

UNIVERSIDAD
PANAMERICANA

**“LA IMPORTANCIA DEL GOLFO DE
CALIFORNIA Y LA PROTECCIÓN
DE SUS RECURSOS NATURALES
DE ACUERDO A LA CONVEMAR;
UNA APROXIMACIÓN JURÍDICA”**

TESIS PROFESIONAL

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE

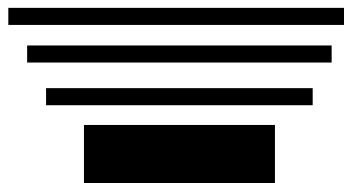
Licenciada en Derecho

P R E S E N T A

YANIN BELTRÁN HERNÁNDEZ

MÉXICO, D.F.

2011



ÍNDICE

CAPÍTULO I INTRODUCCIÓN	3
1.1 La importancia del Golfo de California.....	6
1.1.1 Relevancia Económica.....	6
1.1.2 La Relevancia Ecológica y Biológica.....	10
CAPITULO II ANTECEDENTES JURÍDICOS Y DOCTRINARIOS DE LA REGULACIÓN DEL MAR.....	15
2.1. Antecedentes del Derecho del Mar.....	15
2.2 América y su Relevancia marítima en el momento histórico de su descubrimiento.....	17
2.3 Hugo Grocio y su Aportación.....	21
2.4 Conferencias Internacionales sobre el derecho del mar.....	25
2.4.1 Conferencia de la Haya en 1930.....	25
2.4.2 Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.....	26
2.4.3 Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.....	29
2.4.4 Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.....	30
CAPITULO III TRATAMIENTO JURÍDICO DEL GOLFO DE CALIFORNIA EN EL DERECHO INTERNACIONAL.....	36
3.1 Golfo de California considerado como una Bahía.....	36
3.2 Bahía Histórica.....	39
3.3 El Golfo de California considerado como Bahía Histórica.....	42
3.4 La Bahía Vital.....	52
3.4.1 Factores Económicos.....	52
3.4.2 El Factor Defensa y Seguridad.....	53
3.4.3 Factor Político.....	54
3.4.4 Factor Geográfico.....	55
CAPITULO IV EL GOLFO DE CALIFORNIA COMO UNA ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE DE ACUERDO A LA CONVEMAR.....	59
4.1 La protección del Golfo de California de acuerdo a la CONVEMAR.....	60
4.2 La Zona Marina Especialmente Sensible de acuerdo a la CONVEMAR.....	65
4.2.1 Las consideraciones y los elementos que debe contener una ZMES.....	68
4.2.2 Procedimiento para la designación de una ZMES.....	74
4.3 El Golfo de California considerado como una Zona Marina Especialmente Sensible.....	77
4.3.1 Criterio Ecológico.....	83
4.3.2 Criterios Socioeconómicos y culturales.....	91
4.3.3 Criterios científicos y pedagógicos.....	93
4.3.4 Factores del tráfico marítimo que dañan al Golfo de California.....	93
4.4 Semejanzas prácticas del Golfo de California con la Declaración del Archipiélago de Galápagos como Zona Marina Especialmente Sensible.....	96
Conclusiones.....	103
Bibliografía.....	108

CAPÍTULO I INTRODUCCIÓN

El mar constituye una de las principales fuentes de recursos para el mundo, la importancia que tiene el mantenimiento y la protección de los océanos para el futuro de nuestro planeta y de la propia especie humana. Los océanos, a través de sus interacciones con la atmósfera, litosfera y biósfera, juegan un papel relevante en la conformación de las condiciones que hacen posibles las distintas formas de vida del planeta.

Nuestros mares enfrentan a diversos y graves peligros causados por la actividad del ser humano de los cuales los más importantes son la sobreexplotación de sus recursos naturales, la destrucción y modificación de su hábitat.

Por tal motivo, el propósito del presente trabajo es demostrar que el Golfo de California tiene una importancia ecológica a nivel mundial y debe ser protegido, ya que su cuenca marina con forma alargada y gran diversidad de especies endémicas que muy pocas regiones logran conjuntar en un mismo ecosistema y es motivo para protegerlo.

El método de investigación documental hizo posible que en este trabajo se identificará la problemática que sufre el Golfo de California derivado de la contaminación por las actividades marítimas, así como de observar y reflexionar en los distintos instrumentos jurídicos internacionales, la forma de protegerlo, ya que con anterioridad sólo su relevancia era meramente económica, dejando a un lado la importancia ambiental que tiene a nivel mundial, por ende era necesario de encontrar la forma adecuada de protegerlo y la mejor forma es establecerlo de acuerdo a la CONVEMAR como una Zona Marina Especialmente Sensible, que más adelante se explicará a detalle lo que implica establecerla como tal; damos paso en este capítulo a explicar la relevancia que tiene Golfo de California y el porque debe ser protegido.

Jacques Cousteau¹ llamó al Golfo de California², el “acuario del mundo”, pues a nivel mundial representa uno de los mares más importantes, al ser esta región hogar de muchas especies que representan un tercio de los mamíferos

¹ <http://www.greenpeace.org/raw/content/mexico/prensa/reports/el-golfo-de-california-un-tes.pdf>

² A lo largo del presente trabajo se utilizará la siguiente abreviatura GC, que significa Golfo de California que son G.C., consultada en Enero de 2011.

marinos. El Golfo también alberga vaquitas marinas, totoabas, tortugas, leones y elefantes marinos, mantarrayas gigantes, tiburones-martillo y tiburones-ballena, entre otros.

Las costas de California son consideradas mundialmente la morada de cientos de aves residentes y migratorias como las gaviotas de patas amarillas, los pelícanos, los halcones peregrinos y los búhos de grandes cuernos. El Golfo de California es uno de los lugares con mayor biodiversidad en el mundo debido a la combinación de manglares, archipiélagos insulares, camas de pastos marinos y algas y arrecifes de coral.

Además de la importancia natural de esta zona, las fosas oceánicas profundas y los fondos marinos son ricos en nutrientes lo que hace a estas áreas de importancia internacional tanto para la pesca comercial, como para la pesca deportiva. Lo anterior, ya que en el Golfo de California habitan aproximadamente 800 especies de peces que proporcionan más de la mitad del total de la pesquería de México³.

El Golfo de California está limitado al oeste por la Península de Baja California, al este por el macizo continental y al norte por la desembocadura del Río Colorado.⁴ Sin embargo, no hay un acuerdo referente al límite del sur, y para definirlo se han propuesto varios criterios; uno de los más aceptados es de la línea imaginaria que se extiende desde Cabo San Lucas, Baja California Sur, hasta Cabo Corrientes, Jalisco.

Las delimitaciones anteriores establecen que la longitud del Golfo de California es de aproximadamente 1, 600 kilómetros, con una anchura máxima de casi 205 kilómetros (a la altura de la ciudad de La Paz, Baja California Sur), y una mínima de 85 km (a la altura de la Isla Tiburón). Su superficie marina (incluyendo la de las islas), se estima en 283, 000 km², aunque este dato varía

³The Nature Conservancy in México; Baja and de Gulf of California. (referencia directa en: <http://www.nature.org/wherewework/northamerica/mexico/work/art8618.html>), consultada en Enero de 2011.

⁴Schwartzlose, Richard A., Alvarez-Millán, Danténoc, & Brueggeman, Peter. (1992). Golfo de California: Bibliografía de las Ciencias Marinas; Gulf of California: Bibliography of Marine Sciences. UC San Diego: Scripps Institution of Oceanography. (Referencia directa en: <http://escholarship.org/uc/item/2973x3tq>), consultado en Enero de 2011.

dependiendo del autor consultado, así como del número y tipo de islas consideradas para su cálculo⁵.

La formación geológica del Golfo de California comenzó hace aproximadamente cinco milenios; está compuesto por una serie de cuencas extensionales producidas por la separación de la Península de Baja California del territorio mexicano.

El Golfo goza de una inmensa concentración de organismos microscópicos y una extraordinaria biodiversidad gracias a las condiciones climatológicas y a las aguas ricas en nutrientes; el GC no sólo es imprescindible por su extraordinaria diversidad biológica en el océano, sino porque cuenta con aproximadamente 900 islas, islotes y accidentes insulares. Estos forman parte de un área natural protegida, establecida por el Gobierno Federal en 1978⁶. En este sentido, el gobierno le otorgó a la zona la categoría de “Área de Protección de Flora y Fauna”, para resguardar adecuadamente todo el ecosistema de la región.

Dentro de las aguas del Golfo se encuentran las siguientes islas pertenecientes al estado de Baja California: la isla Ángel de la Guarda, Montague, Gore, Consag, El Huerfanito, Miramar, Coloradito, Encantada, Pómez, San Luis, Mejía, Granitos, Navío, Pelicano, Alcatraz, Coronadito, Smith, Pond y el grupo de islas e islotes que se encuentran dentro de la Bahía de los Ángeles.

Al estado de Baja California Sur pertenecen las islas: Carmen, Cerralvo, Coronados, Espíritu Santo, Monserrat, Partida, San Diego, San Francisco, San José, San Marcos, Santa Catalina, Santa Cruz; al estado de Sonora, la isla del Tiburón, que es la más grande de México con una superficie de 1,208 km².

⁵ DOF, “Aviso mediante el cual se informa al público en general que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales ha concluido la elaboración del Programa de Manejo de Área de Protección de Flora y Fauna, Islas del Golfo de California, así mismo se da a conocer el Resumen del Programa de Manejo respectivo, el plano de localización y zonificación de dicha área”; martes 17 de abril de 2001.

⁶ DOF “Decreto que establece una zona de reserva y refugio de aves migratorias y de la fauna silvestre, en las islas situadas en el Golfo de California”; 2 de Agosto de 1978.

De las 900 islas que tiene el Golfo de California, 244 islas, islotes y zonas costeras fueron declarados Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en el año 2005⁷.

1.1 LA IMPORTANCIA DEL GOLFO DE CALIFORNIA.

El Golfo de California es reconocido mundialmente como un mar único, donde el encuentro de las corrientes frías del Océano Pacífico y la geografía de la región dan como resultado uno de los hábitats marinos más llenos de vida y productivos del planeta.

La región del Golfo de California contiene uno de los ecosistemas costero-marinos con mayor productividad, diversidad biológica y endemismos en el mundo, así como dos de los ecosistemas terrestres más amenazados de la Tierra: la selva seca y la provincia florística. El Golfo comprende los desiertos de Baja California y Sonora, los cuales son considerados dentro de las cinco áreas silvestres más importantes del mundo por su buen estado de conservación⁸.

La importancia del Golfo de California se reflejará en dos aspectos: por una parte, la relevancia económica; por la otra, la importancia ecológica y biológica.

El presente trabajo abordará la importancia ecológica y biológica que tiene el GC, debido a que sus Zonas Marinas han sufrido un impacto ambiental relevante, lo que ha provocado alteraciones a los ecosistemas de dichas zonas derivado de la contaminación de los buques y de la actividad humana que ha tenido consecuencias terribles en las Zonas Marinas del GC.

1.1.1 RELEVANCIA ECONÓMICA

Respecto de la relevancia económica, el Golfo de California se caracteriza por tener dos actividades productivas principales que ayudan a que los estados ribereños incrementen su producto interno bruto (PIB): la pesca y el turismo. La pesca, por su parte, posee tres modalidades: artesanal, comercial y deportiva.

⁷ <http://whc.unesco.org/en/list/1182>, consultada en Enero de 2011.

⁸ <http://whc.unesco.org>. Islands and Protected Areas of the Gulf of California-UNESCO, consultada en Enero de 2011.

La pesca es la actividad primordial del GC, debido a que la gente aprovecha las aguas ricas en nutrientes de la región en las cuales se desarrollan varias especies que han permitido la subsistencia de los pobladores.

Para muchas poblaciones aledañas al Golfo la pesca artesanal o ribereña es la forma primordial en la que obtienen los recursos necesarios para su subsistencia; en los últimos datos estadísticos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), se estimó que existen alrededor de 17,681 embarcaciones dedicadas a esta actividad⁹. Actualmente, la pesca artesanal ocupa más de 10,000,000 de pescadores en el mundo y produce cerca del 50% de la producción pesquera destinada al consumo humano directo. El aumento de los costos de producción y el deterioro progresivo de los recursos, han cambiado esta práctica y han dado paso a una pesca comercial-industrial¹⁰.

El Golfo de California es el área pesquera más importante de México pues abastece cerca del 75% del volumen de la producción pesquera del país y representa también la mayoría de las exportaciones piscícolas. El Golfo representa el cuerpo de agua más importante del país (en términos económicos pesqueros) y cuenta con alrededor de 4,000 kilómetros de costa; las principales descargas pesqueras nacionales se realizan en el Golfo.

La pesca comercial en el Golfo se centra en varias especies: sardina (diferentes tipos) y camarón (que representa 40% de la captura pesquera total nacional). A nivel nacional, cerca del 80% de la captura de sardina, tiene lugar en el Golfo. En los últimos años ha incrementado la pesca de la anchoveta norteña.

Desde sus inicios, la actividad pesquera fue practicada principalmente por pescadores libres de la zona. A partir de los años cuarenta, la pesca adquirió mayor importancia en la economía estatal debido al apoyo del Gobierno Federal y a la participación de pescadores organizados. De este modo se inicia la operación de sociedades cooperativas de producción pesquera, la cual explota especies de alto valor comercial como el abulón, la langosta y el atún,

⁹ <http://www.inegi.org.mx/inegi/default.aspx>. (de las cuales 336 se encuentran en Baja California Norte; 1 232 en Baja California Sur; 1700 en Nayarit; 9 019 en Sinaloa y 5 394 en Sonora), consultada en Noviembre de 2010.

¹⁰ Arturo Ruiz Luna y Juan Madrid Vera "Análisis comparativo de tres sistemas de pesca artesanal" Colegio de Sonora, revista Religión y Sociedad , vol. VIII, No. 13-14, 1997.

entre otros. Esta situación dio lugar a un éxodo hacia la zona del Pacífico Norte, donde se crearon las primeras comunidades pesqueras importantes.

No obstante, en el sur se encuentra la pesca como una actividad que continúa siendo prioritaria para el desarrollo integral de dichas zonas, pues es una importante fuente de alimentos, empleos y divisas, sumándole las ventajas de la situación geográfica de la región.

La zona del Golfo concentra un 93% del cultivo de camarón y alrededor de un 95% de las granjas camaroneras del país, así como de las pesquerías de camarón, sardina, atún y calamar que producen 500 mil toneladas al año con un valor de más de 300 millones de dólares. En consecuencia, la actividad pesquera en esta región da empleo a más de 50 mil personas¹¹.

Las principales pesquerías del Golfo de California son la de camarón y la de pelágicos menores¹² (ésta última incluye varias especies de sardinas y anchovetas). En el ámbito nacional estas pesquerías ocupan los primeros lugares en generación de divisas dentro de la actividad y en volumen de capturas.

El Instituto Nacional de Pesca y Comisión Nacional de Acuicultura y Pesca (CONAPESCA), han promovido el uso de redes eficaces para disminuir la pesca incidental en un 65%¹³. Investigaciones adicionales podrían ayudar en el diseño de prácticas que manejen una buena relación costo-beneficio y que podrían reducir aún más los impactos ecológicos.

El gobierno actualmente está apoyando la sustentabilidad de las pesquerías y la conservación de los recursos marinos en Áreas Marinas Protegidas y en otras áreas prioritarias para la conservación. Una de las causas de la falta de sustentabilidad en la pesca artesanal en el Golfo es la indefinición para el pescador y el resto de los habitantes de los beneficios de conservar estos recursos en el mediano y largo plazo. Ante esto, el gobierno

¹¹ CONAPESCA, referencia directa en: <http://www.conapesca.sagarpa.gob.mx/wb/>, consultada el 30 de Agosto de 2010.

¹² Son peces que tiene un ciclo de vida corto y logran medir entre los 10 y 40 cm. Habitan en zonas costeras de alta productividad biológica y se alimentan de fitoplancton y zooplancton.

¹³ La pesca incidental es la captura inadvertida de especies no-objetivo. Incluye especies de escaso valor comercial o descartes de especies objetivo, como peces juveniles o hembras grávidas. La pesca incidental no sólo genera impactos ecológicos sino también pérdidas económicas. http://www.wwf.org.mx/wwfmex/descargas/RDG_0605.pdf, mayo de 2006, Volumen 2, No. 3. Notas de WWP-México-Programa Golfo de California, Karina Arias, consultada Febrero de 2011.

está ofreciendo a los pescadores, incentivos para conservar los recursos pesqueros a largo plazo¹⁴.

Algunos expertos pesqueros han abogado por la regionalización de la pesca al interior del Golfo. Esta idea está cobrando impulso para acotar el número de pescadores que operan en determinadas zonas. Esto con el fin de operar con medidas de extracción y manejo más específicos para establecer derechos de espacio.

Por su parte, la pesca deportiva-recreativa se practica a lo largo de todas las costas de México y tiene un desarrollo notable en el Golfo de California, debido a la diversidad de especies de pelágicos mayores. Esta actividad constituye uno de los principales atractivos turísticos de la región. Se puede destacar que existen cuatro puertos principales dedicados a la pesca deportiva en la región de las grandes islas: San Felipe, Bahía de los Ángeles y San Francisquito, en Baja California y Bahía Kino en Sonora¹⁵.

Según datos de la Organización Green peace, la actividad turística del Golfo es de vital importancia para la región; México, en esta región, recibe de enero a septiembre, alrededor de 4, 383 ,395 turistas provenientes de Estados Unidos (68.8% de los turistas extranjeros), de Canadá (8.7%), de Reino Unido (3%) y de España (2.6%).

El Golfo de California es de gran interés por sus playas paradisíacas. Recibe alrededor de 2, 100, 000 turistas al año, más de la mitad son extranjeros (la mayoría estadounidenses), y éstos dejan una derrama económica de cerca de 2 mil millones de dólares¹⁶.

En el Golfo de California el desarrollo costero relacionado con el turismo es una actividad de creciente importancia, pero debido al aumento exponencial de la oferta turística y habitacional costera, en la región se ha generado una situación de graves repercusiones negativas potenciales sobre la biodiversidad, el paisaje y –en consecuencia– sobre la economía y el bienestar de la sociedad.

Los recursos biológicos, estéticos y geológicos presentes en las islas del Golfo de California constituyen una de las mayores fuentes naturales de

¹⁴ Programa Nacional Rector de Pesca y Acuicultura, Ciudad Madero Tamaulipas, 2007.

¹⁵ Diario Oficial de la Federación, martes 17 de abril de 2001.

¹⁶ <http://www.greenpeace.org/raw/content/mexico/prensa/reports/el-golfo-de-california-turism.pdf>, con referencias de estudio del año 2004, consultada en Febrero de 2011.

ingresos del país. El valor económico total y los beneficios que se desprenden de sus islas son diversos: actividades turísticas, pesqueras y mineras.

Actualmente el Golfo está integrando al ecoturismo como una fuente importante de ingresos en la región con el fin de que la conservación de ésta se traduzca en beneficios económicos para todos los habitantes dependientes de esta actividad.

Las características de las Islas del Golfo de California y las de sus aguas adyacentes las hacen especialmente atractivas al turismo pues existen numerosas especies de reptiles, aves, cactáceas y mamíferos marinos como las ballenas y las vaquitas de mar; además, en el Golfo de California se tiene la oportunidad de ver distintos restos arqueológicos del territorio, dada la presencia de algunas civilizaciones como los Yaquis y los Con Ca`ac en la costa Oriental del GC, quienes tuvieron mayor relación con los recursos marinos e insulares.

1.1.2 LA RELEVANCIA ECOLÓGICA Y BIOLÓGICA.

El Golfo de California es un ecosistema único por su ubicación geográfica y su conformación; es un hábitat complejo, productivo y variable que alberga diversas biósferas e importantes pesquerías. Además, es reconocido como una región con una elevada biodiversidad marina endémica de la región.

Tal es la magnitud de la biodiversidad del Golfo de California, que en dicha región se identifican cinco ecosistemas: 1) Lagunas y humedales costeros, 2) zonas costeras someras con arrecifes y fondos blandos, 3) Alto Golfo, 4) cintura Insular y 5) zona nerítica (aguas azules)¹⁷.

El Golfo de California es considerado una región ecológica en nuestro país, en donde el Corredor Los Cabos/Loreto, el Alto Golfo de California, las Grandes Islas del Golfo de California / la Bahía de Los Ángeles, la Bahía de Banderas y las Islas Marías son un área prioritaria de conservación. El Golfo es uno de los mares más bellos y productivos del mundo y cuenta con más de 900 islas, islotes e isletas que en su conjunto suman cerca de 420, 809 hectáreas.

¹⁷ ww.semarnat.gob.mx/.../ordenamientoecologico/...golfo/.../interacciones_otros_sectores.pdf, consultada en Noviembre de 2010.

El 2 de agosto de 1978 todas las islas fueron decretadas como *Zona de Reserva y Refugio de Aves Migratorias y Fauna Silvestre*¹⁸.

El 7 de junio de 2000 se otorgó una nueva categoría al Golfo: Área de Protección de Flora y Fauna. Aunado a este esfuerzo del Gobierno Mexicano por protegerlo debido a su importancia y reconocimiento a nivel mundial, todas las islas del Golfo de California son parte ya del programa internacional “El hombre y la Biósfera” y de la Red Mundial de Reservas de la Biósfera de la UNESCO como Reserva Especial¹⁹.

Las islas del Golfo de California son reconocidas por la comunidad científica internacional como uno de los ecosistemas insulares ecológicamente intactos del mundo y como uno de los pocos laboratorios naturales aún existentes. Su aislamiento y sus procesos endémicos permiten probar teorías sobre las formas de evolución, tasas de extinción y colonización de especies.

Por lo anterior, el 15 de julio de 2005, 244 islas del Golfo de California fueron declaradas Patrimonio de la Humanidad en su categoría de “bienes naturales”, bajo la denominación de “Islas y áreas protegidas del Golfo de California”. La justificación de la inscripción se basó en los criterios VII, IX y X, mismos que detallo a continuación²⁰:

El criterio VII establece la belleza natural impresionante del Golfo, la cual proporciona un escenario accidentado, debido a la forma rugosa de las islas con altos acantilados y playas de arena que contrastan con el reflejo brillante del desierto de las aguas turquesas circundantes. La diversidad de formas y colores se complementa con una riqueza de aves y vida marina, magníficas.

El criterio IX establece el rango más alto de bienes del Patrimonio Mundial, pues representa un ejemplo único de paisaje natural y otorga gran importancia al Golfo de California, en cuanto al estudio sobre procesos marinos-costeros y a la gran diversidad biológica que lo caracteriza.

El criterio X indica lo extraordinario de la diversidad de vida terrestre y marina que representa el Golfo, y cómo éste constituye una eco-región única

¹⁸ Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas. Fuente directa: <http://islasgc.conanp.gob.mx/islas/>, consultada en Noviembre de 2010.

¹⁹ Portal Oficial de la UNESCO. Fuente directa: http://portal.unesco.org/science/es/ev.php-URL_ID=4801&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html, consultada en Enero de 2011.

²⁰ Portal Oficial de la UNESCO. Fuente directa: http://portal.unesco.org/science/es/ev.php-URL_ID=5768&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201, consultada en Enero de 2011.

de alta prioridad para la conservación de la biodiversidad. El número de especies presentes en esta zona es superior a la reportada en otras regiones marinas e insulares. El número de especies de peces es también la más elevada en comparación con otras zonas marinas. El endemismo marino es importante pues posee 90 especies endémicas de peces. En el Golfo habitan 39% del total mundial de especies de mamíferos y un tercio del total mundial de especies de cetáceos.

Además, la zona incluye una buena muestra de los ecosistemas del desierto de Sonora (el cual es considerado uno de los más ricos de los desiertos en el mundo desde el punto de vista de la biodiversidad del desierto), de la alta productividad marina y de la riqueza de la diversidad biológica que caracteriza al Golfo de California²¹.

Al respecto, el gobierno mexicano ha impulsado y establecido programas de conservación y manejo de la zona, por medio de un sistema formado por cuatro direcciones regionales (una por cada estado aledaño al Golfo de California).

No obstante lo anterior, el trabajo de conservación directa e indirecta que se realiza en las islas, se rige por un sólo Programa de Manejo, publicado en el año 2000 en el Diario Oficial de la Federación, el cual se complementa a través de programas locales y específicos de manejo.

El gobierno mexicano también ha creado una Dirección del Área de Protección de Flora y Fauna de las Islas del Golfo de California en Baja California. Ésta tiene a su cargo 56 islas ubicadas frente a las costas del mismo estado de Baja California y que están agrupadas en cuatro archipiélagos: San Luis Gonzaga o Las Encantadas, Ángel de la Guarda, Bahía de los Ángeles y San Lorenzo.

La gran biodiversidad que representa el Golfo se debe a que dentro de las islas se encuentran especies endémicas, principalmente de cetáceos, reptiles y mamíferos. Dentro de las plantas dominantes de las islas, están las chollas y los cardones, así como los árboles y los grandes arbustos de palo verde, entre otros.

El grupo de reptiles sobresale del resto de vertebrados terrestres de las islas debido al alto nivel de endemismos. Según datos de la Secretaría de

²¹ <http://whc.unesco.org/en/list/1182/>, consultada en Enero de 2011.

Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), y de recientes trabajos, existen 115 especies de reptiles, de las cuales 48 son endémicas y representan cerca del 10% de la diversidad herpetológica (de reptiles) de México. Así mismo, 25 de las especies de reptiles presentes en las islas (equivalente a un 25.8% del total), están incluidas en la NOM-059-SEMARNAT-2001 Protección Ambiental –Especies Nativas de México de Flora y Fauna Silvestres- bajo las categorías de especies en peligro de extinción, raras, amenazadas y sujetas a protección especial²².

En el aspecto marino, el Golfo se caracteriza por la riqueza y abundancia de recursos y fauna silvestres dentro de los que se encuentran los cetáceos como la ballena azul, la ballena jorobada, la orca, el cachalote, las tortugas marinas (como la tortuga jabalina, la tortuga prieta, la tortuga carey, la tortuga golfina), y peces como la totoaba.

El esfuerzo por conservar las islas del Golfo requirió realizar acciones por parte gobierno de México para manejar en forma integral las islas y sus aguas adyacentes. Es por esto que, a finales de los 90's, se iniciaron trabajos para dotar a estas aguas de la protección federal correspondiente a los archipiélagos. Esto derivó en el impulso de la creación de “áreas protegidas federales fundamentales marinas”.

