, fue aceptado el día 23 del mes de febrero del año 1976, el 8 del mes de abril del año 1976.

ARTÍCULO I

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

“2. No se tomará sin embargo ninguna medida en virtud del presente Convenio contra barcos de guerra u otros barcos cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y destinados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios no comerciales de Gobierno.”⁹⁸

Consiste en proteger los intereses de la poblaciones de los Estados-parte contra las graves consecuencias de un accidente de mar que entrañe un riesgo de contaminación de la mar y del litoral por hidrocarburos.

ARTÍCULO III

“Cuando un Estado ribereño ejercite su derecho de tomar medidas de conformidad con el Artículo 1, se atenderá al siguiente procedimiento:

(a) Antes de tomar medida alguna, el Estado ribereño consultara con los otros Estados afectados por el accidente marítimo, en particular con el Estado o Estados cuyos pabellones enarbolan los barcos:

(b) el Estado ribereño notificará sin demora las medidas que se propone tomar a aquellas personas físicas o jurídicas que, según le conste o haya llegado a su conocimiento durante las consultas, tengan interés que con toda probabilidad quedarán afectados por esas medidas. El Estado ribereño tendrá en cuenta toda opinión que le expresen esas persona;

⁹⁸ Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos. Diario Oficial. 1976. Artículo I, p. 5.

(c) antes de tomar medida alguna, el Estado ribereño puede iniciar consultas con expertos independientes escogidos en una lista mantenida por la Organización;

(d) en casos de extrema urgencia que exijan la adopción inmediata de medidas, El Estado ribereño puede tomar las medidas que la urgencia de la situación haya hecho necesarias sin notificación ni consulta previas, o sin continuar las consultas ya iniciadas,

(e) antes de tomar tales medidas, y durante la aplicación de las mismas, el Estado ribereño hará cuando esté a su alcance para evitar riesgos a vidas humanas y prestar a las personas siniestradas toda la ayuda que puedan necesitar y, según proceda, para la repartición de las tripulaciones de los barcos sin suscitar obstáculos a la misma;

(f) las medidas que se tomen en aplicación del Artículo 1 Serán notificadas sin demora a los Estados y a las personas físicas o jurídicas afectados que e conozcan como al Secretario General de la Organización.⁹⁹

Como aquellas medidas no pueden ser adoptadas de un modo arbitrario, el Convenio establece a este respecto tres importantes disposiciones limitativas; a saber. Antes de tomar alguna medida, el Estado ribereño consultará a los otros Estados interesados por causa del accidente de mar, en particular el o los Estados del pabellón; el Estado ribereño notificará sin demora las medidas proyectadas a las personas físicas o jurídicas que conozca o que se le indiquen durante las consultas como personas interesadas que podrían quedar verosimilmente comprometidas o afectadas por estas medidas; el Estado ribereño tendrá en cuenta los pareceres que estas personas puedan someterle; antes de tomar

⁹⁹ Ibidem. Artículo III, p. 6.

medidas, el Estado ribereño podrá proceder a la consulta de expertos independientes que se elegirán de una lista puesta al día por la Organización; en caso de urgencia que requiera medidas inmediatas, el Estado ribereño podrá tomar las medidas que se hayan hecho necesarias por la urgencia, sin notificación o consultas previas o sin seguir las consultas ya iniciadas; el Estado ribereño, antes de adoptar tales medidas y durante su ejecución, hará cuanto pueda para evitar todo riesgo a las vidas humanas, para aportar a las personas necesarias toda la ayuda que pueda y para no estorbar, y facilitar en su caso, el repatriamiento de las tripulaciones de los buques; las medidas que se hayan tomado en aplicación del artículo1 deberán notificarse sin demora a los Estados y a las personas físicas o jurídicas afectadas que se conozcan, así como al secretario general de la Organización.

ARTÍCULO V

"1. Las medidas que tome el Estado ribereño de conformidad con el Artículo1 serán proporcionales al daño causado o riesgo previsto."

"2. Esas medidas no rebasarán lo razonablemente necesario para conseguir el objetivo mencionado en el Artículo1 y cesarán tan pronto como se haya conseguido dicho objetivo, no se coartarán innecesariamente los derechos e intereses del Estado del pabellón, terceros Estados u otras personas físicas o jurídicas interesadas."

"3. Para apreciar si las medidas guardan proporción con los daños, se tendrá en cuenta:

(a) la extensión y probabilidad de los daños inminentes si no se toman esas medidas,

- (b) la probabilidad de que esas medidas sean eficaces, y
- (c) el alcance de los daños que pueden ser causados por esas medidas.”¹⁰⁰

Las medidas de intervención adoptadas por el Estado ribereño conforme a las disposiciones del artículo 1 deberán ser proporcionadas a los daños que efectivamente hayan sufrido o por los que esté amenazado; estas medidas no deberán ser más que aquéllas que se puedan razonablemente considerar como necesarias para alcanzar el objetivo mencionado en aquel precepto; deberán cesar tan pronto como dicho objetivo se haya alcanzado y no deberán afectar sin necesidad a los derechos e intereses del Estado del pabellón, de terceros Estados o de toda otra persona física o jurídica interesada; la apreciación de la proporcionalidad de las medidas tomadas con relación a los daños se hará teniendo en cuenta; a') la extensión y la probabilidad de los daños inminentes si no se adoptaren dichas medidas; b') la eficacia probable de las medidas, y c') la extensión de los daños que puedan causarse por las propias medidas.

ARTÍCULO VI

“Toda parte del Convenio que haya tomado medidas en contravención de lo estipulado en el mismo, causando daños a otros, tendrá la obligación de pagar una indemnización equivalente al monto en que los daños resultantes de esas medidas excedan de los que hubieran sido razonablemente necesarios para conseguir el objetivo mencionado en el Artículo I.”¹⁰¹

Todo Estado-parte que haya adoptado medidas contraviniendo las disposiciones del Convenio, causando a otros un perjuicio, quedará obligado a

¹⁰⁰ Ibidem. Artículo V, p. 6.

¹⁰¹ Ibidem. Artículo VI, p. 6.

indemnizar por el daño producido al aplicar medidas que sobrepasen lo razonablemente necesario para conseguir los fines mencionados en el artículo 1.

El convenio consta de diecisiete artículos y va seguido en un Anexo que se ocupa, en dos Capítulos "De la Conciliación y Del Arbitraje". En el marco de la prevención de la contaminación se inscriben el Convenio de Londres de 1973 y su Protocolo de 1978, ambos de gran importancia.

4.3. Protocolo Relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Contaminación del Mar por Sustancias Distintas de los Hidrocarburos, 1973

El día 2 del mes de noviembre del año 1973, se adoptó en la ciudad de Londres, modificado por el Acta de Rectificación suscrita el día 14 del mes de octubre del año 1977, cuya virtud, a partir de esa fecha, la denominación de este Instrumento Multilateral es la siguiente: Protocolo relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Contaminación por Sustancias distintas de los Hidrocarburos, 1973.

La Cámara de Senadores aprobaron el día 28 del mes de diciembre del año 1979, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del día 25 del mes de enero del año 1980, el cual José López Portillo, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, lo firmó el día 8 del mes de febrero del año 1980. El 19 de mayo y el 1° de agosto de 1980 fueron publicados en el Diario Oficial el Decreto y la Acta de Rectificación.

Vino a sustituir al Convenio Internacional sobre la intervención en alta mar en casos de accidentes o puedan causar una contaminación por hidrocarburos, su contenido es más amplio que el de éste, por cuanto además de la contaminación

por hidrocarburos, contempla también la ocasionada por otras sustancias nocivas líquidas transportadas a granel. El Convenio propiamente tal se compone de once artículos, un anexo.

Las modificaciones que se hicieron al protocolo fueron en la página 3, columna 2, párrafo 2, segunda línea y en la página 5, columna 1, Anexo, primera línea, página 5, columna 2, Gasolinas, página 5, columna 2, Naftas, primera línea, página 6, columna 1, décima cuarta línea, página 6, columna 1 línea vigésima quinta, vigésima sexta, vigésima séptima, vigésima octava y vigésima novena, página 6, columna 2, vigésima primera línea y página 7, columna 1m décima quinta línea.

Siendo parte en el Convenio Internacional relativo en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, adoptado en Bruselas el 29 de noviembre de 1969.

ARTÍCULO I

"1. "...por sustancias distintas de los hidrocarburos, resultante de un siniestro marítimo o de actos relacionados con tal siniestro, a los que sean razonablemente atribuibles consecuencias desastrosas de gran magnitud."

"2. Las "sustancias distintas de los hidrocarburos" a que se refiere el párrafo 1 serán:

a) las sustancias numeradas en una lista que una vez confeccionada por el órgano competente que designe la Organización, constituirá un Anexo del presente Protocolo, y

b) aquellas otras sustancias susceptibles de ocasionar riesgos para la salud humana, dañar la flora, la fauna y los recursos vivos del medio marino,

menoscabar sus alicientes recreativos o entorpecer los usos legítimos de las aguas del mar.”

“3. Siempre que una Parte, en ejercicio de su derecho de intervención, tome medidas en relación con alguna de las sustancias a que se refiere el párrafo 2 b) anterior, recaerá en dicha Parte la obligación de demostrar que, en las circunstancias concurrentes al tiempo de la intervención, era razonable suponer que la sustancia podía entrañar un peligro grave e inminente análogo al que entrañaría cualquiera de las sustancias enumeradas en la lista que se menciona en el párrafo 2 a) anterior.”¹⁰²

Nos deja muy claro que las sustancias distintas a los Hidrocarburos, los Estados-partes deberán tomar las medidas y el control necesario para combatir las y de las cuales existen una lista de estas.

