

## BIBLIOGRAFÍA

- Alonso GÓMEZ-ROBLEDO VERDUZCO    TIMAGENIS, Gregorios J., *International Control of Marine Pollution* ..... 1057

ése se inspiró en el régimen alemán de dos votos, uno para la representación proporcional y otro para la mayoría relativa.

La terminología de *Colegio Electoral* sólo había aparecido en un texto constitucional antes de la reforma de 1977: en el primer proyecto de Constitución de 1842.

El Colegio Electoral de la Cámara de Diputados conforme a la reforma de 1977 se integraba por 60 presuntos diputados de mayoría y por 40 de representación proporcional, y estos presuntos diputados eran los que hubieran alcanzado, en sus diferentes categorías, el mayor número de votos. "Estas mayorías no eran simplemente de partido contra partido, sino que dentro de un mismo partido eran preferentes quienes habían obtenido mayoría en los comicios". La aplicación de este sistema en 1979 funcionó bien y no se dio la posibilidad de que los partidos minoritarios, aunque hubieren formado una coalición, hubieran estado en posibilidad de arrebatarle la decisión al partido mayoritario.

Sin embargo, en abril de 1981 se reformó la mencionada integración del Colegio Electoral. La iniciativa presidencial de esa reforma manifestó que la integración del Colegio Electoral respecto a las elecciones para elegir diputados a la LI Legislatura, había demostrado que cabía la posibilidad de que el Colegio pudiera quedar conformado mayoritariamente por los diputados de minoría.

La reforma de 1981 al artículo 60 establece que los 60 presuntos diputados electos en las circunscripciones uninominales serán designados por el partido político mayoritario, y los 40 presuntos diputados de las circunscripciones plurinominales serán designados por los partidos minoritarios. Tena escribió que en su opinión debió de haberse dado otra oportunidad al artículo 60 antes de su alteración.

Basten los párrafos de esta reseña para comprobar que este libro es muy interesante. Es una de las grandes obras del derecho constitucional mexicano de todos los tiempos. Es un libro de lectura obligada para todas aquellas personas interesadas en los problemas, siempre actuales y palpantes, del derecho constitucional.

Jorge CARPIZO

TIMAGENIS, Gregorios J., *International Control of Marine Pollution*, Nueva York, Oceana Publications, Inc. Sijthoff and Nordhoff, 1980, 2 vols.

La parte fundamental de la presente obra está dedicada al análisis en detalle de las más importantes convenciones encaminadas al control de

la contaminación del medio marino, como son, entre otras, la Convención de Oslo de 1972, la Convención de Londres del mismo año, la Convención para la Previsión de la Contaminación desde Buques, de 1973, etcétera, incluyendo igualmente a todo lo largo de la obra el examen de los trabajos preparatorios de dichos tratados.

El estudio se concentra en particular en los recientes desarrollos sobre control y previsión de la contaminación marina dentro del marco convencional, y sobre todo en aquellas áreas donde el derecho convencional en la materia ha tenido un mayor desarrollo, como es el caso de la contaminación provocada desde los buques.

Sin embargo, en la primera parte de la obra Timagenis emprende un análisis, aunque en forma en ocasiones bastante concisa, de lo que su autor considera constituyen hoy en día los principales principios y conceptos relativos al llamado derecho de la contaminación marina.

El periodo que va de 1954 a 1971 se caracteriza por ser aquel en el cual el proceso internacional relativo a la contaminación marina va a tomar por vez primera una función práctica, dando como resultado la adopción de convenciones internacionales de carácter multilateral dedicadas específicamente al problema en cuestión.

Igualmente dicho periodo se caracteriza porque el conjunto de reglas que se adoptan caen dentro del marco del derecho internacional de corte clásico. Así, por ejemplo, las innovaciones que se introducen dentro del campo de la responsabilidad civil, permanecen dentro del ámbito de la responsabilidad privada sin que se toque el problema de la responsabilidad del Estado por daños provocados por la contaminación.

El anterior estado de cosas queda claramente ilustrado por la Convención Internacional para Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, adoptada en Londres el 12 de mayo de 1954, y enmendada subsecuentemente en 1962, 1969 y 1971.