Aunado a lo anterior, el 25 de abril de 2005 se decretó el *Parque Nacional Zona Marina del Archipiélago de San Lorenzo* y el 5 de junio de 2007 se decretó como *Reserva de la Biosfera Bahía de los Ángeles*.

El 24 de mayo de 2002 la SEMARNAT publicó en el Diario Oficial de la Federación el Acuerdo que declara al Golfo como “área de refugio” para proteger las especies de ballenas (cetáceos mayores de cuatro metros) de los subórdenes Mysticeti y Odontoceti dentro de las zonas marinas que forman parte del territorio nacional y aquellas sobre las que la Nación ejerce su soberanía y jurisdicción (mar territorial, las aguas marinas interiores, la zona contigua y la zona económica exclusiva).

Asimismo, los humedales de esta segunda reserva fueron inscritos en la lista de Humedales de importancia Internacional de la Convención Ramsar²³.

²² <http://islasgc.conanp.gob.mx/islas/>, consultada en Noviembre de 2010.

²³ Su nombre completo es La Convención sobre los Humedales de Importancia Internacional, llamada también Convención de Ramsar, es un tratado intergubernamental que sirve de marco

La alta productividad marina del Golfo, sumada a la evolución en aislamiento durante varios millones de años, llevaron a la fauna de este mar a desarrollar un alto grado de rareza biológica y de endemismos.

Las islas del Golfo se consideran una área Natural Protegida (ANP), declarada además Área de Protección de Flora y Fauna “Islas del Golfo de California”, que incluye casi 900 islas e islotes. Los recursos biológicos, estéticos y geológicos presentes en estas islas son una de las mayores riquezas naturales del país.

El gobierno de México ha creado un Programa de Manejo del Área de Protección de Flora y Fauna “Islas del Golfo de California”. Esto es efecto de un proceso de planeación y consulta con la sociedad. La meta principal del Programa de Manejo es contribuir a conservar las especies nativas y los hábitats de las islas a través de la regulación de las actividades humanas que ahí se realizan y de la restauración ecológica de sus ecosistemas²⁴.

Derivado de lo anterior, el Golfo de California representa, a nivel mundial, una zona de protección y conservación de especies endémicas. Es por esto que se deben tomar acciones para evitar una pesca incidental a nivel mundial y regional. Si bien la importancia del Golfo no es privativa del Estado Mexicano, se debe proteger dicha zona como verdadero Patrimonio de la Humanidad y se deben evitar todos los factores que puedan perjudicar la importancia que tiene este “Acuario del Mundo”.

para la acción nacional y la cooperación internacional en pro de la conservación y el uso racional de los humedales y sus recursos, adoptado por México.

http://www.ramsar.org/cda/ramsar/display/main/main.jsp?zn=ramsar&cp=1-36-123^20715_4000_2 http://www.ramsar.org/cda/ramsar/display/main/main.jsp?zn=ramsar&cp=1-36-123^20715_4000_2 Fecha: 04/11/86, consultada en Diciembre de 2010.

²⁴ DOF, martes 17 de abril de 2001.

CAPÍTULO II ANTECEDENTES JURÍDICOS Y DOCTRINARIOS DE LA REGULACIÓN DEL MAR.

A lo largo de la historia, el mar ha jugado un papel importante en la civilización humana. Desde tiempos antiguos, las civilizaciones se asentaban a orillas del mar para mantenerse con la pesca. Esta actividad satisfizo sus necesidades principales, pero con el paso del tiempo, el hombre descubrió que el mar también es un medio de comunicación primordial, tanto para obtener el dominio de nuevos territorios y la conservación de éstos, como para establecer relaciones comerciales.

En este capítulo se narrará los inicios de la regulación jurídica en materia del mar, las discusiones y teorías que explicaban su dominio y la culminación de un ordenamiento jurídico que puso en consenso todas las opiniones de las naciones, originando la Convención sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), firmada el 10 de diciembre de 1982.

Al final de este capítulo se establecerán el contenido y los logros que resultaron de la CONVEMAR con respecto de la situación actual del GC.

2.1 ANTECEDENTES DEL DERECHO DEL MAR

Para algunos autores, el mar ha sido una cuestión más geopolítica que jurídica, debido a que durante muchos siglos, sólo sirvió como un medio de los Estados para poder conquistar grandes extensiones de territorios a través de sus flotas y embarcaciones. Esto causó que muchas naciones plasmaran en sus ordenamientos, formas para poder proteger al mar de los posibles ataques.

No obstante lo anterior, no podemos dejar de lado la importancia que tuvo el mar sobre las rutas comerciales que muchos países tenían y de las cuales se valieron para incrementar sus riquezas nacionales.

Es por esto que para algunos autores, el mar fue el punto de partida del Derecho Internacional de las Comunicaciones pues este tipo de Derecho, fue la más antigua manifestación por medio de la cual el comercio pudo sostenerse entre los Estados pues el mar fue el vehículo principal para que se llevara a cabo esta actividad.

Una de las primeras disposiciones escritas sobre la regulación del derecho del mar es el Código de Hammurabi, (2000 años a.C.) que representó una compilación legislativa completa y en el que se ven reflejados los inicios sobre disposiciones de construcción naval y sobre tripulaciones navales. Si bien esta ley no establece un concepto jurídico del mar, sí regula las embarcaciones.

Otro antecedente histórico relevante fue la primera recopilación que regula el mar, conocida como *Lex Rodhia*, (479 a. C.), la cual contenía la aplicación de las normas dictadas por los tribunales marítimos de la isla de Rodas²⁵. En esta *Lex*, encontramos una aplicación concreta sobre criterios de tribunales marítimos que tratan de resolver casos jurídicos, no tanto como una normatividad en cuanto a las embarcaciones, sino como la aplicación de un nuevo derecho.

Posteriormente, en el Imperio Romano de Oriente, a pesar de que los romanos eran más continentales que marítimos, existen reflejos jurídicos de su regulación del mar. Éstos están plasmados en la *Instituta* de Justiniano (533 d.C.), en la que los romanos consideran al mar algo propio de los individuos por ley natural y, común a todos los hombres (*res communis*). Este argumento lo usaría el jurista Hugo Grocio para defender su postura *Ius* naturalista.

Aunque la actividad jurídica romana se limitó únicamente a ser receptor del derecho marítimo de Rodas (*Lex Rhodia*) que estaba destinado a la protección de la navegación contra la piratería, esta recepción tuvo la finalidad de asimilar un derecho que protegiera los intereses romanos para poder conquistar y asegurar el dominio de sus territorios conquistados y así, asegurar la paz mediterránea.

Con el paso del tiempo el poder de los romanos disminuyó, y al caer el Imperio Romano de Occidente (476 d.C.), comienza la Alta Edad Media, época en la que las concepciones del poderío central cambiaron drásticamente en comparación con las romanas. Las sucesivas invasiones de los grupos germánicos y de los bereberes provocaron que las personas huyeran al campo y abandonaran las ciudades; por lo tanto también cambiaron las estructuras: social, política y económica.

²⁵ Andrade del Río Eduardo “*Aspectos Jurídicos del Golfo de California en México, ante el Derecho Internacional*” Edit. UNAM-Tesis Profesional 1984; p. 7

En el siglo XI inicia la Baja Edad Media, período en el que se da un aumento demográfico al disminuir las guerras y en el que –al final de la época– surge una nueva clase social: “la burguesía”. Esta clase está compuesta por comerciantes que provocaron un cambio económico y social y se independizaron políticamente del señor feudal.

La importancia de la Baja Edad Media y de los inicios del Renacimiento, radica en los avances científicos como la imprenta, las técnicas y los instrumentos médicos, y diferentes dispositivos e invenciones de navegación que favorecieron al descubrimiento de América.

Con el descubrimiento del Nuevo Continente empieza una nueva etapa y con ésta, una nueva concepción sobre el Estado y el inicio de la importancia del dominio del mar.

2.2 AMÉRICA Y SU RELEVANCIA MARÍTIMA EN EL MOMENTO HISTÓRICO DE SU DESCUBRIMIENTO.

Como ya se ha indicado, a finales de la Edad Media e inicios del Renacimiento, España toma gran importancia al descubrir América. Aunque durante los siglos XV y XVI se realizaron grandes descubrimientos en muchas naciones del Viejo Continente, tanto España como Portugal comenzaron a adquirir, poco a poco, gran dominio territorial y marítimo.

Desde el primer viaje de Cristóbal Colón –auspiciado por la corona española–, incrementaron los deseos de España y Portugal de ser grandes potencias marítimas.

El 12 de octubre de 1492 se descubrió América. A partir de esta fecha el destino de Europa y de las nuevas tierras conquistadas cambió, así también la percepción que se tenía sobre la riqueza y el poderío de las potencias.

Cuando Colón descubrió este continente, los Reyes Católicos persuadieron a sus representantes en Roma para que Alejandro V, el pontífice en turno, les concediera las bulas pertinentes de soberanía sobre los mares y tierras recién halladas.

De esta manera, el Papa respaldó todos los derechos nacidos del descubrimiento y de la colonialización. Las bulas arribaron a España una tras otra entre los meses de junio y octubre de 1493.²⁶

El arribo de Cristobal Colón a Lisboa el 4 de marzo de 1493 (su regreso de las supuestas Indias), abrió una nueva etapa de rivalidad y reivindicaciones entre las dos grandes naciones colonizadoras –España y Portugal.

Los Reyes Católicos, al recibir en el mes de marzo de 1493 las primeras noticias escritas por Cristobal Colón sobre sus descubrimientos; decidieron, inicialmente, ir a Roma a gestionar la concesión de bulas de soberanía sobre las islas y tierras halladas. Este hecho fue el primer acto de derecho que ejerció España sobre los territorios descubiertos y que para México es un derecho histórico adquirido. La primera vez que Fernando de Aragón e Isabel de Castilla alardearon con este título, está descrita en las Capitulaciones de Santa Fe²⁷.

Fueron cinco las bulas que los Reyes Católicos gestionaron con el papado para legitimar su conquista en el año 1493. Estas concesiones son las siguientes: *Inter caetera*, 3 de mayo; *Eximie devotionis*, 3 de mayo; *Inter caetera*, 4 de mayo; *Piis fidelum*, 25 de junio, y *Dudum siquidem*, 26 de septiembre²⁸.

La bula *Inter caetera* (3 de mayo), alega la soberanía pontificia sobre las tierras habitadas por los infieles²⁹. Los Reyes Católicos pidieron al pontífice Alejandro VI la bula de donación que les asegurase el dominio político y jurídico de estos territorios.

Según las normas y costumbres jurídicas de la época, una confirmación hecha por el pontífice romano *dominius orbis*, completaría el título descubridor, es decir, prohibiría a cualquier otro príncipe cristiano tener dominio sobre el territorio reclamado, no sólo en el ámbito político sino también en el humano, el comercial, el jurídico y el religioso. En esta bula, el pontífice romano hace hincapié en la ocupación del territorio:

“Y el citado Cristóbal en una de las principales islas citadas, ya hizo construir y edificar una torre, suficientemente defendida, en la cual

²⁶ Rumeu de Armas Antonio, “*El Tratado de Tordesillas*”, Editorial: Mapfre, España, 1992,

²⁷ cfr. Texto de las capitulaciones en: Bartolomé de LAS CASAS, *Historia de las Indias*, 2a. ed. 3a. reimp., I, México 1992, 172-173.

²⁸ cfr. Rumeu de Armas Antonio, “*El Tratado de Tordesillas*”, Editorial: Mapfre, España, 1992, p. 117

²⁹ A los indígenas se les denominaba de esa manera por no profesar la religión católica.

dejó ciertos cristianos que habían ido con él para su custodia y para que buscasen otras islas y tierras remotas y desconocidas. . .”

Con la ocupación que hiciera Cristobal Colón y la construcción y salvaguarda de una torre que sirviera para custodiar los nuevos territorios, se realiza una invasión real del territorio recién descubierto y conquistado. Sin embargo y de acuerdo con lo descrito en la bula, Colón necesitaba dar legitimidad a esta ocupación, por lo que la bula religiosa fue el instrumento jurídico que dio esa legitimidad:

“Por la autoridad de Dios omnipotente, concedida a San Pedro; y del Vicariato de Jesucristo, que ejercemos en la tierra, con todos los dominios de las mismas, con ciudades, fortalezas, lugares y villas y los derechos y jurisdicciones y todas sus pertenencias, a vos y a vuestros herederos los reyes de Castilla y León, perpetuamente, a tenor de la presente, donamos, concedemos y asignamos; y a vos y vuestros herederos mencionados; y de ellas señores con plena, libre y omnímoda potestad, autoridad y jurisdicción, os hacemos y constituimos; decretando, no obstante, que por semejante donación, constitución y asignación, a ningún príncipe pueda entenderse que se le quita o deba quitar el derecho adquirido”.

El 17 de mayo de 1493 el papa Alejandro VI escribió a Francisco de Sprats, Nuncio en España, para anunciarle el envío de la concesión de dominio y de los bienes de las islas recientemente descubiertas por los hombres del rey.

Esta bula está registrada en el Archivo del Vaticano, y su original se conserva en el Archivo de las Indias de Sevilla.³⁰

La segunda bula es la *Eximiae devotionis* (3 de mayo). En ésta, España trató de mejorar la bula *Inter-caetera* –pues había sido redactada apresuradamente. El objetivo de la segunda concesión papal era igualar en derechos a España y a Portugal, entonces se puede afirmar que esta bula sólo añade los privilegios de Portugal.

La tercera bula es la *Inter caetera* (4 de mayo). Es preciso desambiguar entre la primera bula y la tercera pues son homónimas. La bula *Inter caetera* del día 4 de mayo fue la más complicada en cuanto a su realización debido a que Castilla exigió al papa Alejandro VI que trazara la línea de demarcación.

La propuesta de los Reyes Católicos al papa Borja sugirió el trazado de una raya o línea que, de polo a polo, pasase por las islas Azores y Cabo Verde,

³⁰ Rumeu de Armas. *Op.Cit.*,119

de tal manera que los mares y tierras situadas al occidente de ese límite le perteneciesen plenamente a España. El establecimiento de dicha línea había sido recomendado por Cristóbal Colón a los Reyes Católicos.

Los soberanos de Castilla dan fe de lo descrito en el párrafo anterior en la carta que dirigieron a Colón el 5 de septiembre de 1493: *“la raya que vos dijiste que debía venir en la bula del papa.”*³¹

La cuarta bula *Piis fidelium* (25 de junio), centra su atención de manera total en el gobierno espiritual de las islas y tierras recién descubiertas. Con este fin el pontífice Alejandro VI decidió designar a Fray Bernardo Boyl, Vicario apóstolico de las Indias y le dio aplísimas facultades.³²

La última bula, denominada *Dudum siquidem* (26 de septiembre), fue realizada por el Pontífice Alejandro VI por petición de los Reyes de España. En el texto se menciona lo siguiente:

“Bien podría ocurrir que vuestros enviados, capitanes o vasallos, navegando hacia al Occidente o el Mediodía, llegasen a las partes orientales, y hallasen islas y tierras firmes, que en la India hubiese o estuviesen. Nos, queriéndonos también honrar y favoreceros graciosamente con la misma decisión, conocimiento y plenitud de la potestad apostólica, aprobamos la donación, concesión y asignación (...) a todas y cada una de las islas y tierras firmes halladas y por descubrir que –navegando o caminando de cualquier modo hacia occidente o el mediodía–, estuviesen, fuesen o apareciesen en las partes occidentales, meridionales y orientales y estén en la India.”

De acuerdo con lo anterior, el mundo quedaba abierto a la colonización por parte de España (especialmente de Aragón y de Castilla). Esto propició que el siglo que iniciaría (XVI), estuviera lleno de rivalidades en el Océano Atlántico.

España, al descubrir estas tierras, empezó a tener mayor importancia y control marítimos y se inicia así una nueva era. Si bien, las bulas representan un ejercicio de legitimidad y de confirmación de la plena soberanía de los recién hallados territorios, éstas son también el documento jurídico de relevancia para repartirse los nuevos territorios y los océanos del Nuevo Mundo.

Sin embargo, al repartirse los nuevos territorios conquistados y legitimarse esta repartición por medio de las bulas concedidas por Alejandro VI, Inglaterra

³¹ *Ibid p.120*

³² *Ibidem p.124*

desconocía totalmente las concesiones otorgadas, así como la demarcación territorial que se propusieron para repartirse las posesiones del nuevo continente. Inglaterra argumentaba que el título de posesión se materializaba con la ocupación y la dominación efectiva, y que el detentamiento válido de un territorio era el único título legal, es decir, esto negaba la validez dada por el pontífice Alejandro VI.

2.3 HUGO GROCIO Y SU APORTACIÓN.

El siglo XVI se caracteriza por la defensa del mar libre. Si bien algunas naciones europeas desarrolladas comenzaron a cuestionar el control ejercido por España y Portugal sobre el mar, los franceses e ingleses tradujeron su particular descontento en el ataque de corsarios contra las embarcaciones de esos dos países ibéricos.

Ante estos ataques, España y Portugal comenzaron los reclamos contra Francia e Inglaterra: argumentaban la violación de sus derechos soberanos sobre los océanos Atlántico y Pacífico. Francia e Inglaterra, contradiciendo la práctica existente hasta entonces, comenzaron a sostener la Tesis del Mar Libre que señala que el mar es *res communes*, –es de todos– y que, por tanto, ningún Estado podía apropiarse de porción marítima alguna.³³

El embajador de España acreditado en Inglaterra, presentó estos reclamos ante la Corte Inglesa. Protestó por los ataques del británico Francis Drake en el océano Pacífico a las embarcaciones españolas dedicadas al comercio. Ante esto, la Reina Isabel I de Inglaterra manifestó que los buques de todas las naciones podían navegar libremente por el océano y que ni la naturaleza, ni el interés público justificaban la posesión exclusiva del mar, cuyo uso, al igual que el del aire, debía ser común para todos.

En el Siglo XVII se acentuó el planteamiento de la libertad de los mares, pero España y Portugal empezaron a ser desplazados por Inglaterra y Holanda como potencias marítimas. En este momento aparecen las doctrinas que defienden la libertad del mar.

³³ Situación contradictoria para los ingleses ya que con la Tesis del Mar Libre la defendían dependiendo la posición en que se encontrara Inglaterra.

En el año 1609 apareció el libro *“Mare liberum sive de iure quod batavgis competit ad indicana commercia disertatio”*³⁴. Éste fue escrito por Hugo Grocio con el fin de defender la libertad de la navegación y el comercio por todos los océanos del planeta. Si bien Hugo Grocio no fue el autor intelectual del *Mare Liberum*, el mérito que recibe en realidad es el de ser el sistematizador de la doctrina antecesora que, como señala Antonio Gómez Robledo, retoma autores que ya habían retomado la Tesis de *Mare Liberum* como Francisco de Vitoria y Fernando Vázquez de Menchaca.³⁵

Aunque Grocio retoma el fundamento filosófico y jurídico de Vitoria sobre el *ius communicationis* (tanto para la navegación como para el comercio), él sustenta que la falta de unos productos que abundan en otros, hace la necesidad legítima de todos los pueblos de satisfacer sus necesidades naturales a través de los océanos. Afirma Grocio que debido a esta necesidad común de todas las naciones a la comunicación y al comercio, no debe haber derecho de dominio del mar por medio de ningún título; el alta mar –sea ribereño o litoral–, debe permanecer como bien común a todos los Estados y es por esto que debe existir libertad de navegación común a todos los sujetos.

Grocio establece –principalmente– la defensa de la libertad de navegación y de comercio y refuta todos los posibles títulos que pudieran haberse tenido para tratar de justificar los derechos exclusivos que señalaba Inglaterra (fundados en el descubrimiento, la ocupación, la donación pontificia, el título de guerra o la prescripción, etcétera).

Respecto de la prescripción como título reclamado para la navegación exclusiva, Grocio advierte que se le pueden oponer sólidas razones jurídicas, puesto que dicha forma de adquirir es propia del Derecho Civil y no puede tener lugar entre reyes o pueblos libres, ni cuando prevalece un precepto de Derecho Natural.

Al analizar la posibilidad de legitimar la propiedad de un territorio por medio de la ocupación, Grocio señala que respecto de las cosas muebles, esta

³⁴ Enríquez Rosas José David. Apuntes para la llamada Libertad de Navegación. Año 9, No.1

Enero-JunioMCMXCI. Universidad de Guadalajara, Depto. De Estudios e Investigaciones Jurídicas.

³⁵ Luis García Arias en un análisis realizado sobre la tesis de Grocio establece que la postura grociana no era nueva, ya que había sido expuesta por varios autores de la Escuela Española de derecho Internacional del siglo XVI, en especial por Fernando Vázquez de Menchaca quien era el principal defensor del principio de la libertad de los mares.

posesión se da por aprehensión, en tanto que con los objetos inmuebles se puede llevar a cabo la aprehensión a través de la construcción o de la delimitación. Sin embargo, las cosas que nunca pueden ser ocupadas, no pueden ser propiedad de nadie, y todas las cosas que sirven a un individuo y que pueden servir sin alteración a los demás, deben ser del dominio público y deben seguir perpetuamente tal cual fueron creadas por la naturaleza³⁶.

Sobre el descubrimiento, Grocio en el Capítulo III indica que la *Inventio*, (retomada de Vitoria), es el título que le da sustento a las tierras descubiertas por los portugueses. Por otra parte, en el mismo Capítulo, Grocio refuta que la donación pontifical de Alejandro VI (1493), sea una forma de adquirir el *ius dominii* porque esta donación no puede constituir un título válido para los *Indi*, – como denomina a los nativos americanos–, ya que estos no reconocían el *dominium* del papa. Sobre este asunto, Grocio se inspiró en la *Relectio Indis*.

En el capítulo IV del libro, Grocio explica que la guerra es una forma de adquirir el *ius dominii*, pero asegura también que en el caso de América, el *ius dominii* sobre los *Indi* por Título de Guerra, no existe debido a que el mar –no pertenece a nadie por derecho natural.

Grocio, para dar más sustento a su tesis, indica que el *dominium* en su origen significaba la facultad lícita de usar una cosa común; el jurista explica este uso como *facti* (de hecho). Hoy en día, el *dominium* incluye el *propietas*, por lo que se confunden estos conceptos.

Para los Holandeses el argumento de Grocio que establece que el dominio del mar desde los orígenes era un *dominium de origen* y no un *dominium privado* como los ingleses querían hacer creer, significó que a nivel doctrinal, los Holandeses ganarían la credibilidad de esta postura. Sin embargo, en la práctica, los ingleses no respetaron lo establecido.

A pesar de que Grocio sustentó y estableció que el dominio del mar pertenecía a todos por ser un *dominium de origen*, también erigió otra distinción entre *Imperium* y *Dominium*.

Este embajador explica que el “derecho de gentes”, es libre a todos los humanos; que la naturaleza dio a los hombres todas las cosas en común y que por sus necesidades y la distancia entre los países, las cosas en común,

³⁶ Enríquez Rosas José David. Apuntes para la llamada Libertad de Navegación. Año 9, No.1 Enero-JunioMCMXCI. Universidad de Guadalajara, Depto. De Estudios e Investigaciones Jurídicas.

debían ser aprovechadas y conservadas en su forma natural.³⁷ Al respecto, Grocio niega que deban existir señoríos del mar y defiende la libertad del comercio.

Los ingleses no tardaron en reaccionar ante esta postura de Grocio y sus planteamientos *iusnaturalistas*. Fue entonces que en 1618, John Selden, jurista inglés, escribió el libro “*De dominio maris regio*”, que fue dado a conocer más tarde como “*Mare Clausum*”.

En la obra mencionada, Selden defiende la política marítima inglesa sobre los mares adyacentes en tiempos de Carlos I. Esta política fue conocida como la polémica libresca³⁸.

Luego de que con el tiempo la mayoría de los tratadistas se inclinaron por la tesis del *mare liberum*, surgió la teoría de Cornelio Van Bynkershock, cuya importancia radicó en la distinción entre los conceptos de “alta mar” y “mar territorial”. Bynkershock estableció, para la posteridad, que la potestad terrestre termina donde acaba la fuerza de las armas.

Al final de toda esta discusión doctrinal que tuvieron los ingleses y los holandeses, Holanda ganó la tesis doctrinal, pero la flota inglesa venció a la flota holandesa.

La libertad de los mares se impuso en su momento, aunque la noción del Mar Territorial que consagra el dominio soberano del Estado ribereño, desestimó que existiera plenamente esta libertad.

³⁷ Agustín Basave Fernández del Valle, cita de Hugo Grocio, pag. 240

³⁸ *Ibidem* pag. 302

2.4 CONFERENCIAS INTERNACIONALES SOBRE EL DERECHO DEL MAR.

Después de las múltiples discusiones y de las teorías expuestas en los anteriores siglos, las naciones tenían que llegar a consensos para poder llevar a cabo una legislación de aceptación mundial. Esta labor requirió muchas conferencias sobre el derecho del mar debido a que se debían legitimar todas las opiniones – muchas y muy variadas– respecto del mar, en un solo texto legal.

Como primer antecedente de la labor llevada a cabo por las Naciones, el Instituto de Derecho Internacional logró elaborar y aprobar en su sesión de 1894 –celebrada en París–, once artículos sobre la definición y el régimen del mar territorial. Esto lo cita García Robles en su libro *“Desarrollo y Codificación de las Normas Básicas del Derecho del Mar, hasta 1960”*. Este autor comenta que aunque el derecho internacional tuvo que esperar más de 30 años para que el derecho del mar fuera considerado por los estados en una conferencia multilateral, esto promovió que se celebrara la Conferencia de la Haya en 1930.

2.4.1 CONFERENCIA DE LA HAYA EN 1930

En 1925 la Sociedad de Naciones se ocupó de la creación de un Comité de Expertos para la Codificación Progresiva del Derecho Internacional. Éste estuvo formado por dieciséis integrantes y su actividad se centró en tres temas: Nacionalidad, Responsabilidad de los Estados y Aguas Territoriales.

En 1927 el Consejo de la Sociedad de Naciones, mediante una resolución adoptada por la Asamblea de dicha organización, designó a su vez un Comité Preparatorio para la Conferencia de Codificación. Este comité estaba compuesto por cinco miembros y se concentró, de septiembre de 1927 a septiembre de 1929, en la elaboración de dos informes denominados “Bases de Discusión”³⁹.

En la Haya, Holanda, del 13 de marzo al 12 de abril de 1930, se llevó a cabo sobre el asunto del mar, la Conferencia para la Codificación de Derecho Internacional. Asistieron casi cuarenta y ocho países, entre ellos México.