ARTÍCULO III

“1. La lista que se menciona en el párrafo 2 a) del Artículo I será mantenida por el órgano competente que designe la Organización.”

“2. Toda enmienda a la lista que proponga hacer una Parte en el Presente Protocolo será sometida a la Organización y ésta la distribuirá a todos los Miembros de la Organización y a todas las Partes en el presente Protocolo por lo menos tres meses antes de su examen por el órgano competente.”

“3. Las partes en el presente Protocolo, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del órgano competente.”

¹⁰² Protocolo relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Contaminación del Mar por Sustancias Distintas de los Hidrocarburos, 1973, Diario Oficial, 1980. Artículo I, p. 3.

"4. Las enmiendas serán adoptadas por una mayoría de dos tercios de los presentes y votantes interviniendo solamente en la votación las Partes en el presente Protocolo."

"5. La enmienda, si fuera adoptada de conformidad con el párrafo 4 anterior, será comunicada por la Organización a todas las Partes en el presente Protocolo para que pueda ser aceptada."

"6. La enmienda se considerará aceptada al término de un plazo de seis meses después de haber sido comunicada salvo que, dentro de ese plazo, por lo menos un tercio de las Partes en el presente Protocolo hayan comunicado a la Organización una objeción a tal enmienda."

"7. Toda enmienda que se considere aceptada de conformidad con el párrafo 6 anterior entrará en vigor tres meses después de su aceptación respecto a todas las Partes en el Presente Protocolo, salvo aquéllas que, antes de esa fecha, hayan declarado que no aceptan dicha enmienda."¹⁰³

En artículo, se hace mención de que si alguna de las Partes, quiere hacer una enmienda a la lista de las sustancias, se someterá a votación y si es aceptada, se comunicará al término de un plazo de seis meses y entrará en vigor tres meses después de su aceptación.

El Protocolo consta de 11 artículos y de su Anexo, de la cual se desprenda la Lista de las Sustancias establecidas por el Comité de Protección del Medio Marino: 1. Soluciones asfálticas, Hidrocarburos, Destilados, Gas oil, Bases para gasolinas, Gasolina, Combustibles para reactores y Naftas. 2. Sustancias nocivas, Azida de barlo y 3. Gases licuados.

¹⁰³ Ibidem. Artículo III, p. 4.

4.4. Acuerdo de Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América sobre la Contaminación del Medio Marino por Derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias Nocivas

Fue firmado en la Ciudad de México, D. F., el 24 de julio de 1980, por José López Portillo, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos. Fue debidamente autorizado por Plenipotenciarios el 24 del mes de julio del año 1980 y fue aprobado por la Cámara de Senadores, el día 18 del mes de diciembre del año de 1980, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del día 9 del mes de enero del año 1981. Fue publicado en el Diario Oficial el 18 de mayo de 1981.

ARTÍCULO I

“Las partes convienen en establecer un Plan Conjunto de Contingencia entre México y los Estados Unidos de América sobre contaminación del medio marino por derrames de hidrocarburos u otras sustancias nocivas, (en adelante “el Plan”) con el fin de desarrollar medidas que permitan tratar incidentes contaminantes y de pueda afectar de manera significativa las áreas definidas en el artículo VII.”¹⁰⁴

Ambos países toman la decisión de crear un Plan para combatir los incidentes que ocasionan la contaminación por los derrames de hidrocarburos u otras sustancias nocivas que afectan al medio marino.

¹⁰⁴ Acuerdo de Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América sobre la Contaminación del Medio Marino por Derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias Nocivas, Diario Oficial, 1981, Artículo I, p. p. 7 y 8.

ARTÍCULO II

"Para los fines del presente Acuerdo:

a) **Incidente contaminante** significa un derrame o la amenaza de un derrame inminente de hidrocarburos o de cualquier sustancia nociva en el mar, de magnitud o significación tal que requiera una respuesta inmediata para contener, recuperar o destruir la sustancias a fin de eliminar la amenaza o de reducir al mínimo sus efectos sobre la flora y la fauna marinas y sobre la salud y el bienestar públicos.

b) **Hidrocarburos** significa petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, el combustóleo, los fangos, los residuos petrolíferos y los productos refinados.

c) **Sustancias nocivas** significa aquellos elementos o compuestos que el derramarse en el medio marino presentan un peligro inminente y significativo a la salud o al bienestar públicos o que pueden afectar los recursos naturales incluyendo, entre otros, peces, mariscos, animales silvestres, costas y playas."¹⁰⁵

Lo que se maneja en éste artículo, es dar a conocer, lo que significa Incidente contaminante, Hidrocarburos y Sustancias nocivas, esto con el fin de entender lo que esta afectando y provocando la contaminación del mar y su medio marino.

ARTÍCULO V

"La coordinación de Plan compete primordialmente, con respecto a los Estados Unidos Mexicanos, a la Secretaría de Marina y a otra u otras Dependencias del Gobierno Mexicano, según la naturaleza del incidente

¹⁰⁵ Ibidem. Artículo II, p. 8.

contaminante de que se trate; con respecto a los Estados Unidos de América, a la Guardia Costera de los Estados Unidos y al Equipo Nacional de Respuesta de los Estados Unidos. Las Dependencias de ambos Gobiernos que auxiliarán a las Autoridades coordinadoras en sus funciones, cuando corresponda, se enumeran en un Anexo del presente Acuerdo.¹⁰⁶

Lo que se menciona en éste artículo son las facultades que cada Estado debe de realizar, en caso de que exista algún incidente en el mar, para esto se señalan cuales son las dependencias de cada Estado, las cuales deberán de proporcionar la ayuda para cuando suceda al percance dentro del mar; son diferentes autoridades las que realizaran las maniobras en caso de contaminación, dependiendo el tipo de contaminante.

4.5. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

Derecho del Mar: **Cronología.- 1609.** El holandés Hugo Grocio, que con el español Vitoria fue uno de los precursores del derecho internacional, publica un capítulo de su tratado De Jure Praedae (Sobre el Derecho de Propiedad), donde se dice que los recursos marinos, considerados inagotables, están a disposición de todas las naciones sin restricción alguna.

1958. Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar: 86 Estados aprueban en Ginebra cuatro convenios internacionales: sobre el mar territorial, la alta mar, la plataforma continental, y la pesca y la conservación de los recursos vivos.

¹⁰⁶ Ibidem. Artículo V, p. 8.

1960. La Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar no logra ningún acuerdo de fondo sobre los límites del mar territorial y los derechos de pesca.

1967. El Embajador de Malta, Arvid Pardo, dice en la Primera Comisión de la Asamblea General de las Naciones Unidas que los cambios tecnológicos y de otra índole en el mundo exigen que la comunidad internacional aborde de la cuestión de las leyes que deben regir a los mares fuera de la jurisdicción nacional. La Asamblea establece un comité especial de 35 miembros para estudiar la cuestión.

1968. El comité especial, ahora con 41 miembros, toma el nombre de Comisión sobre la utilización con fines pacíficos de los fondos marinos y oceánicos fuera de los límites de la jurisdicción nacional.

La Conferencia.- 1970. En base a la labor realizada por la Comisión, La Asamblea General aprueba la Declaración de Principios que regulan los fondos marinos y oceánicos y subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional. Esta zona y sus recursos es declarada "patrimonio común de la humanidad". La Asamblea también decide convocar a la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

1971-1973. La Comisión de los fondos marinos, ampliada a 91 miembros, funciona como órgano preparatorio de la Conferencia, publicando en 1973 un **informe** de seis volúmenes.

1973 Diciembre. Primer período de sesiones (organizativo) de la Conferencia, en Nueva York. Elección de la Mesa, elaboración del reglamento. Homilton Shirley Amerasinghe (Sri Lanka) en Presidente.

1974 junio-agosto. Segundo período de sesiones, Caracas. Aprobación del reglamento. En el debate general participan 115 países. Primer esfuerzo por seleccionar entre las variantes presentadas por la Comisión Preparatoria.

1975 marzo-mayo. Tercer período de sesiones, Ginebra. Un "texto único para fines de negociación" es presentado por los presidentes de las comisiones de la Conferencia.

1976 marzo-mayo. Cuarto período de sesiones, Nueva York. Los resultados de las negociaciones se exponen en un "texto único revisado para fines de negociación".

1976 agosto-septiembre. Quinto período de sesiones, Nueva York. Pese a ciertos avances en otras esferas, se llega a un punto muerto en cuanto a cómo organizar y regular la minería de los fondos marinos.

1977 mayo-junio. Sexto Período de sesiones, Ginebra. Creados siete grupos de negociación para abordar los problemas más duros.

1979 marzo-abril, julio-agosto. Octavo periodo de sesiones, Nueva York. Primera revisión del texto de 1977 para fines de negociación. Se decide finalizar la labor relativa a la Convención en 1980.

1980 marzo-abril, julio-agosto. Noveno período de sesiones, Nueva York-Ginebra. Preparado el "texto oficioso" del proyecto de Convención. Planes de celebrar el último período de sesiones en 1981.

1981 marzo-abril. Décimo período de sesiones, Nueva York. Primer texto oficial del proyecto de Convención. Jamaica y la República Federal de Alemania escogidos como sedes de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, respectivamente. Estados Unidos

plantea dificultades respecto a disposiciones sobre los fondos marinos. "Último período de adopción de decisiones" programado para 1982.

