



El Coloquio del Comité Marítimo Internacional en México, una revisión

A 40 años del *Ixtoc I*

Hugo Sergio Gómez S.

Durante el interludio entre el 30 de septiembre y los primeros dos días de octubre, habrá dos encuentros simultáneos que congregarán sin duda al México marítimo. Ambos serán de corte internacional; pero con visiones distintas.

POR UN LADO se reunirá, en la ciudad de México, en un coloquio muy prometedor, el Comité Marítimo Internacional (CMI) para hablar de las nuevas realidades del transporte marítimo ante el avance inexorable del cambio climático; de las reglas que regirán a los buques autónomos y la inteligencia artificial, del *cyber* terrorismo; de los fondos de compensación por derrames de hidrocarburos persistentes (FIDAC), y muchos otros temas, que sin duda ocuparán la agenda de este encuentro entre abogados y marinos, uno de las principales y más antiguos organismos consultivos de la Organización Marítima Internacional (OMI) que emprendiera como tarea principal, reafirmar la uniformidad del derecho marítimo en el mundo.

Uno de sus principales rasgos que define esta antigua rama del derecho; pero que a la luz de la escasa ratificación de muchos convenios internacionales solo queda en buenos deseos. Aunque hay un marco de referencia para algunas conferencias; los 40 años del accidente del pozo *Ixtoc I*, desastre que en 1979, pintó una estela negra en el Golfo de México que arribó a costas del vecino país el norte. Pemex se protegió del embargo legal y del pago de cuantiosas compensaciones reclamadas por los estados de Florida, Luisiana y Texas, con el escudo de la

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Lunes, 14 de Octubre de 2019 10:17

Inmunidad Soberana que señala que, los bienes de un Estado no pueden ser demandados por otro y también cobijó a Ernesto Zedillo cuando fue demandado en Estados Unidos por el tema de Acteal.

Hoy ante la realidad de las banderas de conveniencia que dominan al mundo marítimo, la migración de los países empobrecidos, la criminalización de los accidentes marítimos por parte de muchos países, el CMI tiene enormes retos por delante.

México y Suecia

Pero al mismo tiempo en la H. Escuela Naval se estará llevando a cabo un evento patrocinado netamente por la Secretaría de Marina y la Universidad de Malmo en Suecia: la Segunda Conferencia Regional para las Américas, bajo el lema: *Transporte Marítimo y políticas oceánicas; perspectivas regionales para las Américas*

Un foro que pretende reunir a egresados de esta gran universidad de posgrado e investigación en busca de aportar algún conocimiento nuevo a la diversidad de temas arriba citados. En este encuentro resalta la presencia de autoridades marítimas militarizadas de América Latina y se hablará más que nada de gobernanza, tema poco claro y con muchas indefiniciones que cada quien interpreta a su manera. Su fuerte será sin duda el ejercicio de la autoridad.

Quien sabe un poco de historia reconocerá que muchas de estas autoridades provienen de los golpes militares y de extintas dictaduras. Sus cuadros básicos se originan allá por los 70s y 80s. Fueron formadas con apoyo de EE.UU. para contener en América Latina el embate del comunismo y la Guerra Fría, que avanzaba prendido de la sotana de la Teología de la Liberación; pero dejaron ya convencidos de un cambio de rumbo a jóvenes guerrilleros que se integraron a la lucha por el poder político como Dilma Rousseff y Daniel Ortega hoy eternizado en el poder; hoy en día las autoridades marítimas militares reeditan el viejo militarismo, revive bajo el paraguas del Acuerdo para la Seguridad de América del Norte (ASPAN) premisa para defender al vecino del norte del embate del terrorismo y el narcotráfico.

En este encuentro hay pocos temas vinculados Marina Mercante o sea que se fueron sobre el Derecho del Mar y sobre el ejercicio de la autoridad: Gobernanza marítima y políticas

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Lunes, 14 de Octubre de 2019 10:17

nacionales. Del primer encuentro en 2017 doy testimonio porque estuve presente en Lima Perú, donde destacaba la presencia de al menos unos cien estudiantes de las Escuela Náutica Enrique Grau de Perú. De ahí brotaron una serie de apreciaciones que le hice llegar al actual director de *Fidena* Fulgencio García a ver si le sirven de algo. (Por cierto nunca me pagaron completo el trabajo).