Este encuentro –antecedente de las demás conferencias internacionales sobre el derecho del mar–, puso fin a la confusión sobre el status jurídico de las

³⁹ García Robles, Alfonso. *“Desarrollo y Codificación de las Normas Básicas del Derecho del Mar, hasta 1960”*, México y el Régimen del Mar, Secretaría de Relaciones Exteriores, 2 ed. México, 1974, p. 15.

zonas de mar adyacente a las costas, debido a que quedaron definidas las nociones de “Mar Territorial” y “Zona Contigua”.

Pero no sólo ésta fue la importancia trascendental de dicha Conferencia, sino que la segunda comisión de esta reunión, estuvo encargada de estudiar la cuestión del mar territorial, en relación con la anchura de éste. Las posiciones asumidas por los Estados fueron variadas.

Al respecto de este tema, la concurrencia estuvo dividida en dos grandes grupos: el de la grandes potencias Estados Unidos, Gran Bretaña, Holanda, Francia, República Federal Alemana y Japón (inclinadas hacia la extensión de la conocida “Regla de las Tres Millas”); y el de los países que reclamaban una anchura mayor. Esto no fue aprobado, por la gran diversidad de opiniones.⁴⁰

A pesar de lo anterior, el mérito de la Conferencia de la Haya fue demostrar que esa regla no gozaba de aceptación unviarsal. Esto provocó que en la resolución final de la Conferencia se propusiera al Consejo de la Sociedad de Naciones que éste instara a los Estados participantes a seguir analizando la extensión del mar territorial para que tan pronto como fuera posible, se convocara a otra Conferencia para efectuar un convenio al respecto.

2.4.2 PRIMERA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE DERECHO DEL MAR.

La primera conferencia se derivó de las múltiples declaraciones de los países sobre el Mar Territorial. Por ende, a mediados del siglo XX, en el ámbito latinoamericano, surge la tesis de las 200 millas marinas que se vio precedida, entre otras, por la Declaración de Panamá de 1939 –que establecía un mar territorial de 300 millas marinas de extensión; la Resolución VIII sobre Extensión del Mar Territorial de la Segunda Reunión de Consulta de los Ministros de Relaciones Exteriores de La Habana en 1940; la recomendación del Comité Jurídico Interamericano de 1941 que proponía extender el mar territorial hasta las 12 millas; y las declaraciones de 1945 hechas por el presidente de Estados Unidos, Harry Truman.

⁴⁰ Serrato Zavala Eric Edgardo. “*Limites marítimos entre México y Estado Unidos*”. Tesis Profesional ULSA, 1992. P.8.

Esta última declaración tuvo gran mella en lo concerniente al mar territorial, pues el 28 de septiembre de 1945, el presidente Harry Truman declaró que el gobierno estadounidense consideraba que los recursos naturales del subsuelo y del fondo de la plataforma continental por debajo de la alta mar próxima a las costas de Estados Unidos, se consideraba perteneciente a Estados Unidos de América, y además, señaló que serían sometidos a su jurisdicción y control. Se reservó también el derecho a establecer zonas de conservación en ciertas áreas de alta mar contiguas a las costas de Estados Unidos cuando las actividades pesqueras fueran desarrolladas y mantenidas o pudieran serlo en el futuro a una escala sustancial⁴¹.

Las declaraciones del presidente Truman constituyeron un detonante para diversas declaraciones unilaterales latinoamericanas emitidas al concluir la Segunda Guerra Mundial:

–Declaración del Presidente de México Manuel Ávila Camacho; 29 de octubre de 1945.

–Decreto del Presidente de Argentina Juan Domingo Perón; 11 de octubre de 1946.

–Decreto de Panamá; 17 de diciembre de 1946.

–Declaración del Presidente de Chile Gabriel González Videla; 23 de junio de 1947. Éste establece, por primera vez, un límite preciso (200 millas marinas)

–Declaración del Presidente del Perú José Luis Bustamante y Rivero; 1 de agosto de 1947, (200 millas marinas)

–Declaración de la Junta Fundadora de la Segunda República de Costa Rica; 27 de julio de 1948.

–Constitución Política de El Salvador; 14 de septiembre de 1950 (200 millas marinas)

–Leyes de Honduras; enero y marzo de 1950 (200 millas marinas)

El 30 de julio de 1952, el Comité Jurídico Interamericano presentó un Proyecto de Convención sobre Mar Territorial y Cuestiones Afines, con base en la tesis de 200 millas marinas.

Durante el mismo año, Chile, Ecuador y Perú celebraron en Santiago de Chile, una Conferencia sobre Explotación y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur. En ésta suscribieron la Declaración sobre Zona

⁴¹ Declaración Truman 1952.

Marítima (o Declaración de Santiago de Chile) el 18 de agosto de 1952 y proclamaron “la soberanía y jurisdicción exclusivas que a cada uno de ellos corresponde sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países, hasta una distancia mínima de 200 millas marinas desde las referidas costas”. Sin embargo, otros países extendieron sus mares territoriales a 12 millas marinas.

Luego de varios proyectos, en Roma en 1955 se llevó a cabo la Conferencia Técnica Internacional sobre la Conservación de los Recursos Vivos del Mar.⁴²

Este fue el origen de la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que tuvo lugar en Ginebra de febrero a abril de 1958. Esta convención fue trascendental porque logró la reunión de 86 Estados en el debate, la elaboración de dictámenes y proyectos y las cuatro convenciones siguientes:

1. Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua. Entró en vigor el 10 de septiembre de 1964.
2. Convención sobre Alta Mar. Se instauró el 30 de septiembre de 1962.
3. Convención sobre Plataforma Continental. Entró en vigor el 10 de junio de 1964.
4. Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar. Se implementó el 20 de marzo de 1966.⁴³

El resultado de la Convención de Ginebra de 1958 sobre la delimitación de las aguas territoriales repercutió en las relaciones bilaterales entre México y Estados Unidos de América pues las posturas asumidas por ambas naciones durante los debates de la conferencia eran totalmente opuestas.

En aquellos años, de acuerdo con la “Ley de Bienes Inmuebles de la Nación” de 1935⁴⁴, México contaba con un mar territorial de nueve millas,

⁴² Enríquez Rosas José David. Apuntes para la llamada Libertad de Navegación pp. 303

⁴³ Ríos Barboza, Mayrand. “*El Nuevo Derecho del Mar, La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, otros instrumentos legales afines y acciones a realizar, Revista Relaciones Internacionales, Universidad Nacional*”, Heredia, Costa Rica, primer semestre de 2000. Pp. 45-56.

⁴⁴ Ley de Nacionalización de Bienes, expedida por el Presidente Lázaro Cárdenas, el 26 de agosto de 1935.

(anchura que perduró hasta 1969). Esto proponía un límite superior a la regla de las tres millas.

Un par de años después, la Asamblea General de las Naciones Unidas decidió convocar a una conferencia internacional que tuviera como propósito el análisis del estado del *Derecho del Mar*, tanto en sus aspectos jurídicos como en los técnicos, políticos y otros.

Erróneamente se pensó que en un par de años se podría lograr un acuerdo ampliamente aceptado. En base a esta concepción, se convocó a la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en 1960.

2.4.3 SEGUNDA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE DERECHO DEL MAR.

La segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar tuvo lugar en Ginebra del 17 de marzo al 26 de abril de 1960. A ésta asistieron 88 Estados, sin embargo no se logró acordar sobre la anchura del mar territorial y las zonas pesqueras. El propósito de esta conferencia fue llegar a un acuerdo sobre la anchura del mar territorial y sobre los límites de las pesquerías.

Esta conferencia celebró catorce sesiones plenarias y la única comisión que estableció (la "Comisión Plenaria"), realizó veintiocho sesiones en cuyos debates se volvió a registrar la anacrónica posición de las potencias marítimas.

En la conferencia no fue posible instituir el límite de seis millas de mar territorial (más otras seis para ejercer ciertas atribuciones), que había sido rechazada en 1958, pues ninguna de las proposiciones relativas a la anchura del mar territorial alcanzó el quórum necesario: dos tercios.

Posteriormente, en 1967, el representante permanente de Malta ante las Naciones Unidas, habló sobre la necesidad de incluir un período de sesiones en que se abordara el tema en torno a un tratado multilateral. De esta manera, da inició la más importante Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

2.4.4 TERCERA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE DERECHO DEL MAR.

En la década de los sesentas aumentó el número de países latinoamericanos que se pronunciaron en favor de las 200 millas bajo diversas modalidades jurídicas.

En 1967 la Asamblea General de Naciones Unidas creó el *Comité para la Utilización con Fines Pacíficos de los Fondos Marinos y Oceánicos más allá de los Límites de la Jurisdicción Nacional* (o *Comité de Fondos Marinos*), que se transformaría más tarde en el Comité de las Naciones. Éste prepararía la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar.

El 17 de agosto de 1967, ante la vigésima segunda Asamblea General de las Naciones Unidas, el embajador Arvid Pardo, representante de Malta, sugirió en su trascendental discurso, la adopción de un tratado multilateral cuyos objetivos fueran los siguientes:

1. Reservar el fondo del mar, ubicado más allá de las jurisdicciones nacionales, exclusivamente para fines pacíficos.

2. Declarar que los fondos marinos así como sus pródigos recursos, se consideran patrimonio común de la humanidad.

3. Proponer la creación de un mecanismo internacional a través del cual se explotase el patrimonio común de los fondos marinos en beneficio de todos los pueblos, particularmente de los más necesitados⁴⁵.

De acuerdo con el impacto que causó el discurso del Dr. Pardo en la comunidad internacional, la Asamblea General de las Naciones Unidas procedió a la integración de un comité especial compuesto por 35 miembros. Este comité se encargaría de estudiar la utilización –con fines pacíficos– de los fondos marinos y oceánicos, fuera de los límites de jurisdicción nacional⁴⁶. Este organismo fue establecido con carácter permanente y amplió su membresía a 85 naciones. Se conoció comúnmente como “Comisión de Fondos Marinos”⁴⁷.

⁴⁵ Op. Cit “*Límites marítimos entre México y Estados Unidos*” p. 16

⁴⁶ Resolución 2340 (XXII) de la Asamblea General de las Naciones Unidas del 18 de diciembre de 1967.

⁴⁷ Resolución 2467 (XXIII) de la Asamblea General de las Naciones Unidas del 21 de diciembre de 1968.

Como resultado de los trabajos surgidos de esta Comisión, la Asamblea General de la Naciones Unidas resolvió convocar a aproximadamente 159 países integrantes de la comunidad internacional para que formaran parte de la Tercera Conferencia. El primer período de sesiones de ésta se celebraría en diciembre de 1973 en la ciudad de Nueva York⁴⁸.

El objetivo principal de esta tercera conferencia fue lograr la aprobación de una convención que estudiase todos los aspectos vinculados con el Derecho del Mar. Consideró que los conflictos relativos a los espacios oceánicos están íntimamente interrelacionados y deben ser contemplados en forma global⁴⁹.

Al respecto, hubo tres comisiones principales a las que les fueron asignados los siguientes temas:

–Primera Comisión: Fondos marinos fuera de las jurisdicciones nacionales. Estatutos, alcances y disposiciones básicas del mecanismo o Autoridad Internacional.

–Segunda Comisión: Temas comunes del Derecho del Mar: mar territorial; zona contigua; zona económica; plataforma continental; administración y conservación de los recursos vivos; archipiélagos; derechos preferenciales de los Estados ribereños; derechos e intereses de los países sin litoral y en situación geográfica desventajosa; acuerdos regionales; alta mar; libertad de navegación; y pesca en altamar, entre otros.

–Tercera Comisión: Preservación del medio marino y contaminación, investigación científica, y desarrollo y transferencia de tecnología.

La conferencia tuvo una duración de casi nueve años de negociaciones realizadas en once sesiones plenarias. En ellas los debates diplomáticos se manifestaron como una ardua lucha de intereses contrapuestos entre países de diferentes grados de desarrollo económico.

Uno de los asuntos más controvertidos dentro de la convención fue el establecimiento de una regulación sobre la explotación y aprovechamiento de los recursos no renovables ubicados en los fondos marinos y oceánicos.

Los países industrializados se mostraron renuentes a aceptar las resoluciones de la Asamblea General sobre este aspecto.

⁴⁸ Resolución 2750-C (XXV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas del 17 de diciembre de 1970.

⁴⁹ Resolución 3067 (XXVIII) de la Asamblea General de las Naciones Unidas del 16 de noviembre de 1973.

Por otro lado, nuevamente surgen diversos acuerdos multilaterales como la “Declaración de Montevideo” donde se reunieron los representantes de Argentina, Brasil, Chile, El Salvador, Ecuador, Nicaragua, Panamá, Perú y Uruguay para definir las nuevas tendencias que habrían de orientar los principios de Derecho Internacional para el reconocimiento de que los Estados Ribereños pudieran establecer los límites de sus soberanía y jurisdicción marítimas en función de sus características geográficas y geológicas que condicionan la existencia de sus recursos naturales y la necesidad de racionalizar su aprovechamiento⁵⁰.

En el terreno de las negociaciones de esta conferencia, los partidarios de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) lograron reunirse en un grupo de estados costeros, presidido por México, con casi 80 miembros de diversos grados de desarrollo y situación geográfica. Este grupo sugería la creación de una franja marina de 200 millas de anchura contadas desde la costa y se reservaba derechos exclusivos sobre los recursos que en ella se encontrasen.

Por su parte, las potencias marítimas desarrolladas con la delegación de Estados Unidos como vocero, pretendían que la franja marina se le diera el carácter de zona de alta mar, pero con determinadas excepciones en favor del Estado Ribereño sobre ciertos recursos.

Una tercera postura fue la de un reducido grupo de países a los que se les denominó “Territorialistas”. Éste estaba representado principalmente por Brasil, Ecuador, Panamá y Perú y proponía que la nueva zona fuera considerada un mar territorial de 200 millas náuticas.

Esta diversidad de tendencias complicó la tarea, sin embargo, fue el respeto a las libertades tradicionales de la alta mar (navegación, sobrevuelo y tendido de cables y tuberías submarinos), lo que en gran medida permitió el triunfo de la tesis de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) y por ende la incorporación de un articulado sobre la misma, al texto de la Convención⁵¹.

El 30 de abril de 1982 en Montego Bay, Jamaica, con un escrutinio de 130 países a favor, cuatro en contra y 17 abstenciones, se aprobó un Proyecto de Convención que abarcaría todas las cuestiones regidas por el Derecho del Mar.

⁵⁰ Sobarzo, Alejandro. “México y su Mar Patrimonial”. Porrúa, México, 1977. P.51.

⁵¹ Vargas Jorge A. “La zona Económica Exclusiva de México”. Editorial V Siglos. México, 1980.

El documento que surgió de ésta convención, estuvo compuesto por 320 artículos organizados en 17 partes y contaba también con ocho anexos. En él se trataban tanto los temas tradicionales del Derecho del Mar, como importantes innovaciones jurídicas. Estas innovaciones legales fueron, entre otras, la delimitación de la Zona Económica Exclusiva (ZEE); la administración y manejo de los Estados archipelágicos; la instauración de un organismo denominado “Autoridad Internacional”, encargado de regular el Derecho del Mar; y el establecimiento de la Zona Internacional⁵².

Los logros alcanzados en la Tercera Conferencia fueron los siguientes:

–Fin del problema a la anchura del mar territorial, estableciendo 12 millas en las que el Estado ribereño ejerce plena soberanía.

–Aprobación por consenso de los derechos soberanos que un Estado costero ejerce sobre los recursos vivos y no renovables que se encuentren en una Zona Económica Exclusiva (ZEE) de 188 millas de anchura, contadas a partir del límite exterior del mar territorial.

–Adopción del aprovechamiento óptimo de los recursos y la captura permisible, por virtud del cual el Estado ribereño ha de determinar los alcances de su capacidad pesquera dentro de su Zona Económica Exclusiva y dar oportunidad a que otros Estados, con o sin litorales, extraigan de ahí mismo los excedentes disponibles hasta un límite base. Todo esto con el fin de asegurar la efectiva conservación de los recursos marinos.

–Aceptación de la libertad de navegación y sobrevuelo a través de los estrechos internacionales por naves de cualquier pabellón, sin que se vean restringidas la soberanía o jurisdicción que los Estados costeros ejercen en esas aguas.

–Determinación del régimen jurídico aplicable a los espacios oceánicos de los Estados archipelágicos.

–Instauración de una reglamentación sobre los recursos no renovables en estado sólido, líquido o gaseoso; incluyendo los nódulos polimetálicos que se encuentren en los fondos marinos y oceánicos fuera de las jurisdicciones nacionales, es decir, en lo que se considera “zona internacional”.

⁵² <http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/jurid/cont/10/pr/pr37.pdf>. Panorámica Actual del Derecho del Mar en México, Dr. Jorge Vargas, Instituto de Investigaciones Jurídicas, consultada en Febrero de 2011.

La conferencia designó un organismo denominado Autoridad Internacional del cual son miembros todos los Estados participantes en la Convención y cuya función principal es la administración adecuada de los recursos existentes en la zona internacional. Regula también las actividades de exploración, explotación y comercialización que se lleven a cabo con estos recursos; esto con el fin de fomentar el desarrollo óptimo de la economía mundial y el crecimiento equilibrado del comercio internacional para beneficio de todas las naciones, en especial de las del Tercer Mundo.

De la conferencia se originó un Tribunal Internacional del Derecho del Mar, que, actuando en forma colegiada, se encargaría de dirimir las controversias derivadas de la aplicación de los principios y normas de la Convención.

Del 10 de diciembre de 1983 al 10 de diciembre de 1984, 117 naciones, entre ellas México, firmaron la Convención. Fueron 133 los países signatarios. Sin embargo, para que la Convención entrara en vigor se requería que transcurrieran doce meses luego de que se registraran 60 actos de ratificación.

La Zona Económica Exclusiva fue la Figura clave de la Tercera Conferencia del Mar. Entre las porciones reconocidas por el Nuevo Derecho del Mar, la Zona Económica Exclusiva es considerada uno de los conceptos más revolucionarios.

A pesar de que la adopción de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) ha brindado a los países en vías de desarrollo nuevas alternativas de crecimiento, también ha originado numerosos conflictos entre los Estados que se han adherido por completo al texto de la Convención y aquellos que rechazan sus preceptos total o parcialmente.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) a veces también llamada CONVEMAR, es calificada como la Constitución de los Océanos y es también uno de los tratados multilaterales más importantes de la historia.

El contenido de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar cubre los siguientes temas:

1. Límites de las zonas marítimas.
2. Zona Económica Exclusiva (ZEE).
3. Plataforma continental y alta mar.
4. Derechos de navegación y estrechos para la navegación internacional.

5. Estados archipelágicos.
6. Paz y seguridad de los océanos y los mares.
7. Conservación y gestión de los recursos marinos vivos.
8. Protección y preservación del medio marino.
9. Investigación científica marina.
10. Procedimiento para la solución de controversias.

El principal interés de la CONVEMAR es vincular a los países mediante un sistema de reglas que consagren nuevos derechos y obligaciones respecto del mar. Esta Carta marcó un cambio en la legislación internacional sobre el tratamiento del derecho del mar. Entonces, la relevancia de este instrumento jurídico es que este documento es la Constitución de los mares y que los Estados están obligados a cumplirla.

CAPÍTULO III TRATAMIENTO JURÍDICO DEL GOLFO DE CALIFORNIA EN EL DERECHO INTERNACIONAL

En este capítulo se avocará a explicar el régimen jurídico que se ha tratado de dar al Golfo de California. En el capítulo anterior reflejamos las opiniones doctrinarias y jurídicas que se tomaron para regular el derecho del mar; en este capítulo entraremos al estudio del régimen jurídico aplicable para el Golfo de California y las soluciones que se han buscado para proteger los recursos naturales de esta zona.

3.1 GOLFO DE CALIFORNIA CONSIDERADO COMO UNA BAHÍA

Para considerar al Golfo de California como una Bahía Histórica, es preciso definir primero el concepto de bahía y mencionar el ordenamiento jurídico que la regula.

El concepto de Bahía es un término geográfico⁵³ que designa a una escotadura del litoral marítimo por la que ocurre una cierta penetración del mar en el territorio de un país, de tal suerte que no constituye ni una simple curvatura de la costa ni un espacio marítimo entre dos continentes o dos islas⁵⁴.

Para la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en su numeral 10, inciso 2 se entiende lo siguiente: *“Para los efectos de esta Convención, una bahía es toda escotadura bien determinada cuya penetración tierra adentro, en relación con la anchura de su boca, es tal que contiene aguas cercadas por la costa y que constituye algo más que una simple inflexión de ésta”*. El inciso 4 del artículo mencionado establece una medida exacta para considerarla como bahía, la cual señala que *“la entrada de la bahía no excederá de 24 millas marinas”*. Este artículo fue tomado de la Convención sobre Mar Territorial que establecía la siguiente condición: *“Si la distancia entre las líneas de bajamar de los puntos naturales de entrada a la bahía no excede*

⁵³ La enciclopedia geográfica señala que la diferencia geográfica entre bahía y golfo depende de que la abertura de apertura ancha del mar de la bahía es menor que la del golfo, por lo que en términos jurídicos no se hará una distinción entre estos dos términos por lo que en el presente trabajo al referirnos a golfo o bahía será indistintamente.

⁵⁴ Sepúlveda César, *Terminología usual en las Relaciones Internacionales*, Derecho Internacional Público. Acervo Histórico Diplomático, Secretaría de Relaciones Exteriores, México, 2003, p.19.

veinticuatro millas, las aguas así encerradas se conceptúan como aguas interiores”.

Durante la primera Conferencia sobre derecho del mar en la Haya (señalada en el capítulo anterior) algunas delegaciones externaron sus puntos de vista sobre el concepto jurídico de bahía. La delegación británica propuso que para determinar si las aguas de cualquier bahía son o no parte de las aguas del Estado costero, siempre se debería tomar en cuenta la configuración de la bahía, la anchura y el tamaño del espacio encerrado en el área de agua: atendiendo a esto se puede determinar la extensión en la cual penetra dentro de la costa.

Bouchez⁵⁵ definió jurídicamente a la bahía de una manera comprensible, sentó la base de medición de una bahía que incluso la delegación francesa adoptó en la Conferencia de Codificación de Derecho Internacional de 1930:

“Para que una escotadura pueda ser calificada como bahía es necesario que la superficie comprendida entre la curva de la costa y sus líneas de entrada sea igual o superior a la superficie del segmento de círculo cuyo centro está situado sobre la perpendicular de la boca en su parte media a una distancia de la boca igual a la mitad de la longitud de esta boca, y cuya extensión es igual a la distancia que separa este punto de una extremidad de la curva.”

Derivado de lo anterior, se puede observar la importancia que da Bouchez a la anchura de la entrada y a la profundidad de la escotadura: él mismo da una aproximación a los requisitos esenciales que debe tener la bahía para considerarla como tal ya que entonces el concepto era vago; sin embargo en la Conferencia de 1930 no fue adoptado por lo que se quedó en una simple aproximación jurídica.

Después del intento de la Conferencia de 1930 por establecer los elementos sólidos para considerar a una escotadura como bahía, en la primera conferencia de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar, celebrada en Ginebra en 1958, en la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua se estableció la definición jurídica de la bahía, en el párrafo segundo del artículo 7º y afirmaba que:

⁵⁵ Maria Luisa Garza Ramírez, *“El Golfo de California, mar nacional”*, UNAM, 1976, Serie de Estudios 49, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales pp 295, p118.

“Una bahía es toda escotadura bien determinada cuya penetración tierra adentro, en relación con la anchura de su boca es tal, que contiene aguas cercadas por la costa y es algo más que una simple inflexión de la costa. Sin embargo, la escotadura no se considerará como una bahía si la superficie no es igual o superior a la de un semicírculo cuyo diámetro sea la boca de esta escotadura”

Al analizar esta definición se determinan dos puntos importantes que establecen lo que debe reunir una bahía. El primero es establecer que existe una escotadura bien determinada con una penetración tierra adentro; el segundo es que no toda escotadura se considerará bahía, sino que esta designación dependerá de la medida de la boca de la escotadura.

Estos dos elementos fueron la clave para determinar jurídicamente lo que significaría una bahía y en que casos se estaría en presencia de ella.⁵⁶

Por lo anterior, varios autores recalcaron, en sus definiciones, la importancia de la relación existente entre la anchura y la penetración de la escotadura para el concepto jurídico de bahía. Colombos, por su parte, apunta que no es fácil exponer una norma concreta sobre el límite de las aguas territoriales en el caso de las bahías y hace referencia a la norma de las seis millas marinas; sin embargo, dice⁵⁷:

“(...) esta norma está sujeta a la excepción de que, por motivos históricos o preceptivos, o por razones basadas en las especiales características de una bahía, el Estado territorial tiene derecho a reclamar un más amplio cinturón de aguas marginales, siempre que pueda exhibir pruebas de largo y sólido dominio sobre aquella bahía, y que hayan aceptado su petición.”

Así, para que una escotadura sea jurídicamente considerada como bahía, la anchura de la entrada debe ser mayor que la profundidad. Esto fue el parámetro que dio sentido a lo que se podría entender como bahía.

Como ya se observó, desde los primeros instrumentos jurídicos para regular al mar se han establecido criterios para determinar en qué momento se trata de una bahía; sin embargo, algunas bahías tienen características

⁵⁶ Esta propuesta fue desarrollada por la Comisión de Expertos en su informe de mayo de 1953, informe del Comité de Expertos sobre Mar Territorial, Citado por María Luisa Garza Ramírez.

⁵⁷ Garza, *Op. Cit.* p.120

especiales que no corresponden con la definición antes mencionada, por lo que surgió entonces el término Bahía histórica.

3.2 BAHÍA HISTÓRICA

Son bahías históricas aquellas que tienen un espacio marítimo de gran extensión comprendido en una escotadura del litoral que no constituye, según las reglas usuales de una bahía interna, esto es, una parte de las aguas interiores o del mar territorial del Estado ribereño; pero sobre el que (bien por la especial configuración geográfica, bien por el uso o por las necesidades del Estado respectivo, o bien por todo ello), se debe ejercer soberanía plena sin ninguna restricción o impedimento: en esos casos, ese espacio marítimo pertenece por entero al Estado litoral, y forma parte de su territorio.

En el mismo sentido César Sepúlveda afirma que el Golfo de California o Mar de Cortés reúne todos los elementos para ser considerado como Bahía histórica o Mar interior.