1982 marzo 8-abril 30. Décimo primer período de sesiones, Nueva York. Habiéndose agotado todo los recursos para lograr un acuerdo general, la Conferencia, cumpliendo con su reglamento, vota respecto a una serie de enmiendas al proyecto de Convención. Al final, a petición de los Estados Unidos, hay una votación registrada. La Convención es aprobada el 30 de abril por 130 votos contra 4, y 17 abstenciones.

1982 julio 12-agosto 13 ó 20. El Comité de Redacción de 23 miembros, reunido en Nueva York o Ginebra, consolidará el texto final de la Convención.

1982 septiembre 22-24. Duodécimo período de sesiones, Nueva York. Aprobación del texto final. Elige a Jamaica como sitio de firma.

1982 6-10 principios de diciembre. Convención firmada en Montego Bay, Jamaica, por 119 delegaciones.

1983 marzo-abril. Comisión Preparatoria se reúne en Kingston, Jamaica, para empezar su labor destinada a la creación de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y del Tribunal Internacional del Derecho del Mar.

La Convención de Montego Bay fue firmada por 117 Estados , y el Acta Final de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar por 140 Estados el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay, Jamaica. Previamente; la Convención fue aprobada en la Sede de las Naciones Unidas, el texto de la Convención lo adoptaron el 30 de abril de 1982 por 130 Votos a favor, 4 fueron en contra: Estados Unidos, Israel, Turquía y Venezuela; 17 abstenciones, entre las cuales destacaron la de Italia, Reino Unido de la Gran Bretaña, República Federal de Alemania, la Unión Soviética y otros países socialistas de

Europa y también se firmó el Acta Final de la Conferencia. Esta acta es el registro oficial de los trabajos de la conferencia que normalmente firman todos los participantes.

Las firmas estampadas en la Convención no vinculan jurídicamente a ningún gobierno, si bien mediante el derecho internacional se supone que todo gobierno que haya firmado no deberá hacer nada que vaya en contra de los propósitos del instrumento. Se rindió homenaje a figuras clave en la historia de la Convención, en especial a Arvid Pardo de Malta que en 1967 insistió por primera vez en que las Naciones Unidas adoptaran medidas para que los recursos de los fondos marinos se reconocieran como patrimonio común de la humanidad.

México fue el segundo país en ratificar dicha Convención (18 de marzo de 1983), por lo que, de acuerdo con lo que dispone el Artículo 133 Constitucional, se convirtió en la ley suprema de la Nación, de ahí el interés e importancia que tales comentarios representan para mí.

El Secretario General Javier Pérez de Cuellar, que viajó por avión a Mungo Bay el día de la clausura de la Conferencia, calificó los resultados como "un soplo de aire fresco en un momento de grave crisis en la cooperación internacional y de poca utilización de los instrumentos internacionales para resolver los problemas del mundo."¹⁰⁷

México declaró que los derechos de los Estados ribereños sobre los recursos formaban parte del esfuerzo permanente de esos Estados por asegurar el pleno ejercicio de la soberanía sobre sus recursos naturales.

¹⁰⁷ Crónica de las Naciones Unidas, Volumen XIX, No. 10, Noviembre 1982, p. 4.

El Presidente Koh reseñó los aspectos más destacados de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en un discurso pronunciado ante la Conferencia el 6 de diciembre:

“En primer lugar, la Convención fomentará el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales pues reemplazará un sin número de reclamaciones contrapuestas de Estados ribereños por límites universalmente convenidos en el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental. En segundo lugar, el interés de la comunidad internacional en la libertad de la navegación quedará facilitado en virtud de importantes soluciones sobre la condición jurídica de la zona económica exclusiva, el régimen de paso inocente por un mar territorial, el régimen de paso en tránsito en estrechos utilizados para la navegación internacional y el régimen de paso por la vías marítimas archipelágicas. En tercer lugar, el interés de la comunidad internacional en la conservación y la utilización óptima de los recursos vivos del mar quedará realizado por la aplicación estricta de las disposiciones de la Convención relativa a la zona económica exclusiva. En cuarto lugar, la Convención contiene importantes normas nuevas para proteger y preservar el medio marino de la contaminación. En quinto lugar, la Convención contiene nuevas normas sobre investigación científica marina que establecen un equilibrio equitativo entre los intereses de los Estados que efectúan investigaciones y los intereses de los Estados ribereños en cuya zona económica o plataforma continental se han de realizar las investigaciones. En sexto lugar, mediante el sistema obligatorio de solución de controversias previsto en la Convención se ha fomentado el interés de la comunidad mundial en la solución pacífica de controversias y la prevención del uso de la fuerza en la solución de controversias entre Estados. En séptimo lugar, la Convención ha

logrado materializar en instituciones y arreglos justos y factibles el principio de que los recursos de los fondos marinos constituyen el patrimonio común de la humanidad y en octavo lugar, aunque disten del ideal, podemos encontrar en la Convención elementos de equidad internacional, tales como la participación en los ingresos procedentes de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas, el acceso de los Estados sin litoral y en situación geográfica desventajosa a los recursos vivos de la zona económica exclusiva de sus Estados vecinos, la relación entre los pescadores ribereños y los pescadores de altura y la participación en los beneficios derivados de la explotación de los recursos para los fondos marinos.¹⁰⁸

Ello llevo a definir el acto de contaminación, así como el vertimiento de desechos, a reconocer la existencia de importantes convenios internacionales adoptados sobre esta materia desde 1954; a establecer la obligación de no contaminar y por ende, la responsabilidad de los Estados para asegurar la pronta indemnización por daños causados por la contaminación, o sea, a reconocer el principio de que "el que contamina paga"; y a establecer los tipos de contaminación marina, las obligaciones del Estado del Pabellón que porta el buque, las del Estado costanero o ribereño y las del Estado del puerto.

El 18 de junio de 1983, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, fue publicada en el Diario Oficial y consta de 320 Artículos, los cuales están separados por 16 Partes con sus respectivas Secciones y 9 Anexos.

La Parte XII, Protección y Preservación del Medio Marino, se divide en 11 Secciones, las que se ocupan de temas muy importantes:

Sección 1. Disposiciones generales.- Artículos 192 a 196,

¹⁰⁸ Ibidem. p. 11.

Sección 2. Cooperación mundial y regional.- Artículos 197 a 201,

Sección 3. Asistencia técnica.- Artículos 202 y 203,

Sección 4. Vigilancia y evaluación ambiental.- Artículos 204 a 206,

Sección 5. Reglas Internacionales y Legislación Nacional para Prevenir, Reducir y Controlar la Contaminación del Medio Marino.- Artículos 207 a 212. Este es el tema del cual nos ocuparemos más adelante, por ser el que interesa,

Sección 6. Ejecución.- Artículos 213 a 222,

Sección 7. Garantías.- Artículos 223 a 233,

Sección 8. Zonas cubiertas de hielo.- Artículo 234,

Sección 9. Responsabilidad.- Artículo 235,

Sección 10. Inmunidad soberana.- Artículo 236,

Sección 11. Obligaciones contraídas en virtud de otras Convenciones sobre Protección y Preservación del Medio Marino.- Artículo 237.

Ahora, paso a comentar los Artículos que aquí he mencionado. En el primero de ellos, **Artículo 192**, se establece la obligación general de proteger y preservar el medio marino por todo Estado. Luego aun los llamados Estados Mediterráneos, es decir, aquéllos que no tienen litoral, caen bajo este supuesto de la Convención, pues no debe olvidarse que deriva de la Declaración de Barcelona del 20 de abril de 1921, se reconoce el derecho al pabellón de los Estados que no tienen litoral marítimo.

Al mismo tiempo que en el **Artículo 193** se establece esa obligación general, se reconoce el derecho soberano que tienen los Estados de explotar sus recursos naturales, basándose en su política en materia ecológica, y desde luego, conforme a la obligación general antes citada.

Es decir que el Estado puede llevar a cabo toda explotación de sus recursos naturales, observando siempre la obligación de preservar y proteger el medio marino, para lo cual podrá aplicar su propia legislación ecológica.

Los Estados deben tomar las medidas adecuadas para proteger y preservar el medio marino, de manera individual o conjuntamente; asimismo, deben tomar las medidas necesarias para que las actividades en sus aguas jurisdiccionales no causen daños ecológicos a otros Estados y su medio ambiente, y para evitar que la contaminación por incidentes o actividades bajo su jurisdicción no se extiendan más allá de las zonas en que ejerce derechos soberanos conforme a lo que dispone el propio Convenio.

El **Artículo 194** establece las medidas para evitar o reducir la contaminación marina se refieren especialmente a las siguientes:

- a) La evacuación de sustancias tóxicas, perjudiciales o nocivas, sobre todo si su carácter es permanente, desde fuentes terrestres, desde la atmósfera o a través de ella, o por vertimientos.
- b) La contaminación proveniente de los buques.
- c) La contaminación originada en instalaciones o dispositivos utilizados para explorar o explotar los fondos marinos y su subsuelo.
- d) La contaminación procedente de otras instalaciones y dispositivos que funcionen en el medio marino.

Por lo tanto, los Estados deberán tomar toda clase de medidas para prevenir accidentes y hacerles frente en casos de emergencia; garantizar la seguridad de toda clase de operaciones en el mar; reglamentar el diseño, construcción, equipo, funcionamiento y dotación de buques, instalaciones o dispositivos, cuidando de no interferir o intervenir de manera injustificable en las actividades de otros Estados

en el ejercicio soberano de sus derechos y en cumplimiento de lo que la Convención establece.