De igual manera es ilustrativa de esta situación la Convención Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, adoptada en Bruselas el 29 de noviembre de 1969.

En cambio, el periodo que va de 1972 a 1979, cuando se multiplican con rapidez este tipo de convenciones, va a caracterizarse, en primer lugar, porque los tratados o acuerdos sobre el medio marino no van a limitarse ya a la contaminación radiactiva o por hidrocarburos solamente, sino que van a cubrir toda la gama de factores contaminantes.

En segundo lugar, algunas de las nuevas reglas sobre contaminación marina introducidas en este lapso, van a mostrar cambios radicales en relación con los conceptos tradicionales del derecho internacional.

Además, otra característica de las convenciones adoptadas durante

1972 a 1979, es que casi todas ellas van a incluir disposiciones expresas para su aplicabilidad en forma obligatoria.

Con mucha razón Timagenis señala que todos los desarrollos durante dichos años no solamente tomaron lugar durante los preparativos y las negociaciones de la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, sino que además fueron influidos directamente por dicha Conferencia.

Ejemplo de este periodo es la Convención para la Prevención de la Contaminación Marina provocada por Vertidos desde Buques y Aeronaves, adoptada en la ciudad de Oslo el 15 de febrero de 1972, y que aun cuando es un acuerdo regional es, con todo, el primero en su género.

De igual manera se puede mencionar la Convención Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, adoptada en la ciudad de Londres el 16 de noviembre de 1973, con objeto de controlar el derrame accidental, negligente o deliberado de hidrocarburos y de otras sustancias perjudiciales.

Timagenis al igual que otros autores (Brown, Kiss) considera que el derecho consuetudinario tradicional incluye ciertas reglas que aportan varias soluciones a algunos de los problemas del medio marino; pero que sin embargo difícilmente podría encontrarse una norma universal que tuviera por función la protección del medio marino, y de aquí que la cooperación y legislación internacional se intensificara en mayor medida.

De esta forma el derecho consuetudinario sobre contaminación marina ha venido desarrollándose en los años recientes, principalmente a través de convenciones internacionales, resoluciones y declaraciones; pero sin que se desconozca el papel fundamental de los actos unilaterales de los estados; de todo ello ha surgido la obligación general para todo Estado de proteger al ambiente en contra de la contaminación.

El derecho sobre contaminación marina, como parte del derecho internacional, presenta las mismas fuentes y sigue el mismo proceso de elaboración de normas del derecho internacional en general y del derecho del mar en particular.

Sin embargo, el derecho sobre contaminación marina llega a presentar ciertas peculiaridades muy características.

Así las normas internacionales sobre contaminación marina han venido desarrollándose a través de un proceso de acciones multilaterales de carácter internacional y de acciones unilaterales de carácter nacional, en forma complementaria y no conflictual.

Otra categoría de incidentes (que sin ser de carácter normativo en

sí mismos han creado, sin embargo, el ímpetu para legislar nacional e internacionalmente sobre contaminación marina) son ciertos accidentes con consecuencias contaminantes de gran envergadura; por ejemplo, los catastróficos accidentes de Santa Bárbara, Torrey Canyon, Amoco Cádiz, y añadiendo por nuestra parte el peor de todos, es decir, el del pozo exploratorio Ixtoc I, del 3 de junio de 1979, que causó daños costeros desde la bahía de Campeche hasta la Isla del Padre en Texas.

Por otra parte, la proliferación e interacción de los tratados anti-contaminantes se diferencia, en su papel de formación de normas consuetudinarias, de aquel de los tratados en derecho internacional tradicional.

Así, en el derecho internacional clásico la adopción de un tratado (no de aquellos codificadores) por lo regular permanece como un incidente aislado, el cual debe ser complementado con una práctica estatal subsiguiente de conformidad con la Convención, con objeto de poder llegar a cristalizar en una costumbre internacional.

En cambio, se puede decir que es casi único el fenómeno de la adopción de una tal cantidad de tratados sobre el tema de la contaminación en un asombroso y corto periodo.