No obstante, para poder sostener que el Golfo de California es una Bahía Histórica, primero se debe verificar qué requisitos se necesitan para considerar que se trata de una Bahía Histórica.

De acuerdo con Bouchez⁵⁸, la Bahía Histórica debe reunir los siguientes requisitos:

1. La zona marina reclamada debe ser adyacente a la costa del Estado reclamante.
2. Las aguas deben ser reclamadas por el Estado en su capacidad de soberano.
3. La pretendida soberanía debe haber sido efectivamente ejercitada y por un periodo de tiempo suficientemente prolongado.
4. La situación así creada debe ser de conocimiento común, por lo menos por parte de los Estados directamente interesados.
5. La comunidad internacional de Estados y los Estados directamente afectados deben expresar su aprobación respecto de los derechos territoriales reclamados; este conocimiento puede darse expresa o tácitamente.

⁵⁸ *Ibidem pp. 133-134*

En virtud de estos elementos, se puede decir que las bahías históricas son aquellas a las que el Estado litoral reclama como exclusivamente suyas porque se ha considerado generalmente que goza de título sobre ese espacio a través de posesión larga, pacífica e ininterrumpida o bien, por virtud de algún acto simbólico relativamente antiguo que no ha sido disputado, (es decir, existe la aquiescencia de los demás estados).

Por otra parte, el concepto de “histórica”, se debe entender como una posesión por un largo periodo por parte del Estado Costero. Éste es el requisito esencial para poder saber que se trata de una Bahía histórica. De acuerdo con J.L. Brierly, el título “histórico” sólo podrá adquirirse si éste se fundamenta en el uso de reconocimiento de otras naciones. J.L Brierly manifiesta que para resolver este problema al referirse a las bahías históricas, se debe investigar si el Estado costero ha considerado por un largo periodo que una bahía es parte de su territorio y, si esta apropiación ha sido considerada por otros países⁵⁹.

Moreno Quintana, en su libro de Derecho Internacional Público, afirma que para que la doctrina de las bahías históricas sea considerada como tal, los requisitos principales que debe cumplir es que su uso haya sido inmemorial y la necesidad de la propia defensa, independientemente del ancho de su entrada y la distancia de su penetración en la tierra firme.

Gidel, por su parte, hace referencia a tres condiciones necesarias para establecer el título de aguas históricas:

1. Una reivindicación de soberanía por el Estado, el cual busca establecer su competencia territorial sobre una cierta área de aguas.
2. Uso inmemorial
3. Consentimiento por parte de otros Estados.

Gidel afirma que no es suficiente que el país ribereño emita la pretensión de considerar tales o cuales aguas como propias para que los otros Estados tengan la obligación de aceptar esta pretensión; para dicho autor no basta con el consentimiento internacional para la consagración de estas pretensiones. De acuerdo con varios tratadistas, sobre el concepto de “agua histórica” o “bahía histórica”, debe entenderse por el término “histórica”, una posesión tradicional de las bahías.

⁵⁹ Garza *Op. Cit* 133

Al respecto, varios autores como Balladore Pallieri, J.L Brierly y Drago manifiestan:

Las bahías excepción (bahías históricas), aparecen en muchos tratados y la doctrina las reconoce expresamente. El uso continuado, las necesidades de la propia defensa, la voluntad de la apropiación expresamente manifestada, tienen que pasar en este caso más que en otro alguno para dar sus efectos a la prescripción adquisitiva considerada como fuente autorizada de derecho y para hacer de las bahías históricas una categoría especial y separada cuya propiedad corresponde a los países circundantes que, habiendo hecho la afirmación de sus soberanías, las han poseído e incorporado a su dominio con la aquiescencia de las demás naciones.

Después de analizar las teorías establecidas por varios autores respecto de los requisitos que debe tener una bahía para considerarla histórica, en mi opinión los tres requisitos esenciales son los siguientes:

1. El Estado costero debe reclamar el ejercicio de su soberanía sobre las aguas que cercan la bahía.
2. El Estado costero debe ejercer soberanía efectiva sobre sus aguas durante un largo período de tiempo.
3. El ejercicio de soberanía debe ser pacífico y continuo, en otras palabras, debe haber consentimiento por parte de los demás miembros de la comunidad en la proclama del estado reclamante.

Si para muchos autores considerar a una bahía como histórica presentaba dificultades debido a los requisitos esenciales que debía tener, esta discusión tuvo sus repercusiones en las Conferencias Internacionales.

Tal es el caso de la Conferencia de la Haya (1930) donde se discutió el tema sin llegar a una conclusión clara de los elementos que debía contener; esto mismo pasó en la Conferencia sobre Derecho del Mar en Ginebra (1958).

Pero para el período de la conferencia del 25 de marzo de 1958, Panamá, India y Noruega solicitaron que debería revisarse a fondo el artículo 7º, referente a las bahías históricas.

El 15 de abril de 1958 el delegado de Japón propuso que la definición del concepto jurídico de bahía histórica formara parte de la codificación activa y que se insertara el siguiente texto⁶⁰:

“Se entiende por bahía histórica aquella bahía sobre la cual el Estado o Estados Costeros han ejercido efectivos derechos de soberanía por un largo y continuo periodo de tiempo, con el reconocimiento implícito o explícito de tales derechos por los Estados extranjeros.”.

3.3 EL GOLFO DE CALIFORNIA CONSIDERADO COMO BAHÍA HISTÓRICA

Ya definido el concepto de bahía histórica, es menester pasar al estudio del Golfo de California como Bahía Histórica. Primero se analizará si los elementos esenciales de dicha figura jurídica se cumplen con el Golfo de California; una vez concluido dicho análisis, se indagará sobre si México puede tomar algunos elementos de esta doctrina para proteger el medio marino del Golfo de California.

Para algunos autores –entre ellos César Sepúlveda y María Luisa Garza Ramírez– afirman que el Golfo de California cumple con los requisitos esenciales para ser considerado Bahía Histórica.

Como lo vimos con anterioridad, el primer elemento para considerar al Golfo de California como una Bahía histórica es que el Estado Costero debe reclamar el ejercicio de su soberanía sobre las aguas que cercan la bahía. Al respecto, el Estado Costero Mexicano ha reclamado el ejercicio de su soberanía no sólo desde su época independiente, sino desde cuando México era colonia de la Corona Española.

Fue el caso cuando la Corona Española le notificó al gobierno inglés la intromisión de corsarios y piratas al Golfo. Ante esta declaratoria, donde reclamaba su posesión efectiva, dejó a salvo sus derechos de soberanía sobre dicho territorio y con posterioridad al Estado Mexicano con la firma de los Tratados de Córdoba el 24 de agosto de 1821, donde se declaraba independiente de la Corona Española –aunque el reconocimiento por parte de la Metrópoli Española se dio hasta 1836.

⁶⁰ Garza *Op.Cit.* p. 135

Este suceso dio origen a la declaratoria de la posesión efectiva de la Corona de España en el siglo XVI, cuando el embajador español en Londres, Don Bernardino de Mendoza, quien ponía de manifiesto el disgusto del monarca español por las incursiones del pirata Drake en el Golfo de California –aguas consideradas como parte del dominio de la corona–, ya que dicho pirata ocupaba ilícitamente dicho territorio; María Luisa Garza en su libro⁶¹ señala que este acto de protesta por parte de España fue el primer acto de dominio y reclamación efectivo sobre la Península y el Golfo.

Lo anterior, provocó que España dictara numerosas órdenes para proteger y poblar las costas del Golfo, por lo que el rey Felipe II ordenó que se realizarán expediciones para explorar el Golfo de California, con el fin de protegerlo y dar utilidad a la corona española, no sólo en la pesca de perlas y metales preciosos que se creía existían en aquellas regiones, sino también para evitar la presencia de piratas de las naciones europeas, que ya se habían presentado con anterioridad y que solían refugiarse en los puertos del golfo para hostigar al navío que hacía la travesía de Filipinas a México.

El primer acto de soberanía que ejerció el gobierno mexicano ocurrió durante el período de 1821 a 1823 en el primer Imperio Mexicano: al saberse que Iturbide había triunfado y que la independencia había sido dada a México, un español vizcaíno Fernando de la Toba enarboló la bandera de las tres garantías, y proclamó la independencia en la península. Este hecho le valió que más tarde Iturbide le nombrara gobernador (cargo que ejerció hasta 1877).⁶²

Después de haberse declarado independiente México, se perpetraron hechos de invasión: es el caso del atentado perpetrado por el almirante Cochrane, de la escuadra chilena en 1822⁶³ quien se presentó con bandera de corsario con la idea de conquistar el territorio para Chile. Fue de la Toba quien organizó tropas y se enfrentó a la lucha en San José del Cabo, arrojando así al corsario y salvando la península y el Mar de Cortés (este hecho demostró que ahora el México independiente seguía el ejemplo de España del dominio del golfo y la península, librándolos de cualquier intervención).

⁶¹ Garza Ramírez María Luisa, *“El golfo de California, mar nacional”* (México: Editorial UNAM, 1976)

⁶² Santiago Cruz, Francisco *“Baja California: Biografía de una península”* Colección México Heroico, N° 99, Editorial Jus, 1969, p.38

⁶³ *Ibidem* p. 40

En noviembre de 1853, México sufre nuevamente una invasión, pero esta vez en lo que actualmente es Baja California. William Walter comanda una banda de filibusteros para que invadan la zona y éste proclamó la República de California. Como consecuencia, las tropas mexicanas salen de Mazatlán al mando del Coronel Ochoa y regresan victoriosos.

Después de esto el General Arista trató de proteger la península por órdenes del General Miguel Blanco para evitar que nuevas invasiones de filibusteros se apoderasen de California⁶⁴. Por este acto, se ejerce soberanía efectiva sobre sus aguas.

Pero no sólo el argumento anterior da fuerza para establecer un acto de soberanía, sino que Modesto Seara Vázquez menciona otro acto de reclamación de soberanía que hizo el gobierno mexicano como país independiente y que se debió a la presencia de barcos alemanes en el GC, en la Guerra Mundial, lo que provocó que el gobierno mexicano hiciera un acto de reclamación de soberanía, apoyado por el gobierno de Gran Bretaña, quienes consideraron que la presencia de barcos violaba la neutralidad de México en el conflicto armado⁶⁵.

Derivado de lo anterior, al analizar dicho acto de ejercicio de soberanía sobre las aguas que cercan la bahía, México reclama su soberanía y la comunidad internacional da el reconocimiento de que el GC es territorio del Estado Mexicano con el cual cumple con el tercer requisito esencial para considerarlo como Bahía Histórica, (mencionada con anterioridad y próximamente analizada).

Sin embargo, Alberto Szekely menciona que Seara Vázquez omite señalar que dichos barcos se encontraban precisamente anclados en el puerto de la Bahía de Santa Rosalía, en la costa oeste del Golfo y, por lo tanto – independientemente del régimen aplicable al Golfo– en aguas interiores mexicanas, ya que las aguas de los puertos son aguas interiores de acuerdo con el derecho internacional. Szekely considera que no fue una protesta sino más bien una orden Presidencial a las autoridades aduanales locales para que vigilaran a dichos buques para evitar que éstos violaran la neutralidad mexicana.

⁶⁴ Villaseñor y Villaseñor, Alejandro, *“Juárez y la Baja California”*, México, Editorial Jus, Col. Méx., Heroico, 1962, p. 262

⁶⁵ Nota de la legislación Británica, del 10 de marzo de 1917.

Al respecto, no comparto la opinión de Szekely sobre considerar que no fue una protesta sino una orden Presidencial, porque en esencia, esta Orden trataba de fijar la posición del gobierno de México; de realizar un acto de soberanía, y esto fue lo que manifestó y fue apoyado a nivel internacional, con la cual reclamaba la neutralidad de sus aguas y por ende la soberanía que ejercía sobre ellas.

No obstante, al hacer un análisis gramatical sobre el término protesta y orden Presidencial, el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española indica que la protesta es la Declaración Jurídica que se hace para no perjudicar el derecho que alguien tiene; y por otro lado, una orden presidencial es un mandato emitido por el ejecutivo federal para que los órganos jerárquicos inferiores obedezcan, observen y ejecuten las respectivas ordenes del mismo. Por lo tanto, la protesta es el fin y la orden presidencial es el medio por el cual México ejerció su soberanía.

El segundo elemento esencial para considerar como Bahía Histórica es el hecho de que el Estado Costero debe ejercer su soberanía efectiva sobre sus aguas durante un largo período de tiempo.

Al respecto tenemos tres evidencias que confirman que el GC cumple con esta característica esencial para ser considerado Bahía Histórica.

La primera evidencia surge desde el año 1667 cuando se emprendió un gran viaje al golfo por parte de los padres Juan María de Salvatierra y Eusebio Francisco Kino (encargados de realizar esta difícil tarea), quienes después de trámites y bajo la promesa de no causar gastos al real erario, obtuvieron la licencia con fecha 5 de febrero de 1687 por el señor Don José Sarmiento Valladares, conde Moctezuma y Tula. El padre Salvatierra recurrió a la caridad de los feligreses, obtuvo varias donaciones, con dichos donativos se creó el “Fondo Piadoso de las Californias” para que el 19 de Octubre desembarcara y tomara posesión de la península en nombre del rey de España, donde fundó la primera misión llamada Loreto⁶⁶.

En 1677 Carlos II dio órdenes al virrey de Nueva España de que enviase una expedición a la California, para ello nombró como encargado al almirante Don Isidro de Orondo y Antillón, que después de convenir con el rey, zarpó del

⁶⁶ Garza, *Op. Cit.* 177

puerto de Chiametla el 18 de marzo de 1683, le acompañaron tres jesuitas para encargarse de la conversión de los indígenas: uno de ellos era el padre Eusebio Francisco Kino. Después de 14 días de navegación arribaron al puerto de La Paz, en el cual desembarcó y tomó oficialmente posesión del mismo: con el ritual acostumbrado y en nombre de la corona de España, empezaron a realizar un campamento para poder habitar y que sirviera como culto religioso⁶⁷.

Esto demuestra una reclamación y una posesión de largo período. El padre Kino pudo observar que el Río Colorado vertía sus corrientes en el Seno de California, y por lo tanto la California no era una isla sino una península; gracias a él tenemos el primer mapa del Mar de Cortés⁶⁸.

En el siglo XVIII se logra el total control de la península por los jesuitas, con la fundación de 18 misiones, sin causar gasto al erario de España, y por este medio el Rey Felipe V pudo ejercer el dominio de la península y del Mar de Cortés. Esto se hace saber por la cédula expedida el 13 de noviembre de 1744, de la cual, a continuación se citan algunos puntos importantes para demostrar el interés del dominio de la corona de España sobre aquella zona:

“(...) Y en vista de todo lo expresado, que me propuso el referido mi Consejo de las Indias en su enunciada Consulta, y considerando ser empeño muy propio de mi Real ánimo y de renombre que tengo de Cathólico, el aplicar los últimos esfuerzos, para promover con mayor eficacia, que hasta aquí, la conversión y la reducción de los indios de aquella dilatada península (...) de cuyo logro resultaron sin duda muchas otras utilidades de la expansión y aumento de mis Dominios, y el beneficio de mi Real Hacienda, asegurándose más por este medio la libertad del comercio de las Filipinas, como apruebo, todo lo propuesto a estos importantes fines por el mismo mi Consejo: Y en consecuencia os ordeno y mando, que desde luego os dediquéis con la mayor actividad en su más pronto y cabal cumplimiento, como lo espero, y fío de vuestro zelo.

(...) (El primero) a que le mantenga por cuentas mías dos balandras armadas en guerra en el puerto de Matanchel o Valle de Vandera (Puerto Vallarta), desde donde continuamente se empleen en correr aquellas Costas para la seguridad de ellas, tanto contra las invasiones de los Indios Infieles, como contra la de otros enemigos (...) Y el otro medio propuesto por el Marqués expresado, es el que se pueblen las Islas Marías, que están allí inmediatas, enfrente de Guadalajara, y

⁶⁷ Garza, *Op. Cit.* 246

⁶⁸ Clavijero *Op. Cit.* pp. 31-32

*situadas en la misma boca del Golfo, o Seno de las Californias, y algunos Puertos y parajes de aquella Costa de Tierra-Firme, sacando para una y otras familias de gentes (...) de la propia audiencia de Guadalaxara (...) para que estando pobladas las referidas Islas no sirvan de refugio a enemigos de la Corona; que apresan la Nao de Philipinas, como ha sucedido algunas veces (...)*⁶⁹

Este documento que se transcribe demuestra una prueba fehaciente del celo con que la corona española defendía aquellos lugares, ejerciendo su dominio no solamente sobre el Golfo de California, sino extensivo hasta las Islas Marías, a las cuales ordenaba que se poblaran para que sirvieran de base estratégica tanto a la Nao de las Filipinas, como a la entrada de cualquier nación enemiga al Golfo.

Al comprobar los jesuitas la unión de la península con el continente, y habiendo logrado la colonización de la misma, guardaban con gran celo aquellos lugares protegiéndolos para la corona española. Por eso ya no permitieron la navegación por el Golfo de California, al cual consideraron, desde entonces, legítimo mar español.

De lo anterior, podemos asegurar que gracias a la obra de los jesuitas el dominio español se consolidó en el Golfo de California y en todo el territorio de la península, ya que ellos fueron los únicos que realizaron la difícil tarea de evangelizar y pacificar; sin olvidar que los dominios de las Californias eran del rey de España por el Acuerdo Real de Carlos II, del día 5 de febrero de 1697⁷⁰.

La segunda evidencia de que el Estado Mexicano ejerció su soberanía efectiva sobre sus aguas durante un largo período de tiempo, está basada en el artículo 5 del Tratado de Guadalupe-Hidalgo de 1848 que establece los límites de colindancia con Estados Unidos de América y el artículo IV del Tratado de la Mesilla de 1853 en el que reconocía el siguiente derecho para los ciudadanos y barcos de Estados Unidos:

Artículo IV.- Los buques y ciudadanos de Estados Unidos tendrán, en todo tiempo, libre y no interrumpido tránsito por el Golfo de California para sus posesiones y desde sus posesiones sitas al norte de la línea divisoria de los dos países; entendiéndose que ese tránsito se ha de hacer navegando por el Golfo de California y por el río Colorado y no por tierra, sin expreso consentimiento del gobierno mexicano.

⁶⁹ Garza *Op. Cit.* pp 31-32

⁷⁰ Garza, *Op. Cit.* p.38

Según Szekely, Gómez Robledo afirma que cuando el Río Colorado dejó de ser navegable debido a los usos y abusos a los que había sido sometido en el territorio americano, México pudo haber derogado el derecho de tránsito y, así ratificar su soberanía. Esto se podía haber hecho invocando la cláusula *rebus sic stantibus*⁷¹ y el derecho de los tratados, pues efectivamente se registró un cambio fundamental de circunstancias. Szekely indica que México jamás aprovechó la oportunidad de hacer esto –lo que es explicable– pues no podía tener la intención de ratificar algo que jamás había reclamado.

Al respecto, Szekely indica que fue la oportunidad idónea de México para poder reclamar lo que le pertenecía, sin embargo, por circunstancias políticas, México no podía realizar dicha reclamación. Empero, esto no niega que desde antaño ha tenido una posesión por un largo período de tiempo.

Como tercera evidencia que sostiene el derecho de México a ejercer la soberanía por largo tiempo, ocurre cuando Maximiliano de Habsburgo reconoce al GC como parte integrante del territorio mexicano y lo incluye en el artículo 51 del Estatuto Provisional del Imperio Mexicano.

Sin embargo, para Szekely no tiene relevancia el hecho de que el Estatuto reconozca al GC como territorio mexicano, ya que Maximiliano no fue reconocido nunca como presidente de México, pues el único facultado era Benito Juárez. Aunque Szekely indica que el objetivo original de esta inclusión en el Estatuto Provisional era hacer parte del territorio nacional al GC, el verdadero fin era quitarle a Juárez el elemento con el que éste negociaba el reconocimiento de Estados Unidos.

En mi opinión, lo antes dicho es un argumento más a que la comunidad internacional, y en especial E.U.A, sabían de la posesión que México había ejercido desde largo tiempo y sabían que a través de los Tratados de Córdoba México ejercía su soberanía sobre cada uno de los territorios que la Corona Española había tenido.

Sin embargo, sólo el segundo elemento establece que el Estado costero debe ejercer soberanía efectiva sobre sus aguas durante largo período de

⁷¹ Es una expresión latina, que puede traducirse como "estando así las cosas", que hace referencia a un principio de Derecho, en virtud del cual, se entiende que las estipulaciones establecidas en los contratos lo son habida cuenta de las circunstancias concurrentes en el momento de su celebración, esto es, que cualquier alteración sustancial de las mismas puede dar lugar a la modificación de aquellas estipulaciones.

tiempo y es lo que ha realizado México a lo largo de su vida como país independiente.

El tercer elemento esencial para considerar al Golfo de California como bahía histórica consiste en que el ejercicio de soberanía debe ser pacífico y continuo, en otras palabras, debe haber consentimiento por parte de los demás miembros de la comunidad en la proclama del estado reclamante.

Al igual que lo ya analizado sobre los elementos esenciales de una Bahía Histórica para encuadrarlos en el GC, en México, desde 1955, y ante la Comisión de Derecho Internacional de la ONU (que en ese momento se encontraba codificando las normas de derecho del mar para la Conferencia de 1958), se había desarrollado la idea de que las bahías cuyas costas pertenecieran a un solo Estado podían ser reclamadas como interiores sin que importara la anchura de su boca. Tal propuesta no resultó aceptable ni en la Comisión ni en la Conferencia, y no fue recogida por la Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua; sin embargo, México lo propuso.⁷²

En 1968⁷³ el Poder Ejecutivo creó una Comisión formada por representantes de las Secretarías de Relaciones Exteriores, Defensa, Marina y Agricultura y Ganadería, para que, con base en la Convención de 1958, buscaran la forma de incorporar legalmente el Golfo de California al territorio nacional.

La primera alternativa era aplicar el Artículo 7 de la Convención, según el cual una bahía es considerada como tal si su superficie es igual o mayor a la de un semicírculo, cuyo diámetro sea una línea trazada dentro de los puntos más sobresalientes de su boca (como en el caso del Golfo de California), pero para que una bahía pueda ser considerada interna, según el mismo artículo, sus costas deben pertenecer a un solo Estado y la línea trazada a través de la boca no debe exceder 24 millas. Este último requisito, al no ser satisfecho debido a que la distancia entre los dos puntos más sobresalientes de la boca del Golfo de California es de 113 millas, evitó que la Comisión aplicara el régimen de las bahías al Golfo de California.

De acuerdo con el párrafo 3 del Artículo 7, la Comisión contempló incluso la posibilidad de aplicar el régimen de bahías en la parte central del Golfo, pues estableció que:

⁷² Garza *Op.Cit.* p 194

⁷³ Garza *Op. Cit.* p 179

“Cuando, debido a la existencia de islas, una escotadura tenga más de una entrada, el semicírculo se trazará tomando como diámetro la suma de las líneas que cierran todas las entradas”.

La Comisión midió las líneas entre las diferentes bocas que, debido a la existencia de islas, se forman en la parte central del Golfo, pero la suma de las mismas llegaba a 25.2 millas, con lo que rebasaba el máximo de 24 millas permitidas. Así, el artículo pudo haber abarcado al Golfo y, con ello, toda posibilidad de considerarlo (o una parte del mismo), bahía interior.

La siguiente posibilidad fue la de aplicar el Artículo 4 de la Convención, respecto de las líneas de base rectas. Afortunadamente para México, en la parte media del Golfo, existe una franja de islas (San Esteban, Tiburón y Dátil o Turner), que permiten sendos trazos que no se apartan apreciablemente de la dirección de ambas costas del Golfo –tanto occidental como oriental. Dichos trazos, que parten desde ambas costas, confluyen en la isla de San Esteban. Si se tratasen de acuerdo con lo referente al establecimiento de líneas de base rectas, las aguas hacia tierra quedan encerradas como aguas interiores.

El resultado fue que la mitad del norte del Golfo quedó sujeta al régimen de aguas interiores. La comisión recomendó dichos trazos, junto con otros en partes inferiores de ambos lados de las costas, en los que la presencia de escotaduras profundas u otras series de islas permitían la aplicación del Artículo 4 de la Convención.

El poder Ejecutivo aprobó el Informe de la Comisión, y procedió a expedir, el 30 de agosto de 1968⁷⁴, el “Decreto por el que se delimita el Mar Territorial Mexicano en el interior del Golfo de California”, y el 5 de octubre del mismo año, la Fe de Erratas. México expresamente reconoció, a través del Decreto de 1968⁷⁵, que la mitad sur del Golfo (obviamente fuera de la franja de mar territorial a lo largo de ambos lados de la Costa), es Alta Mar.

Dicho reclamo de 1968 no llegó a consumarse debidamente a pesar de que el Artículo 2 Transitorio del Decreto ordenaba cumplir con la obligación del Artículo 7 de la Convención de 1958 sobre indicar las líneas de base rectas en cartas marinas y darles publicidad adecuada.

⁷⁴ Garza, *Op. Cit.* 182

⁷⁵ Szekely Alberto, *México y el Derecho Internacional del Mar*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1979, Serie G. Estudios Doctrinales 26.

Sin embargo, con ese Decreto, lejos de calificar al Golfo de California como Bahía Histórica, se reivindicó exclusivamente la parte norte del mar, a partir de las Islas Tiburón, dejando la parte sur, después de medir el mar territorial, como Alta Mar.

Desde el punto de vista del interés económico de México, según Szekely, con la ZEE, México ejerce sus derechos soberanos sobre los recursos del Golfo de California.

Si bien Szekely⁷⁶ da un argumento patrimonial razonable que es la ZEE, esto no basta, ya que se dejaría a un lado la protección ambiental y se le daría una preferencia al valor económico de los recursos, que si bien son importantes para la zona, no por eso se deben descuidar los mismos y olvidar los daños ecológicos que se pueden causar.

Después de que México no pudo reclamar al Golfo de California, surgió otra teoría que trataba de darle otro sentido a la Bahía Histórica: si bien ésta se caracterizaba por los tres elementos esenciales antes señalados, la nueva teoría abarcaría otros ámbitos como los factores económicos y los motivos estratégicos, de seguridad y geográficos; a esta teoría se le denominó Teoría de la Bahía Vital.