Finalmente, los Estados deben procurar tomar las medidas adecuadas para proteger y preservar los ecosistemas raros o vulnerables, así como el hábitat de las especies y otras formas de vida marina diezmadas o en peligro.

Los **Artículo 195 y 196**, nos dicen que, los Estados al actuar no deben transferir los daños o peligros de un área a otra, o bien, transformar un tipo de contaminación en otro. De igual manera, cuidar que mediante la introducción de nuevas tecnologías o de especies extrañas o nuevas, no se causen daños.

Artículo 197 a 201. La Cooperación Mundial y Regional se establece como una obligación para los Estados los que la podrán aplicar de manera directa o a través de las organizaciones internacionales competentes para ello. Los propios Estados deben notificar todo daño inminente o real, tanto a los terceros Estados susceptibles de ser afectados como a las organizaciones internacionales; deberán adoptar planes de emergencia para hacer frente a tales incidentes individual o colectivamente; deberán promover por sí mismos o a través de las organizaciones internacionales, estudios y programas de investigación científica y fomentar el intercambio de datos e información obtenidos acerca de la contaminación. Basados en los informes y datos que así obtengan, elaborarán y formularán leyes, normas, prácticas y procedimientos para prevenir, reducir o controlar la contaminación del medio marino.

Los **Artículos 202 y 203**, nos dice que los Estados altamente desarrollados y las organizaciones internacionales competentes, deberán facilitar asistencia científica y técnica a los Estados en desarrollo para luchar, prevenir, reducir y/o controlar cualquier contaminación del medio marino; es más, los organismos

internacionales deberán dar trato preferencial a estos Estados respecto a la asignación de fondos y asistencia técnica apropiados, así como la utilización de sus servicios especializados.

Por supuesto, tal asistencia deberá incluir aspectos tales como:

- a) Formación del personal científico y técnico para los Estados en desarrollo.
- b) Facilitación de la participación de tales Estados en los programas internacionales pertinentes para esta actividad.
- c) Proporcionamiento de equipo y servicios necesarios para tales fines.
- d) Aumento de la capacidad de tales Estados para fabricar tal equipo.
- e) Desarrollo de medios y servicios de acercamiento para programas de investigación, vigilancia, educación y de otro tipo para alcanzar los logros deseados: prevenir, reducir y/o controlar la contaminación del medio marino.

No cabe duda que mucho de lo aquí dispuesto se basa en lo que ya la Organización Marítima Internacional (OMI) había logrado con algunos convenios adoptados en su seno; preferentemente el Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por Buques y su Protocolo que lo adicionó y modificó, de 1973 y 1978 respectivamente.

Artículos 204 a 206. Los Estados también deberán vigilar los riesgos de contaminación o de sus efectos, lo cual podrán hacerlo mediante observación, evaluación y análisis, aplicando directamente métodos científicos o a través de las organizaciones internacionales, cuidando siempre de respetar los derechos de terceros Estados.

También los Estados publicarán informes sobre los resultados obtenidos y evaluarán los efectos potenciales de las actividades realizadas por ellos bajo su

jurisdicción o control que puedan causar contaminación o cambios importantes o perjudiciales en el medio marino.

Ahora bien, los **Artículos 207 a 212** nos dice que los Estados deberán dictar toda clase de leyes y reglamentos necesarios para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, tomando en cuenta todos los convenios, reglas, normas, prácticas y procedimientos que hayan sido recomendados internacionalmente, especialmente en relación con:

1. La contaminación procedente de fuentes terrestres, incluyendo en este caso los ríos, estuarios, tuberías y estructuras de desagüe.

La contaminación oceánica proviene de actividades en tierra, llega por medio de fuentes puntuales o no puntuales. Las fuentes puntuales son, por ejemplo drenajes, zanjas, canales y otros que emiten contaminantes en áreas específicas. Las fuentes no puntuales incluyen todo tipo de descargas irregulares desde tierra como las agrícolas y urbanas.

Drenajes municipales. La descarga de efluentes municipales e industriales al océano desde drenajes en las ciudades costeras está incrementándose, especialmente en el tercer mundo. Sin embargo, aun en las zonas más desarrolladas, estos efluentes muchas veces son drenados sin tratamiento.

Desechos industriales. En ciertas áreas, la actividad industrial produce importantes fuentes puntuales de contaminación costera. Algunos desechos industriales son descargados directamente al mar a través de difusores.

Desagüe urbano. Emisiones domésticas e industriales como desperdicios alimenticios, residuos sólidos, pesticidas para jardines, compuestos tóxicos, metales pesados y sedimentos de obras de construcción son normalmente depositados en el drenaje de las ciudades. La lluvia lleva estos desechos a los ríos

que, finalmente, los depositan en el mar. Casi la mitad del petróleo que contamina las aguas marinas proviene de los desagües urbanos.

Desagüe agrícola. Los fertilizantes, herbicidas y pesticidas que se utilizan para la agricultura se deslavan desde los cultivos hacia los ríos que los transportan a las aguas costeras.

Crecimientos de algas. Tanto el drenaje como las descargas agrícolas introducen grandes cantidades de nitrógeno y fósforo a las aguas costeras. Estos compuestos provienen de los detergentes, fertilizantes y desechos humanos que alimentan las algas y pueden provocar su crecimiento excesivo. Este crecimiento puede, en ocasiones, absorber todo el oxígeno del agua, causando la muerte por asfixia de las especies locales.

2. La contaminación resultante de actividades relativas a los fondos marinos sujetos a la jurisdicción nacional, es decir, en el mar territorial, la zona económica exclusiva, la plataforma continental y en las islas artificiales e instalaciones y estructuras sujetas a jurisdicción nacional.

3. Contaminación resultante de las actividades en la Zona, esto es en los fondos marinos, tal y como se definen en la Convención de Montego Bay y se regulan en la parte XI de la misma: Los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional.

4. Contaminación por vertimientos, entendiéndose en este caso por vertimiento: I) La evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar; II) El hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.

Pero tal concepto no comprende: I) La evacuación de desechos u otras materias resultantes, directa o indirectamente, de las operaciones normales de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y de su equipo, salvo los desechos u otras materias que se transportan en buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar destinados a la evacuación de tales materias, o se transborden a ellos, o que resultan del tratamiento de tales desechos u otras materias es esos buques, aeronaves, plataformas o construcciones; II) El depósito de materias para fines distintos de su mera evacuación, siempre que ese depósito no sea contrario a los objetos de esta Convención.

Para tal concepto, no cabe duda que se tomó muy en cuenta el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias del 29 de diciembre de 1972, adoptado de conformidad con lo dispuesto en la Resolución 86 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, celebrada en Estocolmo, Suecia, del 5 al 16 de junio de 1972, aun en el Convenio de Montego Bay se eliminó la excepción establecida en el concepto, sobre lo que no se incluía dentro del mismo como vertimiento, es decir, lo relativo a: La evacuación de desechos u otras directamente derivadas de la exploración y tratamientos afines, fuera de la costa, de los recursos minerales de los fondos marinos o con ellos relacionados no estará comprendida en las disposiciones del presente Convenio.

Ello debido a que al regularse los fondos marinos en el Convenio de Montego Bay, se dispuso que se tomaran las medidas para proteger el medio marino, además que lo mismo deberán hacer en sus zonas económicas exclusivas los Estados. por lo que tal exclusión del concepto ya no es válida para aquellos

países que han adoptado el Convenio de Montego Bay, caso en el cual se encuentra nuestro país.

5. Contaminación por buques, para lo cual se tomó en cuenta lo dispuesto en el Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por Buques del 2 de noviembre de 1973 y su Protocolo de modificación del 17 de febrero de 1978. Ambos Acuerdos entraron en vigor internacionalmente el 2 de octubre de 1983.

6. Finalmente, lo relativo a la contaminación desde la atmósfera o a través de ella.

Los **Artículos 213 a 222** nos hablan de la Ejecución de la atmósfera o a través de ella. No obstante todo lo anterior, la Convención de Montego Bay establece una serie de garantías, preferentemente por los buques, a fin de evitar los abusos de que pudieran ser objeto, para lo cual se disponen ciertas normas de procedimiento sobre la investigación de buques extranjeros o de terceros países.

Por consiguiente, deben tomarse medidas para facilitar los procedimientos de investigación sobre los buques consistentes en:

a) Inspección física, limitada al examen de certificados, registros y los demás documentos que el buque esté obligado a portar conforme a sus leyes nacionales y disposiciones internacionales vigentes.

b) Si de la inspección física se derivan dudas, se podrá hacer una inspección más detenida para el caso en que: I) Existan motivos fundados para creer que la condición del buque o de su equipo no corresponde sustancialmente a los datos que aparecen en los certificados, registros y demás documentos que porta el buque; II) El contenido de tales documentos no baste para confirmar o verificar una presunta infracción; o III) El buque no lleve certificados, registros o documentos válidos.

c) Si se descubre un infracción de las leyes, normas y reglas nacionales e internacionales para la protección y preservación del medio marino, el buque podrá zarpar y no será retenido después de que haya cumplido con el pago de infracciones y daños causados, los que se pueden garantizar mediante fianza u otra financiera apropiada.

d) El buque puede no ser liberado o su libertad ser condicionada, si se corre el peligro de que cause daños excesivos al medio marino, caso en el que puede concedérsele la salida si procede a la reparación respectiva. En todo caso el Estado que retiene al buque deberá informar al gobierno del Estado cuyo pabellón porta el buque, el cual puede liberar a su embarcación siguiendo cualquiera de los procedimientos establecidos en la Carta de las Naciones Unidas, Artículos 2º, párrafo tercero y 33, párrafo primero, es decir, mediante la negociación, la investigación, la mediación, la conciliación, el arbitraje, el arreglo judicial, el poder recurrir a organismos o acuerdos regionales u otros medios pacíficos a su elección. Esto no excluye la obligación de cubrir el pago de infracciones en que ha incurrido el buque y los daños causados por el mismo.