Del derecho marítimo y su ejercicio en México

Pero ¿qué es lo que hace complejo el Derecho marítimo? y hay tan pocos abogados marítimos en México, el cual debiese ser materia de estudio de muchas autoridades concurrentes en los puertos, pero principalmente de capitanes de los buques y oficiales debido a que, ante esa movilidad que caracteriza al buque, en algún país según avanzado o atrasado, pueden reeditar el caso del capitán Apostolos Mangouras del buque *Prestige* que cayó a la cárcel después del siniestro en 2002.

O al menos, saber invocar mínimo los derechos humanos y no confundirlos con el abuso laboral ¿por qué es complejo el derecho marítimo? Bueno, es que convergen temas del derecho público y el privado, Además el marino mercante lleva muchos derechos y obligaciones al tripular un buque que no conoce hasta que le acusan de algo; en esta entidad como objeto del derecho marítimo confluyen asuntos mercantiles vinculados a las cargas, asuntos laborales por la relación con el armador y las agencias de *out sourcing* o tercerización; la movilidad que le permite cambiar de bandera, asuntos aduanales por el contrabando tanto de mercaderías como de drogas, del derecho ambiental por la capacidad contaminante de un buque, derecho penal por los robos marítimos y la piratería, una nueva peste, las reglas no unificadas de países divergentes en criterios que luego desvían el rumbo de los convenios con leyes locales o convenios no aceptados según de mayor alcance como Estados Unidos.

Mercantiles porque hay operaciones de compraventa en medio, pero además busca la seguridad de la vida humana en el mar, lo que regula su construcción y operación por una gran cantidad de normas técnicas jurídicas emitidas por la Organización Marítima Internacional. El estatuto jurídico del buque es en sí complejo ante esta universalidad de normas, que tal vez debiera haber jueces, tribunales o jurisdicciones marítimas especializadas donde dirimir las controversias.

Distintas definiciones

Ahora que si usted pregunta a dos o tres abogados por la definición de Derecho Marítimo, verá que no está unificada. Tal vez cada abogado le cite una definición distinta dada la diversidad de elementos que le componen.

Yo, por ejemplo, para poder normar el criterio y trazar algunas líneas directrices de este documento que pretende apegarse a las reglas del ensayo, me he leído casi la tesis doctoral completa de Mikel Roca López, un buen abogado marítimo que promueve las Reglas de Rotterdam como complemento las de Hamburgo y a las de la Haya. Le conocí en la UNAM, precisamente en un encuentro que se promovió en 2010. Luego me recibió generosamente en Barcelona, España con mis alumnos de la Universidad del Noreste, cuando un servidor coordinaba la Maestría en Gestión y Logística Portuaria.

Mikel en su tesis *Propuesta para una jurisdicción marítima en los tribunales españoles* afirma que precisamente esa variedad de elementos nos lleva a esta variedad de definiciones y cita varios autores que señalan los derechos marítimos “como el conjunto de normas que regulan la navegación marítima”, otro afirma que son, “un conjunto de normas jurídicas que regulan la navegación por mar”, “el conjunto de relaciones jurídicas que nacen en o se desarrollan con el mar” “el conjunto de normas jurídicas que regulan los hechos y relaciones surgidas con ocasión de la navegación por el mar”. Otro autor: “la rama del ordenamiento jurídico que tiene por objeto la regulación de las relaciones jurídicas que surgen, directa o indirectamente, del uso humano del medio marino” y más. Pero para el caso léase la tesis completa en:

<https://www.tesisenred.net/bitstream/handle/10803/402682/Tmrl.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Las instalaciones flotantes y artefactos navales, otra complejidad

Otro asunto que ha venido a complicar al Derecho Marítimo en el siglo XX, es el concepto tradicional de buque, del cual se ha visto invadido por el de artefacto naval cuya movilidad es parcial y solo para aspectos operativos. Sin embargo, ante la complejidad de la industria petrolera, se han desarrollado nuevos conceptos tecnológicos como los FPSO (*Floating, Production, Storage and Offloading*), instalación flotante basada en el casco de un buque-tanque petrolero que realiza las actividades de producción, almacenamiento y descarga de petróleo.