3.4 LA BAHÍA VITAL

Ricardo Méndez Silva⁷⁷, estableció una nueva propuesta a la que denominó “bahía vital” o “bahía patrimonial”, dicha teoría está supeditada a necesidades económicas y de seguridad, derivada de las exigencias sociales que se imponen en la vida moderna.

Para estudiar el concepto de bahía vital se debe dar especial atención a determinados intereses (motivo principal de los Estados para reclamar sobre áreas de agua adyacente a sus costas, ya sean bahías o estuarios, o también sobre una zona más amplia de mar territorial). Todas estas razones deben ser analizadas en el presente texto, porque frecuentemente los países, como justificación a sus reclamaciones, invocan los intereses vitales. Estos intereses pueden ser justificación suficiente para una reclamación de acuerdo con la

⁷⁶ Ibidem p. 78

⁷⁷ Silva Méndez Ricardo, *El mar patrimonial en América Latina*, Dirección General de Publicaciones de la Universidad Nacional Autónoma, 1972.

evolución que se ha observado en el nuevo Derecho Internacional, enfocada a la protección de los recursos naturales de los Estados.

No obstante, a través del escrutinio que se ha hecho sobre algunas reivindicaciones, se observa que existen cuatro categorías o factores distintivos de las bahías vitales⁷⁸:

- 1) Factores económicos.
- 2) Motivos estratégicos y de seguridad.
- 3) Factores políticos.
- 4) Factores geográficos.

3.4.1 FACTORES ECONÓMICOS

En las relaciones internacionales, la economía es un factor muy importante. El factor económico es a la vez un elemento principal para la creación del Derecho Internacional dichos intereses provocan necesariamente una comunicación entre las naciones debido al intercambio de productos, al comercio, a la obtención de materias primas y/o viceversa.

Un factor importante para el desarrollo económico de las naciones son los medios de comunicación, entre los cuales está el transporte marítimo y el aéreo, así como sus actividades derivadas del turismo y de su infraestructura.

Como ya se analizó en el capítulo I del presente trabajo, la importancia económica del Golfo de California es la constante y cumple con el primer requisito que necesita para considerarse Bahía Vital.

Algunos ejemplos donde claramente se manifiestan las necesidades económicas para la creación de derecho sobre partes del mar son:

- 1) El conflicto de pesquerías anglo-noruegas.
- 2) La controversia sobre las pesquerías entre Islandia y Gran Bretaña (donde Islandia amplía su mar territorial para salvaguardar la pesca para sus nacionales).
- 3) La Declaración de Santiago del 18 de agosto de 1952, entre Chile, Ecuador y Perú.

⁷⁸ Garza, *Op. Cit.* p. 162

- 4) La controversia entre Corea y Japón, invocada por necesidades económicas para justificar la extensión de sus soberanías marítimas.
- 5) La reivindicación por la URSS de la Bahía de Pedro el Grande.

Lo anterior demuestra que los intereses económicos nacionales pueden ser tomados en cuenta para justificar la creación de derechos de soberanía sobre parte del mar, considerando necesario proteger los recursos económicos para el desarrollo y progreso de una nación.

Debido a que en el GC la mayor demanda económica la tienen el sector pesquero y el turismo, el golfo encuadra muy bien en este elemento necesario para considerarse como una Bahía Patrimonial o Bahía Vital.

3.4.2 EL FACTOR DEFENSA Y SEGURIDAD

Este factor sirve para la defensa del Estado Costero, para evitar un ataque o para que en caso de un conflicto bélico se pueda mantener el status de neutralidad si el país que detenta la zona costera no es beligerante.

Otro ejemplo de este factor de defensa y seguridad es la Declaración de Panamá del 15 de septiembre de 1939, que establecía una zona de seguridad por medio de la extensión de mar territorial a una distancia de 50 y 300 millas en todo el hemisferio occidental del continente americano⁷⁹.

Es preciso analizar los principios de México (1956) sobre régimen jurídico del mar. Cada Estado tiene competencia para fijar su mar territorial hasta límites razonables, atendiendo a factores geográficos, geológicos y biológicos, así como a las necesidades económicas de su población, seguridad y defensa⁸⁰.

Queda fuera de toda duda que cada Estado necesita una zona de seguridad a lo largo de sus costas, con miras a proteger también sus intereses económicos y vitales, por lo que México, con la ayuda de la Secretaría de Marina, lo hace de la manera adecuada.

⁷⁹ Garza, *Op. Cit.* p. 164

⁸⁰ Andrés Aguilar Mawdsley, *El derecho del Mar: Punto de vista Latinoamericano*, Revista 21. Fuente Directa vía página web: <http://www.zur2.com/fp/21/aguilar.htm>, consultada en Febrero de 2011.

Al respecto, atendiendo las circunstancias de la actualidad éste sería el motor principal para establecer una Bahía Vital, incluso el gobierno de Estados Unidos y la Secretaría de Marina han establecido una cooperación para proteger sus zonas debido a la guerra contra el narcotráfico en el caso de México; y para Estados Unidos, la protección en caso de atentados terroristas, incluso se ha propuesto que la Secretaría de Marina verifique embarcaciones aun bajo la más mínima sospecha de que realizan actividades ilícitas. Sin embargo, esto provocaría problemas de seguridad jurídica para las embarcaciones ya que por la simple sospecha, podrían ser detenidas.

3.4.3 FACTOR POLÍTICO

Tanto el factor económico como el de defensa podrían considerarse políticos. Sin embargo, los intereses netamente políticos se entienden como aquellos derivados del prestigio nacional o de una alianza política con otro Estado. Un ejemplo es el caso de Estados Unidos y México que han firmado cartas de intención para la protección de diferentes zonas marinas en busca de protegerse del narcotráfico y del terrorismo. Sin embargo, los factores políticos no son constantes y su naturaleza puede cambiar debido a los acontecimientos que se viven en la sociedad. Por ende, el factor político es variable de acuerdo con los problemas que surgen en la sociedad.

3.4.4 FACTOR GEOGRÁFICO

La posición geográfica es otro factor que se debe considerar. Se debe hacer una distinción entre configuración geográfica y contigüidad geográfica. Especialmente en épocas pasadas y aún hoy día, la configuración geográfica fue considerada suficiente motivo para una reclamación.

Desde el punto de vista del derecho internacional, el factor geográfico es de gran importancia en derecho marítimo, con relación a las fronteras del estado costero –en todos los aspectos, ya sean económicos, políticos, de comunicación, etcétera. Por esto, todos los Estados que poseen fronteras marítimas han extendido su soberanía a la plataforma continental.

El factor geográfico engloba todos los demás factores para presentarlos como un frente único para medir el mar territorial según éste. Este elemento de la estructura de la costa se encuentra principalmente en las bahías y sobre todo en aquéllas cercadas por el territorio de un mismo Estado.

Según los criterios aplicados por la Corte Internacional de Justicia en el caso de las Pesquerías anglo-noruegas en 1951, en Derecho Internacional se toma en cuenta la configuración geográfica de las costas de la bahía.

Lo anterior remite al estudio de una nueva figura jurídica: la Bahía Vital (y otras aguas vitales). La Bahía Vital sería, en cierta forma, la contrapartida de la histórica. La Bahía Histórica se apoya en títulos históricos de permanencia ancestral y de uso inmemorial.

La Bahía Vital es, por el contrario, algo nacido de los hechos presentes y en defensa contra la explotación que se puede convertir en exhaustiva; se apoya en el desarrollo normal de la geografía, en los fundamentos jurídicos de la vecindad. Por lo tanto, la Bahía Vital entra en la corriente moderna del nuevo Derecho Internacional, planteada en los conflictos sociales y económicos que originan el problema jurídico actual entre países débiles y fuertes. Los países débiles sudamericanos buscan resolver sus problemas económicos y de subsistencia en el mar, ya que la naturaleza los dotó de inmensos litorales que consideran propios por la vecindad y que desean explotar libremente, tratando de evitar que países distantes aprovechen estas riquezas con propósitos lucrativos de explotación extranjera. La Bahía Vital queda pues comprendida dentro de esta corriente moderna que trata de resolver necesidades presentes.

Esta teoría surgió para los Estados nuevos o recién emergidos y que no tenían un pasado como entidades políticas; para países que habían sido independientes y que habían surgido como estados independientes o aquellos países que por su inestabilidad económica y política son incapaces de protegerse.

Esta teoría surgió como una opción para que los países que no cumplían con algunos de los elementos esenciales de la bahía histórica pudieran proteger sus recursos naturales de los países débiles, esto surge atendiendo al

principio enunciado en la Asamblea de las Naciones Unidas: *“La soberanía permanente de los pueblos sobre sus recursos naturales”*⁸¹.

El principio anterior queda dentro de la corriente que defiende el concepto de la Bahía Vital, por lo tanto, se considera que los países jóvenes subdesarrollados y en vías de desarrollo, pueden ejercer soberanía sobre áreas de aguas adyacentes a sus costas, que son vitales para su desarrollo y subsistencia siempre y cuando no violen los principios de Derecho Internacional.

La Teoría de la Bahía Vital tiene sus antecedentes desde la Conferencia de Ginebra sobre el Derecho de Mar de 1930 y fue invocado por el representante del gobierno de Portugal, si bien no como una Bahía Vital, pero como la posibilidad de contemplar además de la Bahía Histórica otra opción más para que los estados protegieran sus recursos naturales. Al respecto, el diplomático declaró lo siguiente:

*“Una bahía puede ser considerada como aguas interiores de un país cuando se diera el título histórico, o bien (...), si se reconoce que es absolutamente necesaria para éste en cuestión de garantía a su defensa y neutralidad y para asegurar la navegación y los servicios de policía marítima, aunque a veces, esto puede parecer injustificado”*⁸².

Considero –de acuerdo con las afirmaciones de Ricardo Méndez Silva– que si ciertos Estados tienen necesidades esenciales, estas necesidades son tan respetables como el uso mismo de los recursos, e inclusive más. Las necesidades de la vida moderna son aplastantes. Si se respeta el uso inmemorial (imagen de las necesidades experimentadas por los Estados en épocas pretéritas), ¿por qué no respetar las necesidades de la vida moderna con todos sus imperativos y demandas?

Las Bahías Históricas responden a un uso ancestral. La Bahía Vital representa la necesidad imperiosa en la época presente. De la primera figura se desprende la segunda y lejos de que esto represente un antagonismo entre ambas, éstas se complementan.

⁸¹ Héctor Gros Espiell, *El derecho a la libre determinación de los pueblos y la soberanía permanente sobre los Recursos Naturales*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM. pp. 8

⁸² Garza, *Op. Cit.* p.167

Las necesidades vitales en las Bahías Históricas siempre han estado presentes. El primer elemento es el “uso inmemorial” el cual no puede ser encontrado ni exigido en bahías pertenecientes a naciones jóvenes. De esta manera, la Bahía Vital surge como una figura nueva e independiente, en apoyo de las necesidades económicas y de protección de recursos pesqueros para los países “nuevos”, éstos pueden ejercer soberanía sobre áreas de aguas adyacentes a sus costas, que son vitales para su desarrollo y subsistencia, siempre y cuando no violen los principios del Derecho Internacional.

En realidad esta figura pocos autores la mencionan y por ende no se ha hecho una definición formal de “Bahía Vital”. Antaño, muchos autores se centraron en que el GC debía ser una Bahía Histórica: perdieron de vista esta figura que desde 1930 se veía como una opción para proteger los recursos naturales.

Los pocos autores, tratan el concepto “vital” sobre espacios marítimos tales como el mar territorial; sin embargo el término “vital” probablemente –y dada la nueva tendencia del Derecho Internacional– pronto será aceptado pues las necesidades presentes así lo ameritan. Por otra parte, los países tienen la necesidad absoluta de poseerlas tan plenamente como lo exigen sus intereses primordiales, protegiendo y desarrollando esos recursos en beneficio de sus nacionales.

Sin embargo, el problema con el GC es que la bahía vital no contempla la protección ambiental y esto es un dilema grave... Es cierto que en 1930 no se contemplaron el riesgo ambiental y las consecuencias que traería a los recursos naturales que se poseen en las bahías pero es tiempo de que los gobiernos que han suscrito a la CONVEMAR utilicen los instrumentos jurídicos internacionales para proteger los mismos.

A lo largo de este capítulo se expuso las diversas figuras que se han contemplado a través de la CONVEMAR, para proteger a los recursos naturales en un aspecto económico, sin embargo no se ha fomentado a nivel ambiental una protección que impida impactos ambientales graves que perjudican los ecosistemas marinos en el Golfo de California y por consecuencia afectan la salud de la población que habita y explota los recursos naturales del mismo.

Después de que por mucho tiempo se protegió a nivel económico dichos recursos, es tiempo de utilizar los mecanismos que tiene la CONVEMAR, para proteger ambientalmente los recursos que habitan en el Golfo de California de los factores contaminantes que han creado un impacto ambiental grave y que han generado grandes daños ambientales.

Por tanto, la mejor herramienta que contempla la CONVEMAR para la prevención y protección de los factores contaminantes es establecer al Golfo de California como una Zona Marina Especialmente Sensible, atendiendo a sus características e importancia que tiene a nivel mundial.

CAPÍTULO IV EL GOLFO DE CALIFORNIA COMO UNA ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE DE ACUERDO A LA CONVEMAR

Este capítulo pretende dar un sentido objetivo a la regulación del Golfo de California: el de protegerlo ecológicamente. Como se vio en los capítulos anteriores, lo que se buscaba a lo largo de las figuras mencionadas en el capítulo anterior, era proteger los recursos naturales a un nivel económico, dejando a un lado los factores detonantes de contaminación que ahora está perjudicando considerablemente los espacios marinos que comprende el Golfo de California.

Como lo estudiamos en su oportunidad lo único que alcanzó el gobierno mexicano al considerarlo como bahía histórica fue que fuera reconocida sólo la parte norte del mismo, dejando la parte sur fuera de dicha figura, por lo cual después de varias discusiones, conferencias y negociaciones ese fue el resultado final para la explotación de los recursos naturales, sin embargo al pasar el tiempo han sido lentas las acciones del gobierno mexicano de proteger ambientalmente los recursos naturales y sólo han puesto atención en las actividades costeras que generan contaminación, dejando a un lado otros factores contaminantes como es el caso del tráfico marítimo que causa mucho daño al ecosistema marino del Golfo de California.

El ser humano siempre ha explotado la naturaleza para sus propios fines, pero hasta ahora hemos empezado a comprender que el planeta que nos sustenta y nos da vida es tan frágil.

Las principales fuentes de contaminación marina a las que se enfrenta el Golfo de California son los residuos de origen industrial que tiene su origen en los metales pesados, hidrocarburos vertidos por la industria, desechos de origen químico, desechos mineros y la contaminación originada por descargas domésticas que proviene de fuentes terrestres o desde buques.

Ante tal problemática es necesario regular de una forma adecuada la protección de los recursos naturales del Golfo de California, si bien existen numerosos convenios a nivel nacional e internacional que fomentan la protección de zonas importantes para la conservación del medio ambiente y de diversidad biológica, no establecen las condiciones necesarias, ni la efectividad que se requiere para darle una protección adecuada. Esta protección se puede

dar a través de la CONVEMAR, la cual establece directrices para prevenir y evitar daños ambientales al espacio marino.

Por ende en el presente capítulo, se propone establecer a la Zona Marina Especialmente Marina como la solución viable que puede generar la conservación y protección de los recursos naturales del Golfo de California.

Esta figura surgida por la Organización Marítima Internacional, contemplada indirectamente en la CONVEMAR y regida en lo particular por el Acuerdo de Resolución A. 927 (22), en su Anexo II, es la solución ante la problemática ambiental que presenta el Golfo de California.

Por lo anterior, se hará un análisis completo de cada uno de los elementos que establece el Acuerdo de Resolución ZMES para observar la viabilidad de que al GC se le considere como tal.

4.1 LA PROTECCIÓN DEL GOLFO DE CALIFORNIA DE ACUERDO CON LA CONVEMAR.

La CONVEMAR, además de ser un orden jurídico para los mares y océanos que facilita la comunicación internacional y promueve los usos con fines pacíficos a los mares y océanos, se preocupa especialmente por la protección, preservación y conservación del medio ambiente y sus recursos vivos.

Este objetivo lo plasma en el Capítulo XII, denominada Protección y Preservación del Medio Marino, que establece en su artículo 192 que los Estados miembros tienen la obligación de proteger y preservar el medio marino, asimismo, el artículo 193 les da el derecho soberano de explotar sus recursos naturales con arreglo a su política en materia de medio ambiente y de conformidad con su obligación de proteger y preservar el medio marino.

No obstante las anteriores disposiciones, el mismo capítulo establece disposiciones legales que contemplan medidas de prevención, reducción y control de la contaminación en el medio marino. La prevención y protección son los factores importantes los cuales la CONVEMAR ha hecho hincapié para proteger los ecosistemas marinos y evitar los impactos ambientales derivados de la transportación marítima.

Al respecto, los Estados al saber la obligación que tienen de proteger el medio ambiente marino deben establecer acciones efectivas para prevenir, reducir, controlar y proteger el medio ambiente de la contaminación de

cualquier fuente, utilizando los medios más viables y obligando a los estados a que establezcan y armonicen en sus legislaciones los principios de la CONVEMAR. Si bien México lo está intentando, sin embargo faltan ordenamientos legales y políticas públicas adecuadas a los verdaderos principios que establece la CONVEMAR.

La CONVEMAR, ha podido realizar dichos esfuerzos a través de la Organización Marítima Internacional de las Naciones Unidas, mejor conocido como la OMI; el cual fue creado a través del Convenio adoptado el 6 de marzo de 1948 por la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas que se convocó en Ginebra el 19 de febrero de 1948. Dicho Convenio, que se conoció como Convención relativa a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, el cual entró en vigor el 17 de marzo de 1958. La nueva Organización se constituyó el 6 de enero de 1959 al celebrar la Asamblea su primer período de sesiones el que se constituyó el 6 de Enero de 1959 al celebrar la Asamblea su primer periodo de sesiones.

Con arreglo a una enmienda al Convenio Constitutivo que entró en vigor el 22 de mayo de 1982, se modificó el nombre de la Organización, la cual pasó a denominarse Organización Marítima Internacional⁸³, es así como surge la OMI, la cual contempla objetivos tales como: un sistema de cooperación entre los gobiernos en la esfera de la reglamentación y de las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional, alentar y facilitar la adopción de normas relacionadas con la seguridad marítima que de una eficiencia a la navegación y por último prevenir y contener la contaminación del mar ocasionada por los buques.

Sobre este último punto, entre sus principales objetivos se encuentra el mejorar la seguridad y adoptar medidas para la prevención de la contaminación del mar causada por los buques.

La Organización cuenta con 166 Estados miembros y 3 miembros Asociados y México pertenece a ella desde el 21 de septiembre de 1954; y está constituida por una Asamblea, un Consejo y cuatro comités principales que son: Comité de Seguridad Marítima, Comité de Protección del Medio Marino, Comité Jurídico y Comité de Cooperación Técnica.

La OMI ha adoptado unos 40 Convenios y Protocolos, así como más de 800 Códigos y recomendaciones relativos a una amplia gama de cuestiones

⁸³ Portal de la OMI, Información Básica de la OMI, fecha Marzo 2000, consultada en Enero de 2011.

concernientes en Convenios sobre seguridad marítima, sobre la contaminación marina y sobre responsabilidad e indemnización.

El objetivo de la OMI se ha centrado en los últimos años en prevenir, reducir, controlar y contener la contaminación del mar, ocasionada por los buques, esto lo ha podido lograr a través del Comité de Protección del Medio Marino, sobre esto la OMI ha trabajado en materia de protección del medio marino en sus cuatro convenios de gran importancia:

1. El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el mar, mejor conocido por sus siglas en inglés SOLAS (Safety Of Life At Sea), diseñado para la seguridad del sector naviero y su efecto indirecto en la protección ambiental.
2. El Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques, mejor conocido por sus siglas en inglés MARPOL (Convention for the Prevention of Pollution from Ships) en el que se dispone un nivel básico de protección ecológica tanto de las descargas operacionales como de las accidentales.
3. Las medidas de organización del tráfico marítimo aprobadas para incrementar la seguridad en la navegación y que a su vez coadyuvan en la protección de los ecosistemas marinos.
4. La designación de zonas especiales en las cuales las prescripciones de descarga son más estrictas de acuerdo con lo detallado en los anexos I, II y V de MARPOL; y de ZMES en los casos que en este estudio se comentan⁸⁴.

Al respecto, la OMI ha adoptado numerosas medidas para prevenir los accidentes y derrames de petróleo en el mar, minimizar sus consecuencias y luchar contra la contaminación marina de operaciones habituales como limpieza de tanques de los buques petroleros y la eliminación de los desechos de las salas de máquinas y contra cualquier contaminación marina, incluida la causada por el vertido de desechos generados por actividades en tierra.

El principal instrumento en relación con la contaminación por hidrocarburos es el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (1973), modificado por su Protocolo 1978 (MARPOL 73/78). Este Convenio abarca no sólo la contaminación accidental por hidrocarburos y la

⁸⁴ <http://www.imo.org/ANEXOS>, consultada en Febrero de 2011.

causada por operaciones realizadas en el mar, sino también la provocada por sustancias químicas, mercancías envasadas, aguas residuales y basura.

Este Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, que fue adoptado en noviembre de 1973 en la OMI, abarca la contaminación por hidrocarburos, productos químicos, sustancias perjudiciales transportadas en bultos, aguas sucias y basuras. El protocolo de 1978 relativo al Convenio de 1973, fue adoptado en febrero de 1978 en la Conferencia Internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, que se celebró en respuesta al gran número de accidentes buques tanque ocurridos entre 1976 y 1977.

Como el Convenio de 1973 todavía no había entrado en vigor, el Protocolo de 1978 integró el Convenio original. Este nuevo instrumento, que recibió el nombre de Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, es conocido universalmente como MARPOL 73/78, y sus primeros anexos I y II entraron en vigor el 2 de octubre de 1983.

De conformidad con las enmiendas al Convenio aprobadas en 1992, los nuevos buques petroleros están obligados a tener doble casco o un diseño que ofrezca una protección equivalente del cargamento en caso de colisión o encalladura.

El MARPOL contiene actualmente seis anexos técnicos⁸⁵:

Anexo I Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos.

Anexo II Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas.

Anexo III Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos.

Anexo IV Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques.

Anexo V Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques.

Anexo VI Reglas para prevenir la contaminación Atmosférica ocasionada por los buques.

⁸⁵ Ibidem

Al ser miembros los Estados Parte tienen que adoptar obligatoriamente que aceptar los Anexos I y II, pero los demás anexos son de forma voluntaria, México ha suscrito el Anexo I suscrito el 2 de octubre de 1983 y la vigencia internacional fue el 2 de octubre de 1983, el Anexo II, el 6 de abril de 1987 y la vigencia internacional el 6 de abril de 1987 y el Anexo V, el 31 de diciembre de 1988 y la vigencia internacional el 31 de diciembre de 1988, el Anexo III, IV y VI México no forma parte de estos Anexos, aún de las múltiples sesiones establecidas para que forme parte de éstos.

Para esta gran labor ha sido de vital importancia la participación del Comité de Protección del Medio Marino, ya que se han producido mejoras considerables en la eficacia de los motores y los sistemas de propulsión, al mismo tiempo que las mejoras en el proyecto del casco y la utilización de buques con mayor capacidad de carga han permitido reducir las emisiones y aumentar el aprovechamiento del combustible.

El mundo moderno depende totalmente de sistemas de transporte motorizados que en gran medida funcionan como combustible fósiles⁸⁶. Por otra parte, también es una realidad que el uso de los combustibles fósiles conlleva a un deterioro ambiental considerable. Un motor que consume combustible fósil emitirá cierta cantidad de los denominados gases de efecto invernadero, principalmente CO₂, y en la actualidad se acepta ampliamente que estas emisiones son factores que contribuyen de manera importante al calentamiento mundial y al cambio climático.

Ante dichos sucesos la OMI siempre aboga por un enfoque mundial, reconoce que algunas zonas precisan protección adicional a los factores de contaminación marítima debido a sus ecosistemas endémicos

4.2 LA ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE DE ACUERDO A LA CONVEMAR

El surgimiento de la Zona Marina Especialmente Sensible (ZMES), surge del Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) quien comenzó a estudiar a las zonas marinas especialmente sensibles en respuesta a una Resolución de la Conferencia Internacional 1978 sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación.

⁸⁶ Se entiende por combustible fósiles el petróleo, carbón y gas natural, debido a que se formaron hace millones de años, por restos orgánicos.

Los debates que tuvieron lugar sobre este tema, entre 1980 y 1991 culminaron en ese último año, con la adopción de las Directrices para la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles mediante la Resolución A 720 (17) de la Asamblea A 885 (21) aprobada en 1999.

El CPMM decidió separar ambas cuestiones, la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles en dos documentos, en realidad en dos Anexos de la Resolución A. 927 (22).

La regulación de las zonas marinas especiales, se encuentran reguladas en el Convenio de MARPOL 73/78, en virtud de los Anexos I, II, V y VI el cual no sólo regula contaminación por hidrocarburos sino preceptúa reglas de alcance universal, relacionado por sustancias perjudiciales que causan daños ambientales, incluso define en el mismo Convenio lo que se entiende por sustancia perjudicial la cual se entiende como cualquier sustancia cuya introducción en el mar puede 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. Asimismo, se entiende como descarga de cualquier derrame de sustancias perjudiciales o efluentes que contengan tales sustancias procedente de un buque por cualquier causa y comprende todo tipo de escape, evacuación, rebose, fuga, achique, emisión o vaciamiento.

En el MARPOL Anexo I, establece las Reglas para Prevenir la Contaminación por los Hidrocarburos, en dicho Anexo establece las distintas sustancias que provienen de hidrocarburos que dañan el medio ambiente, incluso establece la definición de lo que es una mezcla oleosa⁸⁷. En este Anexo establece lo que son las zonas especiales que protegen al mar de la contaminación por hidrocarburos.

El Anexo II, establece las Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, establece las categorías de sustancias líquidas que pueden dañar al medio marino, inclusive establece prohibiciones de descarga de estas sustancias en el mar para que no pongan en peligro la salud humana, los recursos marinos, los alicientes recreativos o los usos legítimos del mar.

⁸⁷ Anexo I Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos, se entiende como cualquier mezcla que contenga hidrocarburos.