De acuerdo con Timagenis, la adopción de tales tratados, o incluso su negociación, es evidencia de la práctica estatal y es igualmente evidencia de la aceptación por los Estados de ciertas reglas y principios básicos considerados como derecho.

En la evolución del proceso que se señala, los tratados incluso no ratificados, influyen en la política nacional, legislación o acción; pero a su vez dichos tratados son igualmente influidos por tales políticas nacionales.

Esta interacción no sólo entre tratados sino igualmente entre acciones nacionales e internacionales es, en opinión de Timagenis, una característica más del proceso de elaboración de normas en el derecho sobre contaminación marina y es incluso más palpable en la actual Conferencia sobre Derecho del Mar (página 55).

En este proceso de elaboración normativa otro factor debe ser tomado en cuenta, y éste es el referente al papel que desempeñan las declaraciones de principios de carácter multilateral, como por ejemplo la muy importante Declaración de Estocolmo sobre el Medio Humano en 1972, cuya importancia legal y significación política ha sido sin duda de carácter trascendental.

En lo que respecta al problema de la responsabilidad, Timagenis asevera que el área en donde el mayor número de reglas concierne a este punto, y dentro del marco del derecho convencional, ha visto su desarrollo es respecto a la responsabilidad de personas privadas, indi-

viduos o compañías, por daños causados por contaminación por hidrocarburos o materiales radiactivos.

Dentro de esta área la "absoluta o estricta" responsabilidad ha sido ampliamente consagrada, esto es, aquel tipo de responsabilidad no basado en la noción de culpa.

Esta responsabilidad absoluta se complementa con aquello que ha dado por denominarse la "canalización" y limitación de la responsabilidad (tal como la Convención de Bruselas del 29-XI-69). Por "canalización de la responsabilidad" deberá usualmente entenderse que la obligación de compensación recae en una persona en particular, como por ejemplo, el propietario del buque, de tal suerte que las víctimas pudieran saber hacia quién pueden dirigir sus reclamaciones, y hasta dónde pueda llegar el monto de la reparación.

Hay que hacer notar que estas características en el terreno contractual están todavía lejos, en opinión de Timagenis, de llegar a formar parte del derecho consuetudinario (página 63).

En opinión de Timagenis, los casos del Canal de Corfú (1949), el del *Trail Smelter* (1938-1941) y el arbitraje del Lago Lannoux (1959), son casos que demuestran claramente la regla según la cual un Estado, aun cuando está facultado para llevar a cabo operaciones de vertimiento dentro de sus aguas territoriales, está al mismo tiempo sometido a la obligación de no usar o permitir el uso de dichas aguas en forma tal que puedan causar daños a terceros estados.

Ahora bien, en la práctica, sin embargo, el problema es posible que no se centre en la cuestión básica de la legalidad o ilegalidad del vertimiento, sino más bien en el nexo causal entre vertimiento y daños, el alcance del conocimiento, la previsión del daño o el estándar de prueba requerido, cuestiones todas éstas respecto a las cuales es poca la ayuda que pueden brindar los precedentes judiciales arriba mencionados.

De aquí entonces que la práctica estatal reciente en lugar de buscar soluciones a los problemas de la contaminación en el derecho existente, se oriente mayormente a la cooperación para el desarrollo de nuevas reglas con objeto de lograr una respuesta a los problemas que se han venido presentando.

La primera convención adoptada en esta materia fue la Convención para la Prevención de la Contaminación Marina Provocada por Vertidos desde Buques y Aeronaves, firmada en la ciudad de Oslo en 1972, que aun cuando es una convención de tipo regional ha tenido una gran influencia en los desarrollos subsiguientes en la materia.

Así, el instrumento jurídico relacionado con dicho problema, pero a nivel internacional, es la Convención sobre la Prevención de la Con-

taminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, adoptada en la ciudad de Londres en 1972.

Al examen y análisis en detalle de estas dos convenciones, Timagenis les consagra en su obra los capítulos cinco y seis, haciendo igualmente el estudio de los trabajos preparatorios de dichos instrumentos convencionales, y señalando la importancia de su adopción (páginas 124-167 y 171-287).