En todo caso, los buques extranjeros no deberán de retenerse más tiempo de aquél que sea indispensable para cumplir con estas disposiciones. Estas facultades de inspección y retención sólo podrán ejercerlas los funcionarios del Estado que están autorizados a ejercer tales acciones o por sus buques o aeronaves de guerra, o bien los buques o aeronaves destinados al servicio del Estado y autorizados para ello.

Al aplicar los procedimientos antes citados deberán evitarse consecuencias adversas y no debe discriminarse a los buques extranjeros, imponiéndoseles únicamente sanciones pecuniarias y obligándolos a pagar los daños y perjuicios

causados al medio marino y a quienes viven de él. Desde luego, cabrá el arresto de la embarcación en el caso intencional y grave de la contaminación del mar territorial; pero no debe olvidarse que en todo caso es obligación notificar al Estado del pabellón o a cualquier otro Estado interesado en las medidas adoptados en contra de los buques ligados a ellos.

Por supuesto, en los **Artículos 223 a 232** nos dice que los Estados que apliquen tales procedimientos antes citados, son responsables por lo daños y perjuicios que sufran las embarcaciones al aplicar esas medidas de manera ilegal o excesiva.

Artículo 233. Respecto de los estrechos utilizados para la navegación internacional, éstos no se afectarán por las disposiciones relativas a la protección y preservación del medio marino aplicables, pero ello no impide que los Estados ribereños del estrecho apliquen todas las medidas apropiadas para evitar la contaminación, respetando mutatis mutandis las disposiciones de esta parte.

Artículo 234. Son de especial cuidado las zonas cubiertas de hielo, pues en ellas la contaminación del medio marino puede causar daños serios al equilibrio ecológico o alterarlo de manera irreversible, por lo que los Estados ribereños de estas zonas pueden tomar todas las medidas necesarias para evitarlo, adoptando incluso una legislación al respecto.

Artículo 235. El Estado es responsable del debido y diligente cumplimiento de sus obligaciones internacionales para proteger y preservar el medio marino; además de que asegurarán una pronta indemnización de tales daños causados por personas naturales o jurídicas sometidas a su jurisdicción y cuidarán de cooperar con los demás Estados en la aplicación del Derecho Internacional en todo lo relativo a responsabilidades y obligaciones ligadas precisamente con las

evaluaciones de daños e indemnizaciones, previendo incluso la creación de fondos de indemnización y el establecimiento de seguros obligatorios.

Artículo 236. La Convención no deroga el principio de inmunidad soberana de los navíos o aeronaves de guerra, embarcaciones auxiliares u otras aeronaves y buques dedicados por el Estado únicamente al servicio público; pero cuando sea razonable y posible, el Estado velará para que la operación de tales aeronaves o buques no obstaculicen la aplicación de las disposiciones de este Tratado.

Artículo 237. Finalmente, todo lo contenido en la parte XII del Convenio de Montego Bay, en nada afecta las obligaciones específicas del Estado, establecidas en otros convenios o acuerdos internacionales adoptados antes de la Convención que aquí nos ocupa; ni tampoco los que puedan celebrarse después respecto de la protección del medio marino, siempre que estén de acuerdo, en ambos casos, con los principios y objetivos generales de la Convención.

La labor que la Organización Marítima Internacional (OMI) ha venido desarrollando, desde su fundación hasta la fecha, precisamente a favor de la protección y preservación del medio marino, luchando contra la contaminación de las aguas del mar, pues no de olvidarse el principio que rige a los Tratados, según nos lo señala el Derecho de los Tratados: PACTA SUNT SERVANDA. "Los tratados deben de cumplirse", desde luego, en el caso de nuestro país tomando en cuenta que tales acuerdos internacionales deben adoptarse conforme a lo que dispone el Artículo 133 Constitucional.

4.6. Convenio para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino en la Región del Gran Caribe y el Protocolo de Cooperación para combatir los Derrames de Hidrocarburos en la Región del Gran Caribe.

Fue promulgado por Miguel de la Madrid H., Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, el 24 del mes de marzo del año 1983, adoptado en Cartagena de Indias, en la misma fecha y fue ratificado por el 11 del mes de febrero del año de 1985. El Convenio y Protocolo fueron aprobados por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión , el día 17 del mes de diciembre del año de 1985, fue ratificado y fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de agosto de 1985, constando de 30 artículos.

Los **primeros cuatro artículos** serán validos para el Gobierno de México sólo en la medida en que hayan sido aceptados por éste, sea por una votación, o por la adopción de algún instrumento internacional en la materia.

Los **artículos 5, 6, 7, 8, 9** nos hablan de la Contaminación causada por Buques, por Vertimientos, procedentes de Fuentes Terrestres, resultante de Actividades Relativas a los Fondos Marinos, Transmitida por la Atmósfera, las cuales busquen las medidas adecuadas para prevenir, reducir y controlar los desechos y descargas, provenientes o como consecuencia de las actividades que se generan.

El **artículo 11** nos dice sobre la cooperación en casos de emergencia, se adoptarán todas las medidas necesarias con el objeto de hacer frente a la contaminación se produzca en la zona de aplicación del Convenio para controlar, reducir o eliminarla, en caso de que los haya sufrido, notificará inmediatamente a los otros Estados e informara de las medidas que haya adoptado para minimizar o reducir la contaminación o la amenaza de contaminación.

El presente Convenio es consciente de su obligación de proteger el medio marino de la Región del Gran Caribe para beneficio y disfrute de las generaciones

presentes y futuras, reconoce las especiales características hidrográficas y ecológicas de la región y su vulnerabilidad a la contaminación, así como la conveniencia de una aceptación más amplia de los acuerdos internacionales relativos a la contaminación marina ya existentes, observando, no obstante, que, a pesar de los progresos ya realizados, esos acuerdos no abarcan todos los aspectos del deterioro del medio ambiente y no satisfacen cabalmente las necesidades especiales de la Región del Gran Caribe.

4.7. Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación

El día 22 del mes de marzo del año de 1989, se adoptó en la ciudad de Basilea, Suiza; fue aprobado por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión el 3 de julio del año de 1989, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 9 de agosto de 1991 y fue ratificado por el Carlos Salinas de Gortari, Presidente de los Estados Unidos de Mexicanos.

Para México este convenio tutela debidamente sus derechos como Estado ribereño en las zonas sometidas a su jurisdicción nacional, incluyendo el mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental y, en lo pertinente el espacio aéreo, como el ejercicio en esas zonas de sus competencias normativas y administrativas en relación con protección y preservación del medio ambiente reconocidos por el derecho internacional y, en especial el derecho del mar. El presente Convenio consta de 29 artículos y 6 anexos.

El **artículo 1** nos habla de los desechos peligrosos y cuales las categorías de estos, los cuales los encontramos enumerados en A nexos I, II y el III, dependiendo de su categoría.

Artículo 2 nos da las diferentes definiciones de: "desechos, manejo, movimiento transfronterizo, eliminación, lugar o instalación aprobado, autoridad competente, punto de contacto, manejo ambientalmente racional de los desechos peligrosos o de otros desechos, zonas sometidas a la jurisdicción nacional de un Estado, Estado de exportación, Estado de importación, Estado de tránsito, Estados interesados, persona, exportador, importador, transportista, generador, eliminador, organización de integración política y/o económica, tráfico ilícito", de las cuales, solo las más importantes se dará su definición.

Por "**desechos**" se entienden las sustancias u objetos a cuya eliminación se procede, se propone proceder en virtud de lo dispuesto en la legislación nacional.¹⁰⁹

Por "**movimiento transfronterizo**" se entiende todo movimiento de desechos peligrosos o de otros desechos procedente de una zona sometida a la jurisdicción nacional de un Estado y destinado a una zona sometida a la jurisdicción nacional de otro Estado, o a través de esta zona, o a una zona no sometida a la jurisdicción nacional de ningún Estado, o través de esta zona, siempre que el movimiento afecte a dos Estados por lo menos.¹¹⁰

Por "**eliminación**" se entiende cualquiera de las operaciones especificadas en el Anexo IV del presente Convenio.¹¹¹

¹⁰⁹ Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación, Diario Oficial de la Federación, 9 de Agosto de 1991, Artículo 2, p. 23.

¹¹⁰ Ibidem, Artículo 2, p. 23 y 24.

¹¹¹ Ibidem, Artículo 2, p. 24.