El Anexo V, establece las Reglas para prevenir la contaminación por Basuras de los buques, en dicho Anexo establece la definición de basura, la cual se entiende toda clase de víveres, salvo el pescado fresco y cualesquiera porciones del mismo, así como los residuos resultantes de las faunas domésticas y trabajo rutinario del buque en condiciones normales de servicio, los cuales suelen echarse continuamente o periódicamente, en este Anexo establece cuales son las zonas considerados como zonas especiales, que son: la Zona del Mar Mediterráneo, la Zona del Mar Báltico, la Zona del Mar Negro, la Zona del Mar Rojo, la Zona del Mar del Norte, la zona del Antártico y la región del Gran Caribe, incluidos el Golfo de México y el Mar Caribe⁸⁸.

Derivado de lo anterior, no basta el esfuerzo que hace la OMI, al establecer zonas especiales que protejan el medio ambiente marino, sino que se requirió de establecer zonas que requerían de mayores niveles de protección y las cuales son las Zonas Marinas Especialmente Sensibles (ZMES).

Las Zonas Marinas Especialmente Sensibles se encuentran reguladas de manera precisa en la Resolución A 927 (22), y las define como aquella zona que debe ser objeto de protección especial, de acuerdo con las medidas que adopte la OMI, en atención a su importancia y motivos ecológicos, socioeconómicos o científicos reconocidos, ya que su medio ambiente puede sufrir daños como consecuencia de las actividades marítimas⁸⁹.

Las ZMES se justifican en la medida que un ecosistema es raro o vulnerable, así como el hábitat de las especies y otras formas de vida marina diezmadadas, amenazadas o en peligro de extinción⁹⁰.

En la Resolución A. 927(22), establece que la contaminación puede ser directa o indirecta; la contaminación directa daña de forma efectiva al medio marino por actividad voluntaria e involuntaria del hombre, por ejemplo las descargas resultantes de las operaciones de los buques, por vertimientos de sustancias nocivas sólidas, etc. La contaminación directa se da cuando la sustancia contaminante se introduce de forma directa en el agua, la contaminación indirecta se da cuando por alteraciones humanas por condiciones hidrodinámicas provocan la contaminación.

⁸⁸ <http://www.imo.org/>, consultada en Febrero de 2011.

⁸⁹ Resolución A. 927 (22) expedido por la Organización Marítima Internacional.

⁹⁰ David Enriquez, “El florecimiento de las Zonas Marinas Especialmente Sensibles ¿Hacia una nueva “Batalla Libresca” en pleno siglo XXI” Anuario Mexicano de Derecho Internacional, vol. V, 2005, pp 543-575, pág. 555.

La determinación de todas ZMES y la adopción de las correspondientes medidas de protección exigen examinar tres elementos:

1. Las condiciones medio ambientales concretas de la zona que debe determinarse.
2. La vulnerabilidad de dicha zona a los daños causados por las actividades marítimas internacionales.
3. Competencia de la OMI para disponer las correspondientes medidas de protección frente a los riesgos que presentan las actividades marítimas.

Las actividades marítimas presentan los siguientes peligros para el medio ambiente, según la Resolución A.927 (22):

- a) Descargas resultantes de las operaciones.
- b) Contaminación accidental o intencionada.
- c) Daños físicos a los hábitats u organismos marinos.

Los principales contaminantes que dañan al medio ambiente, según la Resolución A. 927(22) son:

- 1) Hidrocarburos y mezclas oleosas.
- 2) Sustancias nocivas líquidas.
- 3) Aguas sucias.
- 4) Basuras.
- 5) Sustancias nocivas sólidas.
- 6) Pinturas antiincrustantes.
- 7) Organismos foráneos.
- 8) Ruido.

Dichos contaminantes pueden dañar el medio ambiente en caso de accidente marítimo, en caso de colisiones entre buques, este tipo de contaminantes llega a afectar de manera considerable a los organismos marinos y a sus hábitats.

Resolución A. 927(22) Anexo II toma en cuenta los intereses de los Estados Ribereños, los Estados de Abanderamiento, los colectivos interesados en el medio ambiente y el sector de transporte marítimo. Teniendo en cuenta la información científica, técnica, económica y medioambiental.

Existen criterios para la designación de una ZMES que son: 1) condiciones oceanográficas, 2) condiciones ecológicas y 3) características del tráfico marítimo.

4.2.1 LAS CONSIDERACIONES Y LOS ELEMENTOS QUE DEBE CONTENER UNA ZMES.

Como analizamos con anterioridad las ZMES se justifican en la medida de proteger un ecosistema vulnerable, los hábitats de las especies marinas y las especies que están diezmadas, amenazadas y en peligro de extinción. Por lo tanto, se necesitan de directrices claras y precisas.

Al respecto el Dr. David Enríquez indica que las Directrices tienen tres finalidades básicas. 1) Buscan proporcionar orientación a los Estados miembros de la OMI en cuanto a la formulación y presentación de solicitudes para la designación de ZMES, 2) Pretenden garantizar que en ese proceso se consideren escrupulosamente todos los intereses, tanto de los Estados Ribereños, como de los Estados de abanderamiento, los colectivos interesados en el medio ambiente y el sector del transporte marítimo; teniendo en cuenta la información científica, técnica, económica y medioambiental pertinente sobre la zona expuesta a riesgos por las actividades marítimas internacionales, así como las medidas de protección para reducir al mínimo dichos riesgos y 3) Tienen la intención de prever los elementos técnicos necesarios para que la OMI evalúe las solicitudes.

Para la determinación de las ZMES se requieren examinar tres elementos:

- 1) Las condiciones medioambientales concretas de la zona que debe determinarse.
- 2) La vulnerabilidad de dicha zona a los daños causados por las actividades marítimas internacionales.
- 3) La competencia de la OMI para disponer las medidas de protección frente a los riesgos que presentan las actividades marítimas.

Si bien la OMI es el único organismo internacional responsable de designar ZMES y adoptar medidas de protección, en atención a la importancia

por motivos ecológicos, socioeconómicos o científicos reconocidos, y a que su medio ambiente pueda sufrir daños como consecuencia de las actividades marítimas. La misma Resolución establece que para ser designada como ZMES, deberá satisfacer uno de los criterios que adelanten se mencionan⁹¹:

I. Criterios ecológicos:

- a. Singularidad o rareza: Los ecosistemas pueden ser únicos o raros, los ecosistemas son únicos cuando no hay más que uno en su género, son los hábitats de especies raras, amenazadas o en peligro de extinción que se dan en una sola zona.
- b. Hábitats críticos: una zona marina puede constituir un hábitat crítico para una población de peces o especies marinas raras o en peligro de extinción o por tener una importancia decisiva para mantener grandes ecosistemas marinos.
- c. Dependencia: Los fenómenos ecológicos de tales zonas dependen en gran medida de la estructura biótica de los sistemas (por ejemplo, arrecifes de coral, bosques de algas pardas, manglares y lechos de zosteras y algas marinas). A menudo, esos ecosistemas de estructura biótica presentan una gran diversidad que depende de los organismos constituyentes. La dependencia abarca también zonas que constituyen las rutas migratorias de peces, reptiles, aves y mamíferos marinos.
- d. Carácter representativo: Las zonas son extremadamente representativas de los fenómenos ecológicos, de los tipos de comunidad, de hábitat o de otras características naturales. La representatividad corresponde al grado en que la zona representa un tipo de hábitat, un fenómeno ecológico, una comunidad biológica, una característica fisiográfica u otra característica natural.
- e. Diversidad: Las zonas cuentan con gran variedad de especies o diversidad genética, o incluyen una multiplicidad de ecosistemas, hábitats y comunidades. No obstante, este criterio puede no ser aplicable a ciertos ecosistemas más

⁹¹ Resolución A.927 (22)

simples, por ejemplo a algunas comunidades pioneras o en equilibrio ecológico, ni a zonas sometidas a fuerzas destructivas, tales como los litorales expuestos a la acción violenta de las olas.

- f. Productividad: La zona presenta una gran productividad biológica natural, esa producción es el resultado de procesos biológicos y físicos que culminan en un aumento neto de biomasa en zonas de gran productividad natural, tales como frentes oceánicos, zonas de corrientes ascendentes y algunos giros oceánicos.
- g. Zonas de desove o reproducción: Una zona puede ser un lugar esencial de desove o de reproducción o una zona de cría de especies marinas que puedan pasar el resto de su ciclo vital en otras zonas, o que se haya reconocido como ruta migratoria de peces, reptiles, aves, mamíferos o invertebrados.
- h. Carácter natural: La zona tiene un carácter altamente natural por haber escapado a las perturbaciones y a la degradación causada por el hombre.
- i. Integridad: La zona constituye una unidad biológicamente funcional, es decir, una entidad ecológica autónoma viable, cuanto más autosuficiente sea la zona desde el punto de vista ecológico, mayor será la probabilidad de que su valor pueda protegerse eficazmente.
- j. Vulnerabilidad: La zona es muy susceptible a la degradación ocasionada por los fenómenos naturales o las actividades humanas. Las comunidades bióticas de los hábitats costeros pueden presentar una baja tolerancia a los cambios en las condiciones ambientales o existir cerca de su umbral de tolerancia (determinado por la temperatura, salinidad, turbiedad o profundidad de las aguas). También pueden verse expuestas a perturbaciones naturales, como tormentas o emersión prolongada, que determinen los límites de su desarrollo. Otras condiciones desfavorables (tales como la contaminación de origen doméstico o industrial, la reducción

excesiva de la salinidad y el aumento de la turbiedad provocados por una mala gestión de la cuenca) pueden determinar la recuperación total o parcial de la zona de los efectos de las perturbaciones naturales, o su destrucción. Algunos factores oceanográficos y meteorológicos podrían hacer vulnerable a una zona o aumentar su vulnerabilidad; por ejemplo, causando la concentración retención de sustancias perjudiciales en las aguas o en los sedimentos, o haciendo que quede expuesta a las sustancias perjudiciales. Dichos factores incluyen tipos particulares de circulación de las aguas, tales como zonas de convergencias, frentes y giros oceánicos, o tiempo de presencia prolongado resultante de las bajas tasas de dispersión, una estratificación por densidad permanente o estacional que puede conducir a un empobrecimiento del oxígeno en la capa del fondo, así como condiciones desfavorables de hielo o de viento. Una zona cuyo medio ambiente ya está sometido a tensiones producidas por actividades humanas o por fenómenos naturales (por ejemplo, infiltración de hidrocarburos) puede necesitar protección especial contra tensiones adicionales, incluidas las derivadas de las actividades marítimas internacionales.

- k. Importancia biogeografía: La zona tiene características biogeografías poco comunes o es representativa de un tipo o tipos biogeográficos, o presenta características geológicas únicas, o poco comunes.

II. Criterios socioeconómicos y culturales

- a. Beneficios económicos. La zona reviste especial importancia para el aprovechamiento de los recursos marinos vivos.
- b. Recreo: La zona ofrece un interés particular para las actividades recreativas y el turismo.
- c. Dependencia humana: La zona es particularmente importante para los modos de subsistencia y/o las necesidades culturales tradicionales de la población local.

III. Criterios científicos y pedagógicos

- a. Investigación: La zona reviste de gran interés científico.
- b. Estudios de referencia y de vigilancia: La zona reúne las condiciones de referencia apropiadas en lo que respecta a las características medioambientales.
- c. Educación: La zona ofrece la oportunidad de demostrar determinados fenómenos naturales⁹².

Además de satisfacer con uno de los requisitos establecidos anteriormente debe ser vulnerable a las actividades marítimas internacionales, atendiendo a dos factores:

I. Factores del tráfico marítimo:

- a. Factores operacionales: tipos de actividades marítimas en la zona propuesta que pueden acrecentar el riesgo para la seguridad de la navegación (por ejemplo, pequeñas embarcaciones pesqueras, pequeñas embarcaciones de recreo, plataformas petroleras y gaseras).
- b. Tipos de buques.- tipos de buques que pasan por la zona o por la zona adyacente a la propuesta (por ejemplo, naves de gran velocidad, buques tanque de grandes dimensiones o graneleros con poca profundidad de agua bajo la quilla).
- c. Características del tráfico: El volumen o concentración de tráfico, la interacción entre buques, la distancia a la costa u otros peligros para la navegación que aumentan el riesgo de abordaje o varada.
- d. Sustancias perjudiciales transportadas.- Tipo y cantidad de sustancias a bordo, ya se trate de carga, combustible o provisiones, que serían perjudiciales si se descargasen en el mar.

II. Factores naturales de la zona

- a. Hidrográficos - Profundidad del agua, topografía del fondo marino y del litoral, ausencia de fondeaderos próximos y

⁹² Resolución A.927 (22)

seguros y otros factores que requieren la adopción de mayores medidas de precaución en la navegación.

- b. Meteorológicos - Tiempo preponderante, fuerza y dirección del viento, visibilidad atmosférica y otros factores que aumentan el riesgo de abordaje y varada, así como el riesgo de que la zona sufra daños en caso de producirse un derrame.
- c. Oceanográfico- Corrientes de marea, corrientes oceánicas, hielos y otros factores que aumentan el riesgo de abordaje y varada, así como el riesgo de que la zona sufra daños en caso de producirse un derrame.⁹³

Dentro de las medidas de protección correspondientes que establece la Resolución, los Estados Ribereños podrán designarse zonas a evitar o protegerlas con otras medidas de organización del tráfico marítimo o de notificación para buques; elaborar y adoptar otras medidas destinadas a proteger determinadas zonas marinas contra los daños ambientales ocasionados por los buques, tales como sistemas de practica obligatorio o sistemas de regulación del tráfico marítimo y examinar la posibilidad de incluir la zona en la Lista del Patrimonio Mundial, declararla Reserva de Biosfera o incluirla en una lista de zonas de importancia internacional, o regional/nacional, o se tendrá en cuenta si la zona ya es objeto de medidas o acuerdos de conservación internacionales, regionales o nacionales⁹⁴.

4.2.2 PROCEDIMIENTO PARA LA DESIGNACIÓN DE UNA ZMES

La OMI es el único organismo internacional responsable de designar ZMES y adoptar medidas de protección. El gobierno proponente puede presentar a la OMI una solicitud para la designación de una ZMES y adoptar las medidas de protección correspondientes o la modificación de tales medidas.

La OMI es responsable de designar las ZMES y establecer las medidas de protección que corresponden a dichas Zonas, la OMI se auxiliará del CPMM, para establecer dichas zonas.

⁹³ Ibidem

⁹⁴ David Enriquez, *Op. Cit.*, 561

En principio el Gobierno miembro proponente presenta ante el CPMM una solicitud y las adopciones de medidas de protección a dichas zonas, esta solicitud estará basada en los criterios antes mencionados con anterioridad y establecerá las medidas de protección que establece la Resolución A. 927 (22), en su anexo II.

El contenido de la solicitud debe contener un resumen claro de los objetivos de la propuesta, es decir la situación en la que se encuentra la zona, la necesidad de protegerla y las medidas de protección correspondientes⁹⁵.

Dicho resumen incluirá las razones por las que las Medidas de Protección propuestas constituyen el medio preferible para proteger la zona.

La solicitud constará de dos partes:

La Parte I contendrá: descripción, importancia de la zona y vulnerabilidad.

La Descripción, se refiere una información detallada de la situación de la zona propuesta y una carta en la que esté claramente indicada porque se tiene que considerar como una ZMES.

Respecto a la importancia de la zona, en la solicitud se establecerá la importancia de la zona, fundándose en razones ecológicas, socioeconómicas o científicos reconocidos, cuestiones que ya establecimos con anterioridad.

En cuanto a la vulnerabilidad, esto se refiere a que la zona o los daños causados son derivados de las actividades marítimas, es decir se establece el grado de riesgo que representa para el medio ambiente y las repercusiones de los daños en las características ecológicas de la zona propuesta y los posibles perjuicios económicos que puedan resultar de este daño.

La Parte II de la solicitud constará en las Medidas de protección apropiadas y de competencia de la OMI para adoptarlas. Estas medidas de protección deben ofrecer la protección necesaria frente a los posibles daños resultantes de las actividades marítimas internacionales en la zona y sus proximidades.

En la solicitud se indicarán las medidas propuestas, que podrán incluir:

1. Cualquier medida prevista en un instrumento existente.

⁹⁵ Resolución 927 A. (22) expedida por la OMI.

2. Cualquier medida que aún no exista pero que debería estar prevista como medida de aplicación general y que sea competencia de la OMI
3. Cualquier medida propuesta para su adopción en el mar territorial o con arreglo a lo dispuesto en el artículo 211, párrafo 6, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Dichas medidas podrán incluir medidas de organización del tráfico marítimo, limitaciones de las descargas, criterios operativos y actividades prohibidas, y deberán adaptarse a las necesidades de la zona expuesta.

La misma resolución establece que en la solicitud se especifiquen claramente las categorías de buques a las que se aplicarán las medidas de protección propuestas, de acuerdo a las disposiciones de la CONVEMAR, incluidas las que se refieren a los buques con derecho a inmunidad soberana. En la misma solicitud se deben agregar los efectos de las medidas propuestas en la seguridad y eficacia de la navegación, teniendo presente la zona oceánica en la que se implantarán. La solicitud contendrá información acerca de:

- I. Las disposiciones generales sobre la organización del tráfico marítimo.
- II. Las repercusiones para la seguridad de los buques.
- III. Efecto en las operaciones de los buques.

El Gobierno Miembro proponente también incluirá en la solicitud los pormenores de las medidas que deberán adoptarse en virtud de la legislación nacional con respecto a los buques que no cumplan las prescripciones estipuladas en las medidas de protección correspondientes.

Una vez recibida la solicitud, la CPMM examinará inicialmente si la solicitud se ajusta a las disposiciones de las Directrices que establece la OMI, el Comité estudiará cada solicitud a fin de establecer si está justificada la determinación de una zona como ZMES y la adopción de las medidas de protección correspondientes.

En la evaluación de cada propuesta, la OMI deberá tener presente los criterios que debe incluir cada solicitud. La OMI considerará en particular, si el conjunto de medidas de protección disponibles, y determinará si las medidas

de protección correspondientes propuestas son apropiadas para hacer frente con eficacia al riesgo evaluado de que determinadas actividades marítimas internacionales produzcan daños en la zona propuesta. Aunado a lo anterior, verificarán si tales medidas aumentarían la posibilidad de que dichas actividades marítimas internacionales tengan efectos negativos importantes en el medio ambiente fuera de la ZMES propuesta.

Si la solicitud cumple con todo lo antes mencionado, el CPMM podrá aprobar en principio, la determinación de la zona como ZMES y remitirá la solicitud, junto con sus correspondientes medidas de protección, al Subcomité o Comité competente (que podría ser el propio CPMM encargado de las correspondientes medidas de protección concretas que se proponen para la zona).

Si la solicitud se presentará sin medidas de protección, el CPMM podrá aprobar en principio la determinación de la zona como ZMES a reserva de que un plazo máximo de dos años a partir de la aprobación se presente una medida de protección correspondiente.

Si la solicitud se rechaza, el CPMM deberá informar al Gobierno Miembro proponente y presentarle una exposición de los hechos que han motivado su decisión.

Una vez aprobado el Comité las medidas de protección correspondientes, el CPMM podrá designar la zona como ZMES. Al respecto, la OMI deberá organizar un foro para la revisión y hará una nueva evaluación de toda medida de protección, teniendo en cuenta los comentarios, informes y observaciones pertinentes sobre las medidas. En dicho foro los Gobiernos Miembros cuyos buques efectúan operaciones en la ZMES darán a conocer a la Organización sus inquietudes acerca de las medidas de protección correspondientes, de modo que se puedan efectuar las modificaciones que sean necesarias. A la par, el Gobierno Miembro que presentó inicialmente la solicitud de determinación junto con las medidas de protección, podrá también expresar cualquier incertidumbre, propuestas de medidas suplementarias o modificaciones de dichas medidas de protección correspondientes.

Una vez ya designada una ZMES y la adopción de las medidas de protección correspondientes, la OMI garantizará que la fecha de implantación

efectiva sea lo más temprana posible, según sus propias reglas y de conformidad con el derecho internacional.

4.3 EL GOLFO DE CALIFORNIA CONSIDERADO COMO UNA ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE.

La riqueza del Golfo de California esta en riesgo cada vez mayor mientras aumenta el efecto de las actividades humanas, la productividad excepcional de esta región ha dado lugar a un conflicto y ha generado una competencia entre la gente y los mamíferos marinos ya que ambos intentan explotar los Recursos Naturales del Golfo.

Sus ecosistemas costeros están sometidos a las presiones demográficas y al desarrollo urbano, sus pesquerías están sobre explotadas y las capturas pesqueras han disminuido sin un desarrollo sostenible, el Golfo de California se enfrenta a un deterioro ambiental que puede conducir al desastre ecológico.

La proliferación de redes de arrastre y de la pesca industrial han agotado progresivamente las poblaciones de peces de gran tamaño entre los que destaca la totoaba y vaquita marina entre otros, tal y como lo mencionamos en el primer capítulo.

La biodiversidad del Golfo de California es un patrimonio de gran valor económico, estético y cultural por lo que su conservación es condición fundamental para la permanencia de la vida misma.

El GC alberga un 35%⁹⁶ del total de especies registradas y es una región que se caracteriza por su intensa actividad pesquera de altura, artesanal y deportiva, su atractivo turístico, acuacultura y la presencia de ciudades y puertos importantes.

La región del GC contiene uno de los grandes ecosistemas costero-marino con mayor productividad, diversidad biológica y endemismos en el mundo. Pero lamentablemente diversos aspectos han mermado este medio ambiente, tal es el caso de la sobre-explotación pesquera. La flota pesquera del Golfo de California está compuesta por alrededor de 1,500 embarcaciones mayores y 23, 400 embarcaciones menores. Sin embargo, el número real de

⁹⁶ Guerrero Mercedes, *Las Ballenas del Golfo de California*, Instituto Nacional de Ecología, Ed. 2006, México, 524pp, p.12

pescadores en el Golfo de California se desconoce, se calcula que hay más de 40 mil pescadores ribereños que efectúan su actividad ilegalmente.

Sin embargo, el factor detonante al deterioro ambiental ha sido el transporte marítimo, ya que aunque es un medio muy positivo y que ha aportado prosperidad mundial, permitiendo que países desarrollados se conviertan en miembros importantes del sector generando ingreso y creando riqueza, también ha tenido un efecto negativo al medio ambiente.

En un estudio reciente por la Universidad de Baja California ha reportado que las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques ha creado un impacto ambiental grave a los grandes ecosistemas que se presentan en el Golfo de California, incluso estableció que debieren existir medidas que ofrezcan una reducción de CO₂ en los buques, ya que para 2020 el consumo de combustible será del 72 % y esto causará terribles efectos contaminantes en esta zona.

La problemática con el transporte marítimo es que es una industria pesada que se lleva a cabo en un medio tan frágil, sin la adecuada regulación que necesita, por lo que lleva a ocasionar grandes daños ambientales, no sólo por los vertimientos de substancias al mar sino por las constantes emisiones a la atmósfera poco reguladas. La Cámara Naviera de British Columbia ha mencionado que en 2015 el sector marítimo será el mayor productor de contaminantes creadores de esmog.

Otro factor que ha afectado el ecosistema ha sido la acuicultura no sustentable, ha sido una de las principales causas de la destrucción. El GC concentra 93% del cultivo de camarón y alrededor de 95% de las granjas camaroneras del país, provocando una descarga con altas concentraciones de nitrógeno y fósforo que son vertidas a las aguas del Golfo de California, se ha calculado que llegan aproximadamente 1,655,936 kg de nitrógeno y 481,260 kg de fósforo⁹⁷.

Las principales causas de contaminación que han afectado al Golfo de California considerablemente son: la sobrepesca y la pesca ilegal, explotación de los mantos acuíferos, las descargas de aguas residuales, la agricultura no sustentable, la acuicultura, las colisiones con embarcaciones, la destrucción

⁹⁷ www.greenpeace.org/raw/.../el-golfo-de-california-cuando.pdf , consultada en Febrero de 2011.

de hábitats por parte de desarrollos turísticos incontrolados y la emisiones atmosféricas ocasionadas por las embarcaciones navieras.

El transporte marítimo, ya sea pesquero, de carga o de pasajeros, ha afectado negativamente a las poblaciones marinas. Indirectamente, la navegación impacta por la alteración de la calidad del agua, principalmente por las descargas al mar de residuos líquidos, sólidos y peligrosos sin tratamiento, por lo que deteriora la calidad del hábitat como la incorporación de compuestos químicos peligrosos. De manera directa, los cascos y propelas de los buques pueden colisionar con los animales, provocándoles desde lesiones superficiales y fracturas, hasta la muerte. Las colisiones ocurren fundamentalmente con buque-tanques, cargueros y transoceánicos recreativos. En cuanto a los arribos de cruceros, el número incrementó en un 49% en el período 1996-2003. Cabo San Lucas y Ensenada fueron los destinos con mayor número de arribos de cruceros dentro de los destinos turísticos costeros con presencia de ballenas⁹⁸.

Por lo anterior, considerando la importancia a nivel internacional de los recursos ecológicos que posee, merece de una protección tal que salvaguarde dichos recursos de los daños que directa e indirectamente pueda sufrir por consecuencia de la actividad humana, en especial de las actividades marítimas.

El Golfo de California merece de una protección especial y cuenta con los elementos esenciales para considerarlo como una ZMES.

La regulación jurídica de las ZMES la encontramos implícita en el artículo 193 de la CONVEMAR, el cual establece que los Estados tienen la obligación de proteger y preservar el medio marino.

Dentro de esta obligación se encuentran involucradas las siguientes medidas: prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino. Esta obligación se ve reflejada en la protección y preservación de ecosistemas raros o vulnerables, así como el hábitat de las especies y otras formas de vida marina amenazadas o en peligro de extinción⁹⁹; tal y como lo analizamos con anterioridad.

⁹⁸ SEMARNAT. “*Gigantes de los mares*”

http://app1.semarnat.gob.mx/dgeia/informe_04/04_biodiversidad/recuadros/c_rec7_04.htm, consultada en Enero de 2011.

⁹⁹ Numeral 194 de la CONVEMAR.

El marco general que establece la CONVEMAR para considerar una región como ZMES requiere que los Estados Ribereños tengan motivos razonables para creer que un área particular y claramente definida de sus respectivas zonas económicas exclusivas requiera la adopción de medidas obligatorias especiales para prevenir la contaminación por actividades marítimas; por reconocidas razones técnicas relacionadas por sus condiciones oceanográficas y ecológicas; por su utilización o por la protección de sus recursos y el carácter particular del tráfico de éstos. Al establecer esta ZMES es una medida de prevención y control de contaminación marina del GC.