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Lunes, 14 de Octubre de 2019 10:17

Otro caso es el FSO que es un equipo de procesamiento a bordo del FPSO; es similar al que se encontraría encima de una plataforma de producción. Generalmente está construido en módulos y tiene equipos de procesamiento de hidrocarburos para separar y dar tratamiento al petróleo crudo, agua y gases. Son utilizados en la industria *offshore* de petróleo y gas.

Ambos son considerados hoy en día artefactos navales, diseñados para la exploración de regiones antes inalcanzables que han llevado a los grandes astilleros del mundo a la modificación de buques en desuso, para transformarlos en estos almacenes que han ido complementando la extracción masiva de hidrocarburos en la perforación y aguas profundas y ultra profundas. Estas instalaciones fondeadas en mar abierto sirven de cisterna y han desplazado la construcción de kilométricos ductos y puertos especializados. Bajo estas condiciones el petróleo nunca toca suelo nacional.

Pemex no sería la excepción arrendó en 1998 un buque FSO que databa de 1978, construido en Suecia y remodelado en Singapur, este barco llamado *Takuntah* (almacenador en maya). Se complementaría con la compra de FPSO llamado

Yum kaak naab

, (Señor de los Mares). Al respecto en el seno de la OMI han surgido conflictos sobre el concepto de buque y artefacto naval, y queda claro que para establecer esta condición debe haber, una carga de promedio un viaje y movilidad, pues están de por medio, si existe indefinición, las compensaciones por posibles derrames de hidrocarburos, así que la condición de buque pesa mucho.

Y si vamos a las plataformas marinas la OMI, se ha negado sistemáticamente a regular su operación. Por la simple razón de que al operar la mayoría en aguas de la zona económica exclusiva de un país y en su mar territorial, son de propiedad exclusiva de los países. Solo interviene en su equipamiento, en su bandera y de manera parcial en su construcción mediante el llamado *Código para la Construcción y el Equipo de Unidades Móviles de Perforación Mar Adentro* MODU, por sus siglas en inglés.

La operación deben regularla los países, tal como manda el artículo 60 de la *Convención Sobre el Derecho del Mar*

. Y si usted revisa las leyes de la reforma energética y las contrasta con reforma legislativa que surgió en Estados Unidos después del grave accidente de la plataforma

Deep Horizon

, verá que hay un mar de distancia en las reglas. Hay vacíos que deben llenarse como la respuesta a accidentes, el análisis de los casos y otros, principalmente en la fiscalización de los impactos ambientales.

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Lunes, 14 de Octubre de 2019 10:17

Me refiero a lo que se cobra de impuestos por la contaminación. México es de los países más baratos que cobra la tonelada de CO2 emitida al ambiente. Los estudios de la zona de control de emisiones del sexenio pasado y la ratificación del anexo VI de *Marpol* quedaron en proyecto.

La enseñanza del derecho marítimo ante un futuro complejo

Mire le escribo estas líneas desde las perspectivas del investigador; de un doctorando en medio ambiente. No de un abogado, de lo que he investigado en estos cuatro años de estudio. Si hay alguna imprecisión y algún abogado se apunta, se lo agradeceré.

Norma mi criterio mi paso por diversos medios donde inicié mi aventura periodística en *Excélsior*, *El Financiero*,

El Sol de Tampico

y otros donde me encargué casi en su totalidad de temas marítimos y portuarios como la revista del Club de Periodistas de México,

Voces del Periodista

. De haber de cubierto de principio a fin el caso del buque

Mary Nour

, que dio a luz a un reportaje llamado

La guerra del cemento

, uno de los casos penosos para el derecho marítimo mexicano donde queda de manifiesto el patrimonialismo que caracterizó en esa época (2004) la impartición de la justicia con la intervención del lenguaraz presidente Vicente Fox en favor de CEMEX de Lorenzo Zambrano, quien fuera su patrocinador en campaña que hoy clama por volver a esa época.