Por “**manejo ambientalmente racional de los desechos peligrosos o de otros desechos**” se entiende la adopción de todas las medidas posibles para garantizar que los desechos peligrosos y otros desechos se manejen de manera que queden protegidos el medio ambiente y la salud humana contra los efectos nocivos que pueden derivarse de tales desechos.¹¹²

Por “**Estado de exportación**” se entiende toda Parte desde la cual se proyecte iniciar o se inicie un movimiento transfronterizo de desechos peligrosos o de otros desechos.¹¹³

Por “**Estado de importación**” se entiende toda Parte hacia la cual se proyecte efectuar o se efectúe un movimiento transfronterizo de desechos peligrosos o de otros desechos con el propósito de eliminarlos en él o de proceder a su carga para su eliminación en una zona no sometida a la jurisdicción nacional de ningún Estado.¹¹⁴

Anexo I. CATEGORÍAS DE DESECHOS QUE HAY QUE CONTROLAR y Anexo II. CATEGORÍAS DE DESECHOS QUE REQUIEREN UNA CONSIDERACIÓN ESPECIAL. Por lo que respecta al Primer Anexo esta se divide en dos partes la cual empieza de la Y1 a la Y18 la cual se denomina Corrientes de desechos y de la Y19 a la Y45 se denomina Desechos que tengan como constituyentes, solo se mencionara cuatro de cada una: Y1 Desechos clínicos resultantes de la atención médica prestada en hospitales, centros médicos, clínicas, Y2 Desechos resultantes de la producción y preparación de productos farmacéuticos, Y3 Desechos de medicamentos y productos farmacéuticos, Y4 Desechos resultantes de la producción, etc., por lo que respecta a la segunda

¹¹² Ibidem, Artículo 2, p. 24.

¹¹³ Ibidem, Artículo 2, p. 24.

¹¹⁴ Ibidem, Artículo 2, p. 24.

parte estas son: Y19 Metales carbolinos, Y20 Berilio, compuestos de berilio, Y21 Compuestos de cromo hexavalente, Y22 Compuestos de cobre y por lo que respecta con el Segundo Anexo consta sólo de dos y estos son. Y46 Desechos recogidos de los hogares y Y47 Residuos resultantes de la incineración de desechos de los hogares.

El **Anexo III** nos da la LISTA DE CARACTERÍSTICAS PELIGROSAS, **Anexo IV**, se divide en dos secciones la primera nos habla de las OPERACIONES DE ELIMINACIÓN, esto es la OPERACIONES QUE NO PUEDEN CONDUCIR A LA RECUPERACIÓN DE RECURSOS. EL RECLADO, LA REGENERACIÓN, LA REUTILIZACIÓN DIRECTA U OTROS USOS. La Sección A abarca todas las operaciones de eliminación que se realizan y la segunda de las OPERACIONES QUE PUEDEN CONDUCIR A LA RECUPERACIÓN DE RECURSOS, RECICLADO, LA REGENERACIÓN, LA REUTILIZACIÓN DIRECTA Y OTROS USOS. La sección B comprende todas las operaciones con respecto a materiales que son considerados o definidos jurídicamente como desechos peligrosos y que de otro modo habrían sido definidos a una de las operaciones indicadas en la sección A.

México considera que con este Convenio se da un importante adelanto en la protección del medio ambiente, mediante la regulación jurídica de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos, al establecer un marco de obligaciones generales para los Estados Parte con vistas fundamentalmente a reducir al mínimo la generación de desechos peligrosos y el movimiento transfronterizo listos y asegurar su manejo ambientalmente racional, promover la cooperación internacional o afines, crear mecanismos de coordinación y

seguimiento y regular la aplicación de procedimientos y resolución pacífica de controversias.

4.8. Protocolo de 1978 Relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973

En el ámbito internacional existen convenios que nos señalan diferentes medios para lograr las relaciones comerciales, en el caso del transporte marítimo existe un elemento primordial: el buque mismo, con características específicas que provocan una visión distinta de analizar los aspectos marítimos y concretamente la contaminación por derrame de hidrocarburos en el mar por los buque-tanques.

Fue suscrito en Londres con fecha 17 de febrero. Los objetivos que persigue son tres: a) dar aún mayor incremento a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques especialmente por los buques tanque; b) aplicar tan pronto y tan ampliamente como sea posible las reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos, tal como figuran en el anexo I del Convenio, y c) aplazar la aplicación de las reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, incluidas en el anexo II, hasta que se hayan resuelto satisfactoriamente ciertos problemas técnicos.

El Protocolo va seguido de un anexo que incluye modificaciones y adiciones al Convenio, unas y otras se centran sobre el anexo I de éste y se traducen en la instauración de nuevas reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos, acordes con las finalidades del Protocolo.

El 1º del mes de junio de 1968 firmó el Protocolo, adoptado en Londres, Gran Bretaña, el 17 de enero de 1992. La Cámara de Senadores del H. Congreso

de la Unión lo aprobó 20 de diciembre de 1991, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de julio de 1992. Fue ratificado por Carlos Salinas de Gortari, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos el día 20 de marzo del año 1982.

En las últimas décadas, la comunidad internacional se ha preocupado por el control del medio ambiente, problema que no es ajeno a los círculos navieros, por lo que ha despertado un enorme interés e inquietud en donde surge un movimiento con el ánimo de proteger al medio ambiente marino, al adecuar políticas para controlar el derrame de hidrocarburos arrojados por los buques.

CONCLUSIONES

CAPÍTULO I

1. Antiguamente, el hombre veía una divinidad en los ríos, pero principalmente en el mar; era visto de un modo religioso, debido a su inmensidad, casi infinito e inconmensurable fuerza.

2. Gracias al mar fue posible en buena medida el desarrollo y contacto de las culturas desde tiempo inmemorial.

3. Pese a que se ha llegado a decir que la piratería se presenta raramente en nuestra época, por lo que su represión y sus modalidades plantean un problema más teórico que práctico, se puede decir que han existido actos piráticos perpetrados en este siglo.

4. A medida que los mares son mejor conocidos y que se ejerce una mayor y más eficaz vigilancia sobre ellos, sobretodo por la fuerza aérea, lo que disminuye marcadamente las posibilidades de que los piratas queden impunes, la materia nunca perderá actualidad porque nunca desaparecerá del todo y seguirán surgiendo interesantes problemas de tipo jurídico en su derredor, tanto desde el punto de vista del Derecho Internacional como el Derecho Interno.

5. Si en el territorio propio del continente o en el insular, el dominio soberano de un Estado podía ser bastante efectivo, no ocurría lo propio en el mar, sea por las deficiencias técnicas de señorío ideadas hasta entonces, sea por la frecuencia de la piratería que obstaculizaba a menudo la operancia más o menos permanente de una flota, surge la afirmación tan frecuentemente escuchada de que el mar ha sido la verdadera cuna del Derecho Internacional. Es ahí donde un

Estado lograba un dominio más o menos real sobre el mar, imponía a través de la fuerza o de la paz, tratados internacionales, un verdadero derecho sobre el mar.

6. Las disposiciones de la Convención de Ginebra sobre la piratería fueron, recogidas por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, se advierte ligerísimas diferencias de estilo que en nada afectan el fondo de las disposiciones y no deben, por tanto tomarse en cuenta.

7. Roma supo comprender que el mar era un elemento excelente de comunicación espacial y humanamente hablando y lo aprovechó de modo inusitado desarrollando una verdadera red de comunicaciones no menos importantes de la terrestre.

8. El progreso de la navegación, el aumento en el tonelaje de las naves y la intensidad del tráfico, llevaron a una expansión considerable de las instalaciones portuarias.

9. La soberanía de los diversos Estados, reclamaban el reconocimiento de ella, pero en ocasiones se les obliga al pago de peajes, se le prohibía la pesca y hasta se les impedía toda navegación.

10. El medievo, con sus zonas de luz y sombra, de progreso y regreso en la esfera de las ideas y de la vida de la humanidad, sigue siendo insustituible y abonado campo de búsqueda crítico-jurídica, terreno además con potencialidades científicas para la comprensión del viejo y nuevo Derecho de Genes y del orden internacional.

11. Por varios siglos se había seguido una política exclusivista sobre determinados mares. lo que hacía tan difícil el triunfo de las nuevas ideas y el cambio de actitud de las naciones beneficiadas.

12. La semilla echada por Grocio cayó en tierra fértil, y con el tiempo surgió una mayor cantidad de tratadistas en apoyo del principio de la libertad de los mares. Hugo Grocio, filósofo y jurista holandés, sostenía que el mar era de uso común, y por lo tanto no era susceptible de ser apropiado, argumentaba que no podía ejercerse sobre él dominio alguno; agregaba que tampoco podía por su propia naturaleza ser objeto de ocupación efectiva.

13. Francisco de Vitoria, dominico español, fue el primero que a principios del siglo XVI, recién iniciada la navegación transoceánica, analizó el derecho de los Estados respecto a las tierras y mares recién descubiertos.

14. El monje español Vázquez de Menchaca, argumentó que el dominio sobre los lugares comunes como el mar, no pueden adquirirse bajo ningún concepto, ni siquiera por prescripción por ser, argumenta, de derecho primario y necesario para la comunicación.

15. Es sumamente importante dentro de la Historia Jurídica hacen notar, como es que la misma se determina en función de circunstancias reales, como es precisamente la forma en como surgen las fuentes reales del derecho.

16. En el mar se encuentra la despensa futura de la humanidad, y por eso el nombre actual vuelve ahora los ojos hacia el mar.

CAPÍTULO II

1. Para lograr una acertada definición de los conceptos expuestos, derivándose en parte del papel natural del medio ambiente, pero en especial el de los océanos, debe ser siempre amplia, por lo que debe estar acompañada de un desglosamiento de sus términos definidos y clasificados claramente.

2. La contaminación marina, genera los efectos que puede producir una sustancia en el ecosistema acuática, dependerán de su solubilidad, el tipo y presión de liberación, ya que las fuentes contaminantes pueden ser puntuales, difusa o de una gran diversidad.