Al establecerlo como tal, se puede reducir la contaminación considerablemente ya que el país propone las medidas de protección para reducir al mínimo dichos riesgos, el mismo gobierno se obliga ante la OMI a salvaguardar dicha zona y es responsable de llevar a cabo dichas actuaciones, por lo que al instaurar dichas está consciente de que puede cumplirlas. Si bien la OMI a través del CPMM puede establecer directrices y recomendaciones que reducen dichos riesgos, es el gobierno quien tiene la obligación de cumplirlo.

Es claro que el Golfo de California cumple con el objetivo y la finalidad de una ZMES pues contiene un hábitat único y especial al que Jacques Cousteau denominó "*El Acuario del Mundo*". La importancia del Golfo de California ya fue evidenciada en el primer capítulo cuando se hizo referencia a los ámbitos ecológico y biológico. Pero no sólo basta cumplir con el objetivo y la finalidad general de una ZMES; es necesario que el Golfo cumpla con directrices establecidas por la OMI.

El primer elemento es establecer las condiciones ambientales concretas de la zona. Como ya se analizó en el primer capítulo, se puede indicar que estas zonas tienen una extraordinaria diversidad biológica en el océano, que forman parte de un área natural protegida, instituida por el Gobierno Federal en 1978¹⁰⁰. En este sentido, el gobierno le dio al Golfo de California la categoría de "Área de Protección de Flora y Fauna", para resguardar adecuadamente todo el ecosistema de la región, y como hemos visto en el transcurso de este trabajo el gobierno mexicano ha realizado esfuerzos para poder salvaguardar estos recursos debido a la importancia que tiene en el país.

¹⁰⁰ DOF "Decreto que establece una zona de reserva y refugio de aves migratorias y de la fauna silvestre, en las islas situadas en el Golfo de California"; 2 de Agosto de 1978.

La región del GC contiene uno de los grandes ecosistemas costero-marino con mayor productividad, diversidad biológica y endemismos en el mundo, así como dos de los ecosistemas terrestres más amenazados del planeta como son la selva seca y la provincia florística de California.

En algunos sitios alcanza profundidades mayores a los 3000 metros; cuenta con áreas insulares que representan el 50% del territorio insular de México y son reconocidas por la comunidad científica como uno de los ecosistemas insulares ecológicamente más intactos del mundo y de los pocos lugares del mundo que tienen una extraordinaria heterogeneidad ambiental¹⁰¹.

La razón del alto nivel de endemismo es el grado de aislamiento de la región y su historia de evolución; tiene varios ecosistemas que van desde el tipo mediterráneo hasta la vegetación que se encuentra en zonas tropicales.

En el océano, debido a su gran cantidad de recursos marinos y a su aislamiento relativo, la fauna local ha desarrollado alto grado de rareza y endemismo. Es el hogar de 4500 especies conocidas de invertebrados marinos, de los cuales un gran porcentaje es endémico. De las 271 especies de peces del arrecife coralino, 20% es endémico y de las 28 especies de cetáceos, la vaquita marina es endémica en el Alto Golfo¹⁰².

Como ya se mencionó en el capítulo I del presente trabajo, el primer elemento para examinar la adopción de una ZMES, son las condiciones ambientales concretas, que en el caso del Golfo, cumple con el primer requisito establecido en la Resolución.

El segundo elemento es la vulnerabilidad de la zona debido a los daños causados por las actividades marítimas internacionales; el Golfo de California es susceptible de los siguientes peligros en su ambiente:

1. Descargas resultantes de las operaciones.
2. Contaminación accidental o intencionada.
3. Daños Físicos a los hábitats u organismos marinos.
4. Las emisiones a la atmósfera provocada por los buques.

¹⁰¹ SEMARNAT, *Op. Cit.*

¹⁰² Sariego Rodríguez Juan Luis, *Naturalezas, Saberes y Territorios Comcáac (Seri)*, México, SEMARNAT, Instituto Nacional de Ecología, Centro de Investigación en Alimentación y Desarrollo A.C., 360 pp.

Al respecto, podemos mencionar cómo una de las causas de contaminación del medio marino son las embarcaciones pesqueras deportivas por vertimiento de derrame de hidrocarburos, las industrias y empresas que no cuentan con su planta de tratamiento de aguas residuales¹⁰³.

Durante las operaciones normales y en caso de accidentes, los buques descargan una gran variedad de sustancias contaminantes, ya sea directamente en el medio marino o indirectamente, a través de la atmósfera: tales contaminantes pueden ser hidrocarburos y mezclas oleosas, sustancias nocivas líquidas, aguas sucias, basura, sustancias nocivas sólidas, pinturas anti-incrustantes, organismos foráneos e incluso el ruido.

Además, se han dado casos en que los buques han ocasionado daños a los organismos marinos y a sus hábitats, debido a las colisiones entre buques y grandes cetáceos como las ballenas.

Por lo que respecta a las emisiones a la atmósfera, éstas han sido causadas por los buques que consumen los combustibles fósiles, provocando gases de efecto invernadero.

Para ser clasificada por la OMI como una ZMES, la zona de que se trate debe, por una parte satisfacer al menos uno de los criterios ecológicos, socioeconómicos o científicos; y por la otra, ser vulnerable a las actividades marítimas internacionales a partir de los factores que se indicarán más adelante.

A continuación se exponen los criterios a considerar, para posteriormente hacer referencia a los factores de vulnerabilidad derivados de las actividades marítimas.

Al respecto, se consideran tres criterios: el Ecológico, el socioeconómico y cultural; y por último, el científico y pedagógico.

4.3.1 CRITERIO ECOLÓGICO

Consiste en que los ecosistemas pueden ser *únicos o raros*. Se entiende que un ecosistema es único cuando no hay más que uno en su género o cuando sólo se dan en unos pocos lugares o cuando todos los de su clase están en

¹⁰³ ¹⁰³ http://www.semar.gob.mx/servicio_mexico/medio_marino.htm, consultada en Enero de 2011.

franca regresión; el GC cumple con la rareza de un ecosistema pues contiene varias especies endémicas.

Si bien el GC, es considerado de acuerdo al criterio IX, en su categoría de “bienes naturales” del Patrimonio de la Humanidad, como un ejemplo único de paisaje natural, de gran importancia en cuanto al estudio sobre procesos marinos-costeros y a la gran diversidad biológica que lo caracteriza.

En atención a la singularidad o rareza, el GC cuenta con ecosistemas únicos o raros, con especies como la vaquita marina y la totoaba, ambas endémicas y en peligro de extinción, que el gobierno mexicano ha instaurado la región como Reserva de la Biosfera del Alto Golfo de California y Delta del Río Colorado con el fin de proteger a la vaquita, así como otras especies importantes.

El 8 de Septiembre de 2005, se publicó el Acuerdo mediante el cual se establece el área de refugio para la protección de la vaquita marina, frente a las costas del Estado de Baja California, a fin de permitir y fomentar la recuperación de la especie¹⁰⁴.

El segundo elemento de este criterio lo constituyen los *Hábitats críticos*. Se considera a una zona en este ámbito cuando una población de peces o especies marinas raras o en peligro, tienen una importancia decisiva para mantener grandes ecosistemas marinos; la desaparición de grandes cardúmenes por la sobreexplotación y la pesca incidental así como de los derrames de sustancias peligrosas en el mar han provocado que las ballenas grises y las vaquitas marinas no subsistan por falta de alimentación.

El GC es considerado como un hábitat de varias especies, tal es el caso de la vaquita marina que hasta el día de hoy sobreviven menos de 600 ejemplares de esta. La vaquita marina esta considerada en el Libro Rojo de la Unión Internacional de Conservación de la Naturaleza como una especie críticamente amenazada. Por otra parte, la totoaba está considerada como una especie en peligro de extinción debido a que su carne posee gran valor comercial¹⁰⁵.

¹⁰⁴ Delegación de Baja California, SEMARNAT.

¹⁰⁵ Libro rojo de la unión internacional de Conservación de la naturaleza. <http://www.iucnredlist.org/> http://www.iucn.org/about/work/programmes/species/red_list/, consultada en Febrero de 2011, consultada en Febrero de 2011.

Como tercer elemento está la *dependencia*, la cual consiste en que los fenómenos ecológicos de tales zonas dependen en gran medida de la estructura biótica de los sistemas. Frecuentemente estos sistemas presentan una gran diversidad y, a veces, la dependencia abarca también zonas que constituyen las rutas migratorias de peces, reptiles, aves y mamíferos marinos, lo cual ya se analizó en el capítulo I sobre las especies endémicas.

El GC cuenta con un arrecife coralino, denominado Cabo Pulmo está en peligro como consecuencia de desarrollos turísticos. El arrecife tiene unos 20 000 años, lo que lo convierte en uno de los más viejos del Pacífico americano, y es hogar de 226 de las 875 especies de peces que existen en el GC. El Cabo Pulmo ha ayudado a repoblar las comunidades de peces, sin embargo últimamente por las grandes desarrolladoras turísticas ha sufrido un impacto ambiental grave¹⁰⁶.

Como cuarto elemento está el *carácter representativo*: son zonas extremadamente representativas de los fenómenos ecológicos; de los tipos de comunidad o de hábitat o de otras características naturales. La representatividad corresponde a un fenómeno ecológico, una comunidad biológica.

El GC, representa uno de los ecosistemas costeros marinos más productivos y diversos del planeta. Por esta razón, en su cuenca existen un conjunto de Áreas Naturales Protegidas (ANP) en el cual tratan de proteger una comunidad biológica, cuya función central es la protección de la flora y fauna, de los recursos naturales de importancia especial y de los ecosistemas representativos, generando diversos servicios ambientales como el mantenimiento de la biodiversidad.

La *Diversidad* es el quinto elemento del criterio ecológico y va de la mano del sexto elemento: la *productividad*. El primero establece la gran variedad de especies o diversidad genética, es decir, incluye una multiplicidad de ecosistemas, hábitat y comunidades; el segundo presenta una gran productividad biológica natural, esa producción es el resultado de procesos biológicos y físicos que culminan en un aumento de gran productividad natural. Ejemplo de lo anterior son los frentes oceánicos, las zonas de corrientes ascendentes y algunos giros oceánicos.

¹⁰⁶ Semarnat delegación Baja California, consultada en Enero de 2011.

El GC con respecto a la diversidad cuenta con importantes atributos biológicos, determinados en parte por la composición única de especies, abundancia de especies, abundancia de endemismos y existencia de sitios importantes de reproducción de aves y lobos marinos. La diversidad submarina del Golfo de California está en sus fondos rocosos, ya que se encuentran las principales zonas reproductivas de peces arrecifales de cuya conservación depende el mantenimiento de las principales pesquerías artesanales de la región¹⁰⁷. La diversidad biológica es una de las más altas en la costa mexicana del Pacífico, lo que hace de él uno de los principales atractivos submarinos.

Por otra parte, la productividad del Golfo de California se ha establecido que la variabilidad espacio-temporal de la productividad primaria (pp) en los océanos depende de las condiciones ambientales a las cuales están sujetas las poblaciones fitoplanctónicas. Algunos procesos físicos como las surgencias, advección, mezcla turbulenta, ondas internas y remolinos, contribuyen en la variabilidad de la biomasa y pp de fitoplancton, abasteciendo de nutrientes inorgánicos la zona eufótica y permitiendo el acondicionamiento del fitoplancton a diversos regímenes de irradiancia¹⁰⁸.

El séptimo elemento consiste en zonas de *desove o reproducción*: la zona es un lugar de desove o de reproducción de especies marinas que pasan el resto de su ciclo vital en otras zonas, o una ruta migratoria de aves y mamíferos marinos pero llegan al GC únicamente para su reproducción, debido a las condiciones ambientales que fomentan el desarrollo reproductivo de varias especies. La SEMARNAT, en la NOM-24-SEMARNAT-2003, establece medidas para la protección de las especies de la totoaba y de la vaquita marina en aguas de jurisdicción federal del Golfo de California.

Las zonas de desove o reproducción del Golfo de California alberga cinco especies de tortugas marinas: tortuga laúd (*Dermochelys coriácea*); tortuga golfina (*Lepidochelys olivácea*); tortuga prieta o negra (*Chelonia mydas agassizi*); tortuga caguama amarilla o cabezona (*Caretta caretta*); y tortuga carey (*Eretmochelys imbricata*). Algunas de estas migran a Japón, Oceanía o Sudamérica para alimentarse; los huevos de esta especie son depredados por

¹⁰⁷ Anaya Reyna Gabriela, *Las islas del Golfo de California y su zona marina de influencia*, Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas. P.3

¹⁰⁸ Amada Reyes-Salinas, Rafael Cervantes-Duarte, Rubén A. Morales-Pérez y José Eduardo Valdez-Holguín, "Variabilidad estacional de la productividad primaria y su relación con la estratificación vertical en la Bahía de la Paz, B. C. S", *Hidrobiológica* 13 (2): 103-110.

otros animales a lo largo de las playas, por ejemplo, las tortugas golfinas generalmente depositan sus huevos durante las noches pero también se han reportado desoves masivos durante el día. Por lo general depositan sus huevos de forma solitaria. Frecuentemente una hembra de tortuga golfina puede depositar 110 por nido, su período de incubación es de 45 días. Por lo que el GC es un área de vital importancia para el desarrollo de varias especies.

El octavo elemento es el *carácter natural* el cual consiste en que la zona escapó de la degradación y de las perturbaciones causadas por el hombre. Al parecer, el GC esta tratando de escapar de las perturbaciones de la actividad del hombre, por ende es importante protegerlo al establecerlo como una ZMES.

La *integridad*, noveno elemento, consiste en una unidad biológicamente funcional, es decir, una entidad ecológica autónoma viable; es autosuficiente desde el punto de vista ecológico.

Según la Resolución A. 927 (22) establece que la zona constituye una unidad biológicamente funcional, es decir, una entidad ecológica autónoma viable. Al respecto, el Golfo de California es una importante área de alimentación, procreación y crianza de especies. Algunos de sus habitantes comunes son las ballenas más grandes del mundo como la ballena azul, la ballena de aleta, la ballena jorobada y la ballena gris. Una especie que habita exclusivamente en el Alto Golfo de California es la vaquita marina. Por lo tanto per se el GC es una entidad ambiental que cumple con una unidad biológica extraordinaria.

La *vulnerabilidad* como penúltimo elemento es el hecho de que la zona sea muy susceptible a la degradación ocasionada por los fenómenos naturales o las actividades humanas, por ende, la vulnerabilidad está presente en el GC pues el gobierno ha buscado medidas para evitar el riesgo de que esta zona sea mal aprovechada y perjudicada por el hombre.

Al respecto, el GC tiene una degradación ocasionada por la emisión de gases, desagües industriales, por la acumulación de agroquímicos principalmente en las zonas cercanas a las zonas de riego en los valles cercanos a las costas de Nayarit, Sinaloa, Sonora y de la península. En algunos casos la contaminación aumenta debido a la disposición de desechos industriales y urbanos sin tratamiento.

En la región del Mar de Cortés las costas de los estados de Nayarit, Sinaloa y Sonora hasta el límite con la desembocadura del Río Colorado presentan severos problemas de degradación, mientras que en la Península, el problema es puntual y se presenta en los sitios agrícolas (San Quintín, Santo Domingo, Valle de Guadalupe) o en las zonas de gran expansión de los asentamientos humanos en la zona litoral (La Paz, Cabo San Lucas y Ensenada).

Las actividades humanas de mayor impacto sobre la fauna son:

- La modificación del hábitat.
- La sobreexplotación.
- Pesca inadecuada.
- Cacería furtiva.
- Expansión de las zonas agrícolas, ganaderías y campos de acuicultura.
- La desecación de humedales.
- La deforestación
- Pesca incidental
- El vertido de desechos.
- Las actividades turísticas no controladas y la pesca incidental.
- Los barcos

Cada año el fondo marino es destruido por estas causas y por ende muchas especies marinas están amenazadas o en peligro de extinción de acuerdo a la Lista Roja de la Unión Mundial para la Conservación.

El manejo de aguas residuales municipales e industriales, de zonas urbanas ha contaminado, en mayor o menor grado, esteros y bahías, como son los casos de Guaymas, Yavaros, en Sonora, Topolobampo y Mazatlán, en Sinaloa y la Paz en Baja California. La sobreexplotación de los recursos pesqueros, ya se ha dejado sentir, en especies comerciales como la sardina y el camarón.

El reciente, pero acelerado y poco regulado, desarrollo acuícola está teniendo un impacto ambiental, que aún no ha sido evaluado en su totalidad, de manera especial en humedales y sus respectivos bosques de manglar. En el estado de Sonora son contados los esteros que no hayan sido impactados tanto por la acuicultura, como por los procesos de disminución de flujos de agua dulce, azolvamiento y contaminación por drenajes agrícolas, urbanos e industriales.

La sobrepesca del tiburón, raya y camarón es otro de los problemas del mar de Cortés, porque la sobreexplotación de estas especies ha llevado a su declive, por lo que se requiere de una pesca sustentable.

El problema de las embarcaciones es que estas se adentran en áreas protegidas y están acabando con especies, en peligro de extinción, por ejemplo, el gallito marino y la vaquita marina, seis de las siete especies de tortugas marinas que hay en el mundo llegan al mar de Cortés y todas ellas están en peligro de extinción, también están en peligro los tiburones ballena y blanco, la mantarraya gigante, la totoaba y reptiles de los manglares.

La desaparición de especies vitales significa la merma de otras tales como aves marinas y mamíferos marinos, muy sensibles a la escasez de alimento.

Como último elemento, encontramos la importancia bio-geográfica. La zona tiene características bio-geográficas poco comunes o es representativa de un tipo o tipos bio-geográficos; presenta características geológicas únicas o poco comunes. Sobre esto, el Golfo de California es *per se* una zona bio-geográfica única. La importancia bio-geográfica que tiene el GC es única alberga especies únicas.

Se puede confirmar lo anterior con base en la información establecida en el CONABIO, de acuerdo con la biodiversidad que presenta esta zona, por la cual se ha impulsado a diseñar un programa de identificación de regiones prioritarias para la biodiversidad, considerando los ámbitos terrestre (regiones terrestres prioritarias), marino (regiones prioritarias marinas) y acuático epicontinental (regiones hidrológicas prioritarias); para los cuales, mediante talleres de especialistas, se definieron las áreas de mayor relevancia en cuanto a la riqueza de especies de organismos endémicos y áreas con un mayor nivel de integridad ecológica, así como aquellas con mayores posibilidades de conservación en función de aspectos sociales, económicos y ecológicos.

En el GC se localizan 11 Áreas Naturales Protegidas (ANP) de carácter federal con ambientes marinos, pertenecientes a tres categorías: Reserva de la Biosfera (RB), Parque Nacional (PN) y Área de Protección de Flora y Fauna (APFF). La superficie marina que cubre estas ANP se estima en aproximadamente 7% de la superficie total del golfo y representa el 50% del área de los sitios prioritarios.

La cobertura de las ANP en el GC alcanza el 8% del área total de éste, porcentaje que, de acuerdo con la experiencia en otros países es considerado como un valor representativo de la biodiversidad de la zona; sin embargo, la distribución de estas áreas en el GC se encuentra concentrada principalmente hacia la región Norte; mientras que en el caso de la región Sur, la superficie que comprenden las ANP tan sólo representa el 1%, por lo que se puede considerar que las áreas actuales salvaguardan pobremente la biodiversidad de esta región, pero no protege la biodiversidad que se encuentra en el sur del GC.

Por lo anterior, se requiere una herramienta jurídica que se enfoque en la protección de esas áreas, prioritarias para conservar la biodiversidad del GC. Se ha propuesto establecer una red de reservas que permita proteger los ecosistemas.

Adicionalmente, la implementación efectiva del Programa de Ordenamiento Ecológico Marino, que puede coadyuvar a metas de conservación considerando que la región de atención prioritaria, se localiza en la Región Biogeográfica del Sur; sin embargo, esto no basta, por lo que considero que la ZMES permitiría una mejor protección ambiental.

Probablemente no sólo la ZMES sea la única herramienta que se tenga para proteger al G.C. Existe una serie de convenios internacionales que en lo particular protegen a determinadas especies como son: el Convenio Internacional para la Reglamentación de la Caza de la Ballena, al que México se integró en 1938, la Comisión Ballenera Internacional (CBI) en la que México participa desde 1949, el Acuerdo Internacional para la Conservación de la Fauna y la Vida Silvestre (CITES) al que México se unió en 1991, la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos del Mar, el Acuerdo Internacional para la Región del Gran Caribe, así como el Convenio sobre Biodiversidad de la ONU. Además, promovió el Código de Conducta para la Pesca Responsable, formulado en el seno de la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) donde se comprometió a conservar los ecosistemas acuáticos y a promover prácticas de pesca de forma responsable y ambientalmente seguras. También en el seno de la Convención Ballenera Internacional se prohibió la cacería de la ballena jorobada en el Pacífico Norte.

Sin embargo, es la mejor manera de protegerlo de la contaminación marítima producida por el hombre. Al establecerlo como una ZMES se reconoce la importancia ecológica del GC y el valor que representa a nivel internacional. Por lo anterior, el GC cumple con los criterios ecológicos establecidos por la Resolución.

4.3.2 CRITERIOS SOCIOECONÓMICOS Y CULTURALES

Dichos criterios consisten en tres elementos que son: 1) Beneficios económicos, 2) Recreo y 3) Dependencia humana.

Como ya se analizó en el capítulo I, el GC tiene gran importancia económica con grandes beneficios, debido a que el aprovechamiento de los recursos marinos vivos se da por la pesca artesanal, la pesca comercial y la deportiva, por lo que hay un aprovechamiento total de éstos.

El recreo, según las directrices, establece que la zona debe ofrecer un interés particular para las actividades recreativas y del turismo, por lo que con la pesca deportiva y el auge de turismo mencionados en el capítulo I, se puede afirmar que el GC cumple con este elemento.

Sobre la dependencia humana, la zona es particularmente importante para los modos de subsistencia y las necesidades culturales y tradicionales de la población local; como ya se analizó, la pesca y el turismo son las principales actividades económicas por las cuales la dependencia humana se ve reflejada en estas actividades; por lo que respecta a las necesidades culturales y tradicionales, ya desde la colonización por parte de los Jesuitas, las tradiciones fueron respetadas y hubo una confluencia cultural entre ambas culturas.

Según Doode y Wong, en el GC se pueden distinguir tres micro-regiones litorales socio-históricas:

- 1) Una que comprendería Sinaloa y el centro-sur de Sonora, que cuenta con la mayor densidad demográfica y que está relacionada con la actividad mercante y pesquera de la región desde el Siglo XVIII. Es una zona de humedales asociados a su vez con zonas deltaicas de grandes ríos.

2) La región abarca la zona norte de Sonora y los litorales de Baja California, incluyendo la zona de las Grandes Islas. Posee densidad demográfica menor a la región anterior y su desarrollo se refiere al despunte de la pesca comercial en el siglo XX, a excepción de los grupos autóctonos (seris).

Por último, la región 3) comprendería la Baja California Sur, con menor densidad de población y un puerto mercante de antigüedad; La Paz y pequeños asentamientos ligados a la pesca comercial del siglo XX.

Cabe señalar que no existen análisis socio-económicos y culturales regionales, ni una historia ambiental que pueda dar luz al problema del GC como región. Esto se debe probablemente a que su construcción social como región es un proceso reciente y que emerge a raíz de su representación desde la perspectiva científica de la ecología, la biología y la oceanología.

La intervención de las ciencias económicas y sociales se ha dado a partir de la decisión de los científicos “naturalistas” de reorientar los procesos sociales y las políticas sobre desarrollo para disminuir el impacto de las actividades humanas en la biodiversidad del GC. Denominados naturalistas debido a la interacción que quieren realizar con los procesos sociales y el entorno natural del GC.

Actualmente, el Golfo de California tiene una relevancia económica nacional en especial en materia de pesca, y recientemente en materia de acuicultura y turismo. La Región del GC está formada por 44 municipios correspondientes a los cinco estados costeros; la población total de los estados es de casi 9 millones de habitantes concentrados en esos municipios costeros (casi 8 millones de personas en ese lugar). La población se concentra en zonas urbanas no costeras como Tijuana, Mexicali, Hermosillo, Ciudad Obregón y Culiacán.

Existen importantes puertos como La Paz, Puerto Peñasco, Guaymas y Mazatlán. El crecimiento demográfico del noroeste es mayor a la media nacional, que a su vez es rebasado por el crecimiento de las localidades costeras. El crecimiento demográfico de sus costas está relacionado, excepto los pueblos indígenas autóctonos, con la búsqueda de alternativas económicas derivadas del agotamiento de fuentes de ingresos en el sector agropecuario, es

decir, su población es de reciente migración con orígenes culturales muy variados.

El turismo es una actividad que va en rápido crecimiento en el GC, recibe alrededor de 1.7 millones de turistas al año que son el 8% del total nacional, más de la mitad son extranjeros¹⁰⁹.

4.3.3 CRITERIOS CIENTÍFICOS Y PEDAGÓGICOS

En este criterio hay tres aspectos que se entrelazan entre sí: la *investigación, estudios de referencia y de vigilancia; y la educación*. Estos tres elementos se unen con los estudios hechos en los programas ambientales de protección del Golfo de California.

El GC es reconocido por la comunidad científica internacional como uno de los ecosistemas insulares ecológicamente intactos del mundo y como uno de los pocos laboratorios naturales aún existentes, comparándolo con los Galápagos y considerado como el Laboratorio Natural de la Humanidad.

4.3.4 FACTORES DEL TRÁFICO MARÍTIMO QUE DAÑAN AL GOLFO DE CALIFORNIA

El daño ocasionado por el tráfico marítimo ha dejado muchas secuelas en el GC tanto perceptibles como imperceptibles al hombre. Tal es el caso de las embarcaciones que producen sonidos, la mayoría de baja frecuencia, pero que interfieren con la emisión de los sonidos producidos por los cetáceos. En algunas especies de ballenas, se ha comprobado que el aumento en la emisión de sonidos de baja frecuencia de las embarcaciones disminuye la posibilidad de encuentro de los animales¹¹⁰ e interfiere con la búsqueda del alimento, y por lo tanto la recuperación de las especies se ve mermada por esta situación. Se ha visto que los delfines asociados a la pesca del atún en el Golfo de California,

¹⁰⁹ Luque Agraz Diana, *La construcción de la Región del Golfo de California desde lo ambiental y lo indígena*” Revista Ra Ximhai enero-abril año, vol. 3, número 001. Universidad Autónoma Indígena de México. El Fuerte México, pp.83-116

¹¹⁰ Los machos emiten sonidos de baja frecuencia que utilizan para atraer a las hembras hacia las agregaciones de alimento.

reaccionan a distancias de 10 km o más de los barcos que los utilizan para localizar cardúmenes y posteriormente lanzar la red.