Timagenis a lo largo de su obra distingue entre obligatoriedad en sentido estricto y obligatoriedad en sentido amplio. Bajo la primera hipótesis el concepto se vincularía al castigo o pena por las violaciones cometidas a las disposiciones de un tratado o de la legislación nacional, mientras que la "obligatoriedad" en sentido amplio incluiría además cualquier otro tipo de medidas tendentes a la aplicación efectiva de las normas o disposiciones principales.

Esta distinción conceptual es utilizada por su autor específicamente en relación con la Convención Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, adoptada en el año de 1973, ya que según Timagenis dicho instrumento internacional prevé ambos tipos de reglas, incluso dentro de los anexos de la propia Convención (páginas 456-485).

En contraste con la claridad y precisión del anterior género de reglas, todos los aspectos jurisdiccionales de esta Convención contra la contaminación de los buques de 1973, están caracterizados por un esfuerzo tendente a evadir los problemas reales, dejando así la Convención en este apartado con un alto grado de incertidumbre e imprecisión.

En opinión del autor, lo anterior constituye el principal defecto de la Convención, y esto debe atribuirse a la incertidumbre prevaleciente en el derecho internacional respecto a la jurisdicción estatal sobre los espacios marítimos en el tiempo en el cual fue concluida la mencionada Convención, época en la cual (1973) se iniciaban los trabajos de la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, y sobre cuyos desarrollos posteriores no se deseaba prejuzgar en absoluto (pp. 486-522).

Dado que la experiencia en las negociaciones de las convenciones internacionales sobre contaminación marina había demostrado que los principios tradicionales del derecho internacional no respondían satisfactoriamente a las necesidades de la protección del ambiente, la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar debía ser el marco jurídico natural para intentar la solución de tales problemas.

Es precisamente el análisis de los principales principios sobre con-

taminación vertidos en los Textos Oficiosos de Negociación de la Tercera Conferencia, que Timagenis consagra la última parte de su libro (páginas 577-629), haciendo primeramente una breve previsión de la evolución de la Tercera Conferencia desde sus inicios, para examinar, posteriormente, los principales principios y reglas que norman el apartado relativo a la prevención y control de la contaminación marina.

Alonso GÓMEZ-ROBLEDO VERDUZCO

VARIOS, *Traité de Droit Civil* (introduction générale por Jacques Ghestin y Gilles Goubeaux) París, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1977.

Este libro es el primero de un conjunto destinado a formar un tratado completo de derecho civil sobre la responsabilidad civil, las personas, la familia y las obligaciones; éstos a cargo de los profesores Viney, Goubeaux, Vovin y Ghestin. Otros temas como los bienes, la publicidad registral, las garantías, los regímenes matrimoniales, las necesidades, las liberalidades y los contratos especiales, también están en formación. Es por tanto una obra colectiva que promete ser de una gran altura académica, si se toma en referencia este primer volumen. La obra completa está proyectada para ser teórico-práctica; es finalmente la función de la teoría constituir una fuente de consulta y de reflexión del jurista, llámese estudiante, investigador o abogado postulante.

La estructura del libro es la siguiente:

Está dividido en tres partes:

I. La primera está destinada al análisis del derecho y los derechos en dos planos: el derecho objetivo y el derecho subjetivo. El derecho objetivo se contempla como un derecho en general y en el derecho civil.

A. *El derecho objetivo en general*. Los autores dividen al derecho objetivo en lo general en tres diversas etapas: a) La filosofía jurídica; b) La lógica jurídica, y c) La informática jurídica.

a) En esta etapa los autores analizan el derecho objetivo en diferentes corrientes filosófico-jurídicas.

a.1) Las doctrinas idealistas o del derecho natural, que resumen en forma sintética el derecho natural desde la antigua Grecia y las tesis de Tomás de Aquino hasta la escuela del derecho natural y la filosofía del siglo XVIII, para finalizar con una postura crítica en relación con estas doctrinas, crítica que se fundamenta en dos ideas básicas: la inexactitud de las doctrinas idealistas y su inutilidad.