3. El mar, a pesar de su extensión, no es capaz de absorber y eliminar todos los desperdicios que se deseen y se es consciente, al tiempo, de que comienza a sentir los efectos de la contaminación.

4. El Alta Mar es un espacio marítimo de uso común, como medio de comunicación y para explotación de sus recursos por todos los Estados.

5. El concepto clásico de libertad de los mares es sólo libertad para usar del mar indiscriminadamente y sin ninguna limitación. La libertad debe medirse además no sólo en función de los intereses de todos los países de la comunidad, sino también particularmente en relación a los intereses más próximos de las naciones costaneras cercanas a donde se ejerce esa libertad.

6. La conciencia social sobre el carácter limitado de los recursos del mar y reconocimiento de que éste presenta una características físicas que lo hacen especialmente vulnerable, a la contaminación, ha sido el detonante del convencimiento de que en su protección deben asumir un papel esencial el Estado.

CAPÍTULO III

1. La construcción normativa de nuestra Constitución ha convertido el derecho a un ambiente adecuado también en un deber, puesto que obliga a los individuos e instituciones a su protección, y en el caso de daño, a su reparación.

2. En el caso de mexicano no hay un consenso, algunos admiten que es muy forzado pretender la existencia de un constitucionalismo ambiental, por el contrario, algunos se inclinan en una interpretación extensiva y progresiva, a considerar las previsiones constitucionales en materia ambiental como de viejo cuño.

3. En México el desarrollo jurisprudencial no ha sido tan relevante como en otros países europeos, pero hay un país del cual quiero poner como ejemplo y es el caso de Portugal: el derecho a un medio ambiente adecuado está constitucionalmente consagrado y la normativa portuguesa, acorde con la normativa europea, ha diseñado un ordenamiento preocupado por el ámbito ambiental; no es que México tenga similitudes en cuestión a normas europeas, pero aún nos falta mucho por hacer, para lograr una jurisprudencia, de la cual realmente sea respetada y sobre todo se tenga la educación ambiental, para entender lo que estamos haciendo a nuestros mares.

4. Puede ser considerado decisivo en el desarrollo del constitucionalismo ambiental, ya que es acompañado por las experiencias internacionales que pregonan la importancia del cuidado de la naturaleza, como derecho humano y a la vez como obligación estatal y ciudadana.

5. En términos generales, y a nivel constitucional, en México se cuenta con elementos suficientes para garantizar la protección de los recursos bióticos y el combate a la contaminación del mar, sin embargo, debe tenerse en cuenta que el factor cultural, el educativo en específico, poco ha avanzado en tales direcciones. No puede ser soslayado el hecho de que se será la sociedad el actor principal en estas causas medioambientales, y para ello debe tenerse en cuenta que nadie defiende lo que ignora. La educación ambiental vendrá a definir dos importantes

variables en este complejo problema: la participación y el compromiso ciudadanos en la conservación ambiente.

6. Los tipos penales ambientales previstos en el actual Código Penal Federal contienen bienes jurídicos penales particulares: la flora, flora silvestre, flora acuática, la fauna, fauna acuática, fauna silvestre, recursos forestales, recursos maderables, árboles, vegetación natural, ecosistemas, recursos naturales, salud pública, calidad del agua de las cuencas, cambio de suelo y especies acuáticas declaradas en veda.

7. El bien jurídico penal en los delitos ambientales presenta la característica de ser supraindividual o suprapersonal, el cual, estará legitimado siempre que sean útiles para la autorrealización del hombre en sociedad, todos los bienes jurídicos supraindividuales tienen en común que no son derechos o intereses de una colectividad. La titularidad de estos derechos no es personal sino compartida por todos los ciudadanos o, al menos, por una colectividad de personas, con independencia de que esa protección sirva a cada uno de los ciudadanos para lograr su pleno desarrollo como personas individuales. La consecuencia de esta titularidad compartida del interés o derecho protegido conlleva que nadie, individualmente, tenga capacidad de disponer de estos bienes jurídicos, ni tan siquiera los poderes e instituciones públicas.

8. La categoría de bienes jurídicos supraindividuales, colectivos, generales, o comunitarios se corresponde, adecuadamente, con la tendencia, iniciada con la creación de la Organización de las Naciones Unidas, para proteger derechos que son estimados como fundamentales para una convivencia internacional apropiada. De esta forma, al menos, se reconoció en la Declaración Universal de los Derechos Humanos, al establecer que el desconocimiento y menosprecio de los

derechos humanos han dado lugar a actitudes salvajes, bárbaras y violadoras de lo más elementales principios éticos de la humanidad. La correspondencia entre estos derechos y los bienes jurídico- penales, protectores tanto de intereses individuales como supranacionales constituye una de las grandes características de nuestra época.

9. Considero insuficiente la regulación en cuanto a delitos ambientales; a este propósito es necesaria una mayor precisión y detalle de los delitos ambientales relativos al mar, incluyendo la reparación en la medida que sea posible el resarcimiento del daño causado, a través de un pago por equivalencia como es el dinero.

10. En razón a la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente de la concurrencia entre la Federación, Estados y Municipios en estas materias, actualmente la mayoría de las Entidades Federativas han emitido sus disposiciones jurídicas con el objeto de regular la protección al ambiente y preservar el equilibrio ecológico en sus territorios. Esta Ley que se promulgó en 1982, sigue los cánones marcados por el PNUMA.

11. La Ley Federal del Mar, como se puede ver es muy técnica, muy científica y, creo yo, viene a llenar un poco el vacío existente en nuestro ordenamiento, en el cual ciertamente no se definían con precisión y claridad todos estos extremos.

12. En los últimos años la reacción de las autoridades de muchos países ha sido manifiesta al tratar de mantener limpias las aguas marinas, especialmente costeras, alejando los contaminantes de éstas mediante muy diversos métodos.

13. La legislación ambiental en México es el resultado de la aplicación de la política internacional de los países hegemónicos a nivel mundial en los países en

“vías de desarrollo”, como lo demuestran las primeras legislaciones ambientales que fueron resultado de la conferencia de las Naciones Unidas sobre el ambiente humano celebrada en Estocolmo en el año 1972, y a partir de la cual, se institucionalizó el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA). Aun cuando la Ley Federal para Prevenir y Controlar la Contaminación Ambiental aparecida en 1971, surge antes de la conferencia de Estocolmo, la preparación de dicha conferencia sirvió de base para integrar diversos aspectos a nuestra Legislación actual.

CAPÍTULO IV

1. El tratado internacional parece remontarse a tiempos muy antiguos. Fue practicado sin duda en el Asia Mayor y en el antiguo oriente, de los cuales se conservan testimonios; es debido parecer natural a esos pueblos, ambiciosos de dominio territorial, prometerse ayuda recíproca ante enemigos y peligros comunes. Ha sido ésta una actitud por demás practicada por el hombre.

2. El tratado en su concepción genuina es una ley elaborada para la paz no para tiempos de guerra. En el fondo de la cuestión se trata del por demás vetusto problema de la efectividad en el dominio exclusivo y excluyente, ya que la conquista fundada en él, puede en términos de licitud jurídica hacer variar la situación preexistente. La paz en el mundo antiguo era tan frágil que parecía lo excepcional ante el normal estado de guerra.

3. El Derecho marítimo adquiere el rango principal entre las instituciones del Derecho Internacional.

4. El Derecho es en gran medida una subestructura de la historia, y la historia, a su vez un resultado de factores tensionales, contradictorios y competitivos de carácter, ya político, ya económico, ya social, ya cultural, etc. Por eso, hay en la historia un continuo desgaste de instituciones, pero también son fuentes de una potencialidad inagotable. El Derecho y, sobre todo, el Derecho Internacional se presenta, pues, como una formidable superestructura o vértice de fuerzas históricas complejas.

5. El mar, en efecto, fue posiblemente el punto de partida del Derecho Internacional de las comunicaciones, pues por sus espacios, entonces finitos, surcaron las más antiguas manifestaciones del comercio entre Estados. Los mares unieron en este sentido material (económico) a las naciones.

6. No significa que la materia marítima debe injertarse solamente dentro de la disciplina del moderno derecho internacional o sus equivalentes, por lo que se refiere al mar abierto pero no en una forma tan clara por lo que hace al mar que se ha venido designando como territorial o patrimonial.

7. Es importante reconocer que nuestro trato con las aguas marinas ha dejado mucho que desear. Enormes zonas estuarinas han sido transformadas innecesariamente en áreas pestilentes.

8. Los Tratados Internacionales celebrados con tal fin, son buena prueba de ello, en los que como fórmula genérica se faculta a los Estado Parte para que adopten las medidas necesarias para prevenir y combatir la contaminación marina, y más concretamente se contiene el mandato a los Estados de designar las autoridades competentes para planificar, organizar, autorizar y supervisar las actividades por ellas reguladas.

9. El derecho consuetudinario sobre la contaminación marina ha venido desarrollándose en los años recientes, principalmente a través de convenciones internacionales, resoluciones, declaraciones, y sin que se desconozca el papel fundamental que han jugado los actos unilaterales por parte de los miembros de la comunidad internacional.

10. El Convenio sobre la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, nos demuestra que durante varios años, millones de toneladas de desechos industriales son vertidos al mar incontroladamente; podemos establecer, que, en términos generales, tanto los efectos físicos como químicos y biológicos de la eliminación de desechos en el mar, pueden reducirse considerablemente a través de los mecanismos más adecuados.