De lo que he aprendido en las aulas de expertos como Roberto Figueroa, Juan Carlos Merodio, de entrevistas con expertos como el doctor Salgado que una vez me dijo al respecto de mi pregunta de por qué no hay tribunales marítimos en México: Ofendería a la corte. De haber entrevistado en 1994 a uno de los grandes pilares de esta rama en México, el doctor Raúl Cervantes Ahumada, incluso de haber organizado foros y diplomado sobre derecho marítimo en la UNE, así que este trabajo no es libresco. Yo no sé si ante esta complejidad lo requiera, al menos se intenta con esto acotar los alcances este documento.

El derecho a un mundo limpio, desde al mar hasta las ciudades, claman los jóvenes

Sin embargo, el futuro para el derecho marítimo, se ve gris. Más allá de la UNAM hay poco. Solo está el Instituto Internacional de derecho Marítimo de la OMI en Malta (IMLI, por sus siglas en inglés).

Pero, hay una realidad que se deja entrever en toda esta maraña: el destino de la humanidad será moderado, sin duda por el medio ambiente. Sujetará la movilidad de los buques a normas más estrictas, nuevos combustibles, nuevos buques sin tripulación incluso; si esto se modifica, cambiarán las normas y las perspectivas del derecho marítimo.

El comercio es su ingrediente esencial. Sin éste, no hay movilidad de los buques ni navegación. No en balde tenemos la deficiente Ley de Navegación y Comercio Marítimo, que mencionan solo 13 de los 50 convenios internacionales. Un solo dato define el interés por regular esta actividad. Mientras la Ley nace en las postrimerías del mandato de Vicente Fox, allá por 2006, el reglamento fue emitido en 2015. Estas asimetrías dicen todo. Pero si vamos al presente se dará cuenta que recién en el foro de la ONU, hizo presencia en Nueva York este 23 de septiembre, histórico para muchos en México, la voz de los verdaderos afectados por cambio climático; la de los adolescentes que piensan formar una familia en el futuro. La joven Greta Thunberg que les dijo entre lágrimas: “yo no debería estar aquí debería estar en la escuela al otro lado del océano, ustedes han robado mis sueños mi infancia con sus palabras vacías... la gente muere y los ecosistemas están colapsando... estamos en el principio de una extinción masiva”.

Usted lector “no cree que estas palabras pesarán en el ánimo de los países”. Yo creo que si: su movimiento planetario: *Viernes por el Planeta*, reunió recientemente a más de cuatro millones de jóvenes alrededor del mundo en protesta.

Pero sus palabras solo merecieron como réplica una sonrisa mordaz de un Donald Trump que apareció fugaz solo para decir burlón: “parece una niña muy feliz”. Tal vez le cayó el saco por ser quien emite el 25 por ciento de las emisiones que están destruyendo al planeta. Pero más allá de la ignorancia de estos mandatarios que se personifican también un Jair Bolsonaro al frente de un convulso Brasil, desde que inició esta estrategia de comercio global, la movilidad entre países casi ha triplicado la carga marítima que en 30 años, pasó de 1990 millones de

El Coloquio del Comité Marítimo Internacional en México, una revisión A 40 años del Ixtoc I

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Lunes, 14 de Octubre de 2019 10:17

toneladas a 10200 millones en 2017, transportada por más de 100 mil buques.

La industria emite casi 800 millones de toneladas de CO2 y es el primer emisor de sólidos suspendidos en el aire debido a la quema de combustible residual. Los buques tienen que modificar su motricidad, así que el Comité Marítimo Internacional deberá trabajar en el equilibrio de las normas a marchas forzadas. El futuro está de frente y la voz de muchos jóvenes seguirían clamado por un mundo limpio. No hay mañana ni posposición que valga.

Tal vez a 40 años de aquel desastre podamos plantearnos una interrogante ¿qué aprendizaje dejó el *Ixtoc*, amén de la compra de un barco inútil, que pomposamente llamaron *Ecopemex*?

Hugo Sergio Gómez Smith es autor del libro,

La Economía Azul,

el nuevo rumbo de la industria marítima,

ante el cambio climático.

Síguenos en Twiter: @HugoSGmezSmith4

Mail: hgomezsh@prodigy.net.mx