11. La Convención de Alta Mar por Contaminación por Hidrocarburos, consiste en proteger los intereses de las poblaciones de los Estados-parte contra las graves consecuencias de un accidente de mar que entrañe un riesgo de contaminación de la mar y del litoral por hidrocarburos.

12. De la anterior conclusión también se desprende que la obligación del Estado contratante sería la de adoptar las medidas necesarias para evitar, en lo posible, la contaminación marina producida por los hidrocarburos.

13. La protección del medio ambiente, en general, y del medio marino en particular, debe centrarse en evitar y prevenir las lesiones al mismo desde todos los frentes que ofrece el Derecho.

14. La Convención sobre el Derecho del Mar regula todas las partes y virtualmente todos los usos de los océanos. Aunque gran parte de la Convención trata de las zonas marinas internacionales, hay disposiciones importantes que reconocen la jurisdicción de los Estados en una serie de esferas.

15. Ningún tratado anterior había abarcado tal variedad de temas administración de los recursos, delimitación de las fronteras, protección de los recursos, delimitación de las fronteras, protección del medio marino, investigación científica y arreglo de las controversias.

16. El Protocolo de 1978 para Prevenir la Contaminación por los Buques, nos dice claramente que la contaminación de las aguas del mar puede obedecer como hemos dicho a muy diferentes factores, es lo cierto que la más grave y nociva época presente es la que provienen de los hidrocarburos; concretamente, del petróleo crudo, que durante su transporte en buques de gran tonelaje y a través de largos recorridos, vierte al mar por unas u otras causas.

17. En general estas convenciones traducen, más que nada, un deseo de cooperación entre estados; si bien cada una de las partes contratantes está habilitada a constatar las infracciones a la convención pertinente y tomar la iniciativa de una acción común en contra de la contaminación, la regla de la competencia exclusiva del Estado del pabellón subsiste, siendo él el único facultado para emprender una persecución eventual y fijar, en caso, la penalidad en que haya incurrido.

18. Por otra parte, desde el punto de vista de la conservación y explotación de las especies marítimas en México, se establece que los Estados ribereños tienen el derecho a la explotación exclusiva de las especies vinculadas a las costas, a la vida del país o a las necesidades de la población costera.

19. Desde la más remota antigüedad la humanidad siempre pensó que el mar tenía una capacidad de eliminación y reciclaje de desechos nocivos que las civilizaciones agrícola, industrial y urbana hacían llegar a él por diversos medios,

sin embargo, hoy día ya no hay duda de que los límites de absorción de la contaminación del medio marino han sido rebasados.

FUENTES CONSULTADAS

BIBLIOGRAFÍA

1. BARBA PIREZ, Regina, "La Guía Ambiental", Unión de Grupos Ambientalitas, I. A. P., México, 1998, 744 pp.
2. CARMONA LARA, María del Carmen, "Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente", Ed. UNAM, Primera Edición, México, 2003, 770 pp.
3. CERVANTES AHUMADA, Raúl, "La Soberanía de México sobre aguas territoriales y el problema de la Plataforma Continental", Ed. UNAM, México, D.F., 1952, 54 pp.
4. CERVANTES AHUMADA, Raúl, "Derecho Marítimo", Editorial Herrero, S.A., Primera Edición, México, 1970, 774 pp.
5. GÓMEZ CALERO, Juan, "Derecho de la Averías y de los Accidentes Marítimos", Ediciones Jurídicas, S.A., Madrid, 1992, 225 pp.
6. HENAINE HERNÁNDEZ, Reyna, "La Contaminación del Medio Marino", Ed. UNAM, México, 1972, 100 pp.
7. LESDEMA URIBE, José de Jesús, "Anuario del departamento de derecho de la universidad Iberoamericana-La Situación Jurídica del Mar en Roma", Número 6, Julio, 1974, 493 pp.
8. SEPÚLVEDA, César, "Derecho Internacional", Editorial Porrúa, S.A., 20ª Edición, México, 2000, 746 pp.

9. SIMÓ SANTONJA, Vicente-Luis, "Escuela Portuguesa del Derecho Internacional. Siglo XVII: Domingos Antunes Portugal", Valencia, 1973, 192 pp.
10. SIMÓ SANTONJA, Vicente- Luis, "Libertad de los Mares (El monopolio oceánico en Antunes y la Escuela Portuguesa)", Valencia, 1968, 34 pp.
11. SOBARZO, Alejandro, "Régimen Jurídico del Alta Mar", Editorial Porrúa, S.A., Segunda Edición, México, 1985, 495 pp.
12. ZAMBONINO PULITO, María, "La Protección Jurídico-Administrativa del Medio Marino: Tutela Ambiental y Transporte Marítimo", Valencia, 2001, 357 pp.

HEMEROGRAFÍA

1. Actividades de la Secretaría de Marina en la Investigación Oceanográfica, México, 1979. 31 pp.
2. Atlas de Contaminación Marina en el Mar Territorial y Zonas Costeras de la República Mexicana, Secretaría de Marina Armada de México, México, 2002, 175 pp.
3. Bien Común y Gobierno, Publicación Mensual de la Fundación Rafael Preciado Hernández., A.C., Año 4, No. 39, Febrero 1998, 148 pp.
4. Boletín Mexicano de Derecho Comparado, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Nueva Serie, Año XIX, No. 59, Mayo-Agosto 1987, 433-835 pp.
5. Crónicas de las Naciones Unidas, No. 6, Volumen XIX, Junio 1982, 100 pp.

6. Crónicas de la Naciones Unidas, No. 10, Volumen XIX, Noviembre 1982, 78 pp.
7. Crónica de las Naciones Unidas, No. 2, Volumen XX, Febrero 1983, 124 pp.
8. La Contaminación en el Medio Marino, Secretaría de Marina, Dirección General de Oceanografía y Señalamiento Marítimo, México, Junio 1974, 24 pp.
9. La Investigación de los Recursos Marinos en México 3, Secretaría de Marina, Dirección General de Oceanografía y Señalamiento, México, 1973, 22 pp.
10. LEX, Suplemento- Ecología, Septiembre 1995, 23 pp.
11. LEX. Difusión y Análisis, Suplemento-Ecología, Tercera Época, No. 71, Editorial Adolfo Jiménez Peña, Año VI, Mayo 2001, I-XXXII pp.
12. LEX. Difusión y Análisis, Suplemento-Ecología, Tercera Época, No. 83, Año VI, Mayo 2002, I-XXII pp.
13. Manual para el Empleo de Dispersantes, Secretaría de Marina, Dirección General de Oceanografía, México, 1983, 46 pp.
14. PEMEX LEX, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, No. 13-14, Julio-Agosto, 1989, 48 pp.
15. PEMEX LEX, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, No. 29-30, Noviembre-Diciembre 1990, 46 pp.
16. PEMEX LEX, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, No. 35-36, Mayo-Junio 1991, 64 pp.

17. Prudentia Iuris, Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Pontificia Universidad Católica Argentina, No. 52, Octubre 2002, 350 pp.
18. Revista de Derecho Privado, Serie Jurídica, No. 18, Año 6, Ed. Mc Graw-Hill, México, Septiembre-Diciembre 1995, 300 pp.
19. Revista del H. Congreso del Estado de Guerrero, Instituto de Estudios Parlamentarios "Eduardo Neri", Tercera Época, No. 25, Año 5, Marzo-Abril 2002, 440 pp.
20. Revista de Política Internacional, Centro de Estudios Constitucionales, No. 156, Madrid, España, Marzo-Abril, 1978, 359 pp.

PERIODICOS

1. Diario Oficial, Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Director: Mariano D. Urdanivia, Tomo CCCXXXI, México, Miércoles 16 de Julio de 1975, No. 12.
2. Diario Oficial, Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Director: Mariano D. Urdanivia, Tomo CCCXXXVI, México, Martes 25 de Mayo de 1976, No.16.
3. Diario Oficial, Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Director: Lic. Rafael Murillo Vidal, Tomo CCCLX, México, D.F., 19 de Mayo de 1980, No 11.
4. Diario Oficial, Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Director: Lic. Rafael Murillo Vidal, Tomo CCCLXI, México, D.F., Viernes 1° de Agosto de 1980, No. 24.

5. Diario Oficial, Órgano del Gobierno Constitucional de los Estado Unidos Mexicanos, Director: Lic. Rafael Murillo Vidal, Tomo CCCLXVI, México, D.F., Lunes 18 de Mayo de 1981, No. 10.
6. Diario Oficial, Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Director: Lic. Luis de la Hidalga, Tomo CCCLXXVIII, México, D.F., Miércoles 1° de Junio de 1983, No. 22.
7. Diario Oficial, Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Director: Profr. Manuel Arellano Z., Tomo CCCXCI, México, D.F. Viernes 2 de Agosto de 1985, No. 25.
8. Diario Oficial, Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Director: Lic. Jorge Esquerro L., Tomo CDLV, México, D.F., Viernes 9 de Agosto de 1991, No. 7.
9. Diario Oficial, Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Director: Dr. Amado Vega R. Tomo CDLXVI, México, D.F., Martes 7 de Julio de 1992, No. 5.

LEYES, CÓDIGOS Y REGLAMENTOS

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
2. Código Penal Federal.
3. Ley de Aguas Nacionales.
4. Reglamento de la Ley de Aguas Nacionales.
5. Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente.
6. Reglamento para Prevenir y Controlar la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias.

7. Ley Orgánica de la Armada de México.
8. Ley de Navegación.
9. Ley Federal del Mar.