Otro aspecto que ha producido la contaminación del tráfico marítimo, es la construcción de marinas, las cuales provoca la disminución de estuarios y manglares que son importantes para la reproducción de invertebrados y peces, los cuales son la alimentación de los cetáceos, mermando el ciclo alimenticio de dicha zona.

Aunado a la contaminación imperceptible del tráfico marítimo, tenemos por otra parte los contaminantes derivados de hidrocarburos como la gasolina, diesel y aceite, los cuales, aunados a las descargas de pesticidas en zonas agrícolas, representan una amenaza para la salud de las especies marinas; estos compuesto químicos, conocidos como organoclorados o hidrocarburos clorados¹¹¹ (HCs), se acumulan a través de la cadena trófica en la grasa de los mamíferos y se les ha relacionado con pérdida de capacidad reproductiva y disminución del sistema inmune, que finalmente terminan con millones de especies, por ende se deben tomar medidas preventivas para la conservación de la diversidad biológica de la región, ya que aunque estén un menor nivel que la encontrada en las del Atlántico Norte, el Golfo de California está en riesgo de incrementar dicho nivel.

Otro factor importante de contaminación en el GC por la actividad marítima es que el transporte marítimo no cuenta con mejoras en su casco, utilizan embarcaciones pequeñas con una mínima capacidad de carga y estos no cuentan con los nuevos motores de diesel marinos por lo que provoca un aumento en las emisiones a la atmósfera.

Por otra parte es muy común también ver las descargas de aguas negras provenientes del área urbana de importantes puertos, tal es el caso de Guaymas, Cabo San Lucas y Ensenada, evidentemente no sabemos si previamente a su descarga esas aguas fueron tratadas adecuadamente para no contaminar, esto a lo largo traería una grave contaminación del medio marino nacional, sea este perteneciente al Golfo de California o bien al Océano Pacífico, lo cual puede provocar serias epidemias y graves enfermedades al

¹¹¹ También llamados " Compuestos orgánicos de cloro " debido a que son todos los preparados por cloración de diversos hidrocarburos en una proporción que corresponde del 33 al 67 % y tienen un efecto moderadamente prolongado. Además han alcanzado una importancia considerable desde la aparición del DDT.

consumir productos alimenticios obtenidos en nuestras zonas marinas, a través del consumo de pescados, crustáceos y mariscos contaminados.

Por lo anterior, es importante vigilar que no se arrojen al GC productos contaminantes provenientes de los buques, además de que las autoridades portuarias verifiquen a los buques nacionales y extranjeros que visitan el GC para ver si dichas instalaciones cumplen con las especificaciones establecidas en los Convenios, y lo más importante vigilar la calidad de aguas, ya que tarde o temprano las especies marinas que habitan ahí, son producto alimenticio de nosotros.

Por ende se tiene que apelar a la conciencia de toda la tripulación y de las autoridades portuarias para que no arrojen hidrocarburos, productos nocivos y potencialmente peligrosos, bultos con tales sustancias, aguas sucias y basuras a nuestros mares, en especial al Golfo de California; ya que las actividades marítimas están perjudicando a gran escala el GC.

Derivado de lo anterior, el GC cumple con los criterios y directrices establecidos por la Resolución A 927(22), para ser considerado como una ZMES.

Si bien, el establecimiento de las ZMES, implican auténticas limitaciones a la libertad de navegación, este debate ya fue superado, puesto que la finalidad que tiene es evitar un daño ambiental que se caracteriza por los efectos negativos o dañinos que se producen en el entorno natural del Golfo de California, y que afecta el entorno social que depende de dicho ecosistema, derivada de las actividades marítimas que ponen en grave peligro esta biodiversidad única e inigualable, así como de la salud de la sociedad que depende de las riquezas naturales del GC.

Por ende al establecer al GC como una ZMES, es establecer una medida preventiva y de reducción a la contaminación derivada de las actividades marítimas, que son factores detonantes de contaminación que cada vez merma al ecosistema del GC.

4.4 SEMEJANZAS PRÁCTICAS DEL GOLFO DE CALIFORNIA CON LA DECLARACIÓN DEL ARCHIPIÉLAGO DE GALÁPAGOS COMO ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE.

El 24 de Octubre de 2003, Ecuador presente ante la OMI la propuesta para que el Archipiélago de Galápagos se ha considerado como una Zona Marina Especialmente Sensible. El 24 de Diciembre de 2003, el Comité de Protección del Medio Marino, en el 51º Período de Sesiones, en su Punto 8 del Orden del Día, en el documento MEPC 51/8/2, formalmente se da a conocer la Declaración del Archipiélago de Galápagos como Zona Marina Especialmente Sensible.

Las características del Archipiélago de Galápagos son tan similares a las del Golfo de California, que con este caso se pretende demostrar que el GC tiene todos los elementos necesarios para ser considerado como una Zona Marina Especialmente Sensible.

El Archipiélago de Galápagos ha sido ampliamente reconocida por la comunidad científica internacional desde el legendario viaje de Charles Darwin en el siglo XIX quién a partir de sus observaciones desarrollo la Teoría de la Evolución de las Especies.

El Gobierno del Ecuador ha dictado normas de protección para el Archipiélago de Galápagos desde 1934, con el fin de fortalecer los valores naturales de las islas y procurar la preservación del Archipiélago. En 1979, la UNESCO declaró Patrimonio Natural de la Humanidad a las Islas Galápagos en el 2001. Varios Convenios y Resoluciones Internacionales y Regionales, fomentan la designación de zonas protegidas con características ecológicas similares a las del Archipiélago de Galápagos, tales como: El Programa sobre Hombre y Biosfera de la UNESCO; el Programa de Mares Regionales del PNUMA, los santuarios de ballenas establecidos por la Comisión Ballenera Internacional, el Plan de Acción de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, la Estrategia sobre el Medio Ambiente Marino de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Sudamérica, México, Panamá y Cuba.

De lo anterior, el Gobierno Ecuatoriano se anima a presentar su solicitud ante la OMI, para que sea considerado como una ZMES, con el objetivo

principal de proteger las aguas del Archipiélago de Galápagos por considerar que es una zona expuesta a riesgos por las actividades marítimas internacionales, y como objetivos complementarios como conservar su biodiversidad única en el mundo, la integridad de su Reserva Marina y el área marina de protección especial, la preservación de lugares de turismo y recreación; y garantizar otros fines científicos y culturales.

Para poder ser considerado como una ZMES, se tenía que cumplir con ciertos requisitos que ya hemos analizado con anterior, que son criterios ecológicos, socioeconómicos y culturales; y criterios científicos y pedagógicos, más los requisitos de vulnerabilidad a las actividades marítimas internacionales que repercuten en la zona.

Los criterios ecológicos que debía satisfacer el Archipiélago de Galápagos eran:

- Singularidad: El ambiente marino y costero de las Islas Galápagos y los ambientes terrestres, tienen características naturales muy particulares, el aislamiento geográfico y la amplia ubicación de las islas han influido en la distribución y evolución de las especies, dando lugar a zonas biogeografías de alta diversidad, elevado endemismo y alta afinidad fito y zoogeográficas.
- Hábitats importantes: Los principales hábitats marinos son las costas rocosas intermareales, los fondos rocosos, submareales, las zonas de afloramientos, playas arenosas, los manglares, las lagunas costeras y los parches de coral; además de que incluyen las Islas Darwin y Wolf, Pinta, Marchena y Genovesa, donde se observan las agrupaciones más grandes de tiburones martillo, tiburón de Galápagos, tiburón ballena, corales y lobos marinos.
- Dependencia: El ambiente marino es de importancia crítica para la supervivencia de un gran número de organismos terrestres costeros como los reptiles (tortugas marinas y las endémicas iguanas marinas), mamíferos y las aves marinas como gaviotas, pelicano, fragatas que dependen no solamente de las aguas internas, sino de la totalidad de la Reserva marina de Galápagos, muchas especies nativas y endémicas dependen en su totalidad de los ambientes marinos y de los procesos

evolutivos y ecológicos que ocurren en la tierra y que tienen relación directa con el mar.

- Vulnerabilidad: Las aves marinas de Galápagos tienen un elevado nivel de endemismo, dependiendo de la intensidad y duración de los eventos anómalos como El Niño, algunas especies pueden experimentar un fracaso reproductivo total, migración e incluso, una elevada mortalidad, las poblaciones de la iguana marina son muy sensibles a las perturbaciones ambientales severas como El Niño, para los mamíferos, las aguas insulares son consideradas de hábitat crítico en las rutas migratorias de las especies de amplia distribución en el Pacífico, por tal motivo las aguas de Galápagos constituyen un refugio de especies amenazadas.
- Carácter Representativo: Los Galápagos ha sido reconocido por presentar afinidades biogeográficas, no solamente con el continente americano tropical y subtropical, sino también con elementos representativos de las regiones biogeográficas peruano-chilena y del Pacífico occidental. El origen volcánico y las variaciones geomorfológicas dan lugar a la presencia de diversos tipos de hábitats.
- Diversidad: Los Galápagos es único y además uno de los pocos archipiélagos oceánicos del mundo que aún mantiene sus ecosistemas y biodiversidad sin grandes cambios provocados por las actividades humanas, el clima, las corrientes marinas y el aislamiento geográfico e histórico de Galápagos han dado lugar a un alto grado de diversidad biológica y endemismo.
- Productividad: Estacionalmente se ha definido la época fría (estación seca), como la de los valores más altos, considerando además que el zooplancton de Galápagos es eminentemente nutritivo.
- Carácter Natural: Las Islas Galápagos se caracterizan por tener ambiente inalterados que determinan la existencia de condiciones de pureza ambiental excepcional, si se compara con la mayoría de áreas marinas del mundo. El Archipiélago ha sido reconocido como el único grupo de islas oceánicas en el mundo que aún mantiene la mayoría de su biodiversidad terrestre y marina, debido a la relativamente baja presencia humana.

Respecto a los Criterios sociales, culturales y económicos el Archipiélago de Galápagos son los siguientes:

- Beneficios Económicos.- La mayor parte de la pesca se centraba en tres tipos de recursos: pescado fresco para consumo local, langosta para la exportación internacional y pescado seco salado para la venta en el Ecuador continental. Las pesquerías más importantes son: langosta espinosa (dos especies), pesca blanca y pepinos de mar.
- Recreo: El turismo es la principal actividad económica de los pobladores de la región insular y algunas estimaciones han calculado que el movimiento de la masa monetaria circulante anual es de 30 millones de dólares. Tradicionalmente los turistas que visitan este Archipiélago han llegado interesados en la fauna y flora que habitan en los ecosistemas terrestres, aunque este interés está particularmente orientado hacia las especies marinas costeras que anidan o se reproducen en tierra pero dependen del mar para su alimentación.

En cuanto a los Criterios científicos y educativos encontramos que los ecosistemas terrestres asociados tienen una estrecha dependencia de las influencias de las aguas circundantes, en este tipo de islas oceánicas, los ecosistemas representados han evolucionado en aislamiento. Las Áreas Protegidas marinas ganan cada vez más aceptación como instrumentos no solamente para la preservación de las comunidades marinas, sino también como mecanismos de sustento de pesquerías locales. Las investigaciones a largo plazo realizadas en forma conjunta con los pescadores y las entidades científicas del país (Estación Científica Charles Darwin/Fundación Charles Darwin, Instituto Nacional de Pesca, Instituto Oceanográfico de la Armada) constituyen una contribución importante, a nivel local e internacional. Las islas y sus ambientes son los mejores sitios de enseñanza de los procesos naturales, en conjunto con una estrategia de manejo, mostrando un modelo de cómo los habitantes de Galápagos pueden hacer un buen uso de los limitados

recursos existentes garantizando así el mantenimiento de los procesos naturales a largo plazo.

En cuanto a las consideraciones de las características del tráfico marítimo para determinar al Archipiélago de Galápagos como una ZMES, se establecen que sus actividades marítimas obedecen a cinco actividades principales: turístico, pesquero, extracción de productos del mar por especies, actividades deportivas sectoriales y de transporte de pasajeros de nivel doméstico.

Existe un número eventual de embarcaciones de tráfico internacional de un promedio de 2 a 3 naves anuales que pasan por fuera de la Zona de la Reserva Marina de Galápagos transportando por lo general material contaminante, residuos radioactivos, igualmente existe un tráfico aproximado de 10 embarcaciones al año, que por reabastecimiento de combustible, y/o reparaciones de emergencia, recalán en la Isla Baltra, así mismo barcos grandes pasan entre Santa Cruz y Santa Fe y al sur de la Isla Española y al norte de la Isabela.

Existe un número viable de embarcaciones de tráfico internacional de un promedio de 2 a 3 naves anuales que pasan por fuera de la Zona de la Reserva Marina de Galápagos (40 millas náuticas) transportando por lo general material contaminante tales como residuos radioactivos

En virtud de lo anterior, el Gobierno Ecuatoriano propuso adoptar medidas de protección, el Estado ecuatoriano mantiene como política básica la conservación ambiental de las Islas Galápagos; desde 1934 el gobierno decidió adoptar normas de protección para el Archipiélago, se han dado una serie de iniciativas orientadas a fortalecer la conservación de los valores naturales de las Islas y procurar la preservación de éstas a perpetuidad.

En dicha zona se observaron las siguientes prohibiciones:

1. Prohibición de toda descarga en el mar de hidrocarburos o mezclas oleosas procedentes de los buques tanque incluidas las cámaras de bombas de carga de los petroleros y los espacios de sentina de las cámaras de máquina mezclados con residuos de carga, de otras sustancias nocivas líquidas, combustible, basuras o sustancias perjudiciales procedentes de buques de cualquier tipo o tamaño.

2. Prohibición de todo vertimiento en el mar de los siguientes tipos de desechos procedentes de buques de cualquier tipo o tamaño:
 - 1) plásticos, cuerdas o redes de pesca sintéticas, bolsas de basura de plástico;
 - 2) materiales sueltos de estiba, revestimientos y material de empaque;
 - 3) papel, trapos, vidrios, botellas, metal, cerámica y similares.
3. Los buques evitarán descargar agua lastre o utilizar el método de vaciamiento y llenado mientras naveguen por aguas territoriales bajo jurisdicción del Archipiélago de Galápagos, en cumplimiento de las Directrices de la OMI, para impedir la introducción de organismos acuáticos y agentes patógenos indeseados que pueda contener en el agua de lastre y los sedimentos descargados por los buques.

Como se pudo observar al formular la petición el Gobierno Ecuatoriano en relación al Archipiélago de los Galápagos, los requerimientos y lineamientos necesarios para ser considerado como una Zona Marina Especialmente Sensible, se cumplieron a cabalidad.

Además percibimos que el GC y los Galápagos, tienen semejanzas impresionantes en cuanto a los criterios ecológicos, el principal motor que mueve a ambas naciones a instaurarse como ZMES, es el alto grado de ecosistemas endémicos que viven en dichas áreas, por lo que la preocupación es evitar a toda costa la contaminación marítima generada por las actividades marítimas.

Por tanto, la ZMES es la herramienta idónea que permitirá la protección y prevención de la contaminación al Golfo de California, ya que a través de ella mejora el medio ambiente y crea un concepto de sustentabilidad que se funda en el reconocimiento de los límites y de las potencialidades de la naturaleza, inspirando una nueva comprensión del mundo para enfrentar los desafíos de la humanidad. Con la ZMES se crea una alianza entre la naturaleza y la modernidad, construyendo una nueva cultura de protección y prevención.

La modernización es algo inseparable de la sociedad, por sólo cuando se logró concientizar y generar una cultura preventiva, podrá tenerse la

capacidad de asegurar para el futuro la vida humana en el planeta y lleva implícito el crecimiento en la calidad de vida para todos.

Los actores sociales y políticos encargados de la toma de decisiones deben tener un compromiso y una responsabilidad ambiental, que por mucho tiempo han evitado y que no han querido enfrentar, es tiempo de proteger los recursos naturales y de tener una cultura de respeto al medio ambiente.

Ya pasó el tiempo en que el medio ambiente se encontraba subordinado a la política y a la economía, es tiempo de lograr que la calidad de vida de la sociedad y el desarrollo económico no se obtengan a costa del deterioro del medio ambiente, es tiempo de pensar y actuar globalmente, de armonizar ambas cosas, preocuparse del medio ambiente, significa tener mejores condiciones de vida para los seres vivos que habitamos este planeta.

CONCLUSIONES

1. La importancia que tenía el Golfo de California, era puramente económica, por consecuencia se buscaban mecanismos para explotar efectivamente los recursos naturales, sin tomar en cuenta las consecuencias de los impactos ambientales ocasionados por realizar dichas actividades.
2. En varias Conferencias Internacionales del Derecho del Mar, la discusión se centraba únicamente en los límites marítimos que debía haber, con el fin de proteger la explotación de sus recursos naturales; en la última Conferencia los países latinoamericanos buscaron proteger ese derecho a toda costa, con el único fin de evitar que los países desarrollados aprovecharan las desventajas que tenían los primeros para poder explotar dichos recursos.
3. México, por su parte buscó a través de la Bahía Histórica, el reconocimiento al derecho de explotación de sus recursos naturales; si bien ésta era una solución viable para los intereses económicos, también esto hubiera ocasionado repercusiones ambientales desastrosas, más de lo que ahora es. Sin embargo, el Decreto del 30 de Agosto de 1968, por el que se delimita el Mar Territorial Mexicano en el interior del Golfo de California, con su respectiva Fe de Erratas del 5 de Octubre del mismo año, México expresamente reconoció que la mitad del sur del Golfo de California es Alta Mar, algunos doctrinarios afirman que no llegó a consumarse debidamente, a pesar de que el Artículo 2 Transitorio del Decreto ordenaba cumplir con la obligación del numeral 7 de la Convención de 1958 sobre indicar las líneas de base recta en cartas marinas y darles publicidad.
4. No obstante lo anterior, algunos doctrinarios como Maria Luisa Garza Ramírez o Cesar Sepúlveda, consideraban que el Golfo de California era una Bahía Histórica y por ende debía ser reconocida como tal, con el único fin de que México ejerciera su jurisdicción y soberanía a lo largo del Golfo de California. Sin embargo, esto ya no fue posible.

5. Después de estos múltiples debates, surge la Teoría de la Bahía Vital, la cual dejaba a un lado los elementos característicos de la Teoría de la Bahía Histórica los cuales consistían en: el reclamar el ejercicio de su soberanía sobre las aguas que cercan la bahía, ejercer soberanía efectiva sobre sus aguas durante un largo período de tiempo y ejercer su soberanía de manera pacífica y continuo. Lo que pretendían con la Teoría de la Bahía Vital era que el Estado Mexicano tuviera una plena soberanía en el Golfo de California atendiendo los factores económicos, estratégicos, de seguridad y geográficos que representaba el Golfo para México, sin embargo posturas como la de Alberto Szekely establecían que no era necesario invocar dicha figura jurídica, en virtud de que la Zona Económica Exclusiva con sus 200 millas náuticas, ejerce libre soberanía para explotar, explorar, conservar y administrar los recursos vivos y no vivos de los fondos marinos, incluidos los del subsuelo y del agua suprayacente.
6. Analizando ambas posturas nos permitirían indicar que el objeto principal de ejercer la soberanía por parte del gobierno de México, sería la explotación y exploración de los recursos vivos y no vivos, si bien como parte de su objeto tienen contemplado la conservación de los recursos vivos y no vivos, esto no se lleva a cabo, y menos si el gobierno mexicano declaró que la parte sur del Golfo de California era alta mar, ya que se deslinda de la responsabilidad ambiental de proteger el ecosistema endémico que existe en el Golfo de California.
7. El Estado Mexicano a partir del año 2000 ha buscado mecanismos de protección ambiental, a su vez ha desarrollado el Ordenamiento Ecológico Marino del Golfo de California con la coadyuvancia de los Estados que colindan con el Golfo de California y además ha implementado Áreas Naturales Protegidas para la recuperación de zonas que han sido devastadas por la contaminación. Pero esto no es suficiente con la creciente actividad de embarcaciones marinas que aqueja al Golfo de California, ya que si bien las acciones del Estado Mexicano es revertir los efectos contaminantes, esto no ha sido suficiente y no ha podido implementar medidas y políticas

restrictivas en cuanto a que tipo de embarcaciones pueden atravesar el Golfo de California, ni mucho menos las condiciones con las que pueden navegar.

8. Las principales causas de contaminación que sufre el Golfo de California son la sobre pesca, pesca ilegal, explotación de mantos acuíferos, descarga de aguas residuales, colisiones de embarcaciones, destrucción de hábitats por parte de desarrollos turísticos incontrolados, emisiones atmosféricas ocasionadas por embarcaciones navieras y la descarga al mar de residuos líquidos, sólidos y peligrosos sin tratamiento, así como la incorporación de compuestos químicos peligrosos que han mermado el ecosistema endémico.
9. A lo largo del presente trabajo se hizo hincapié de la relevancia que tiene el Golfo de California y no sólo en el ámbito ambiental, sino también en el ámbito económico, social y científico.
10. Los ecosistemas marinos endémicos que contempla el Golfo de California han sido parte de grandes estudios, en el que han concluido que por la rica mezcla de nutrientes que genera enormes concentraciones de plancton, ha desencadenado una cadena alimenticia representada por numerosas poblaciones de peces, ballenas, delfines y aves marinas. Esta riqueza biológica genera el sustento para las poblaciones locales, con actividades productivas de pesca y turismo, entre otras.
11. La riqueza del Golfo de California hace de este mar la principal zona pesquera de México, incluso se le cataloga como un laboratorio científico por el número de especies endémicas, incluso el Golfo de California es considerada en su categoría de Bienes Naturales como Patrimonio de la Humanidad, y aún se encuentra en peligro.
12. Dada la importancia que tiene el Golfo de California y la riqueza que genera en varios aspectos, debe ser protegido de las actividades marítimas que lo afectan. Por ende he considerado que al establecerlo como una Zona Marina Especialmente Sensible de acuerdo a la CONVEMAR puede ser la solución, esto debido a que al establecerla como tal, la protección que tendría sería a nivel

internacional y correspondería a todos los estados miembros que cumplir con las medidas impuestas para el paso en esta zona, asimismo obligaría al mismo Estado Mexicano de accionar diversos mecanismos preventivos, reductivos y de control de la contaminación que afectan tanto directa como indirectamente al Golfo de California.

13. Si bien, con anterioridad había hecho mención al gran esfuerzo que ha hecho el gobierno mexicano en la última década esto no ha sido suficiente, los agentes contaminantes ha perjudicado en gran medida esta zona, por ende la Zona Marina Especialmente Sensible es el instrumento idóneo que permitirá la protección y prevención de la contaminación al Golfo de California, ya que a través de ella se establecerán las medidas de protección apropiadas para combatir la contaminación que daña el medio ambiente marítimo, derivado de las actividades marítimas que se presentan hoy en día.
14. El objetivo de la propuesta para considerarlo como Zona Marina Especialmente Sensible, es obligar a establecer medidas eficaces por parte del Estado Mexicano para evitar los impactos ambientales ocasionados por las actividades marítimas, y que mejor utilizar las herramientas e instrumentos jurídicos que tiene la Organización Marítima Internacional para dar cumplimiento a este gran fin, la salvaguarda del medio ambiente del Golfo de California.
15. La Zona Marina Especialmente Sensible, tiene como fin establecer procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del mar por hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas o basuras, según sea el caso, ya que tiene niveles de protección más altos, necesarios para prevenir más daños ambientales en la zona.
16. El Golfo de California cumple con los criterios de la Resolución A. 927 (22), ya estudiados en el presente trabajo, que incluso hice un comparativo con el Archipiélago de los Galápagos, ya que ambas comparten semejanzas representativas de sus ecosistemas endémicos, por lo que no vería ningún problema al establecer al Golfo de California como una Zona Marina Especialmente Sensible.

17. Todos los requisitos que establece la Resolución A. 927 (22), los cumple el Golfo de California, muchos pensarían que el establecerlo como una Zona Marina Especialmente Sensible sería restringir la libre navegación internacional, como lo indicaría Hugo Grocio, pero por otro lado el bien jurídico tutelado sería la protección de la biodiversidad marina, a mi parecer ambos bienes jurídicos tutelados no están en conflicto y no significa un retroceso, debido a que podemos utilizar los mecanismos adecuados para regular las embarcaciones y que éstas puedan transitar libremente, sin que afecten considerablemente el medio ambiente marino, ya que actualmente estamos viendo las secuelas y repercusiones que nuestras omisiones en el actuar pueden ocasionar.
18. Al establecer al Golfo de California como una Zona Marina Especialmente Marina, es el primer paso que se debe realizar para poner énfasis en las demás zonas marinas que necesitan protección.
19. Es momento de que aceptemos de que la contaminación marítima es un problema más crítico que en épocas pasadas al cual debemos prestarle atención e importancia y que arrasa con los seres que viven ahí, incluidos los seres humanos.

BIBLIOGRAFÍA

OBRAS ESPECIALIZADAS

1. Arturo Ruiz Luna y Juan Madrid Vera, "*Análisis comparativo de tres sistemas de pesca artesanal*", Colegio de Sonora, revista Religión y Sociedad, vol. VIII, No. 13-14, 1997.
2. Schwartzlose, Richard A., Alvarez-Millán, Danténoc, & Brueggeman, Peter. (1992). Golfo de California: Bibliografía de las Ciencias Marinas; Gulf of California: Bibliography of Marine Sciences. UC San Diego: Scripps Institution of Oceanography. (Referencia directa en: <http://escholarship.org/uc/item/2973x3tq>), consultada en Enero de 2011.
3. Andrade del Río Eduardo. "*Aspectos Jurídicos del Golfo de California en México, ante el Derecho Internacional*" Edit. UNAM-Tesis Profesional 1984.
4. Enríquez Rosas José David, "*Apuntes para la llamada Libertad de Navegación*", Año 9, No.1 Enero-JunioMCMXCI. Universidad de Guadalajara, Depto. De Estudios e Investigaciones Jurídicas.
5. García Robles, Alfonso, "*Desarrollo y Codificación de las Normas Básicas del Derecho del Mar, hasta 1960*", México y el Régimen del Mar, Secretaría de Relaciones Exteriores, 2 ed. México, 1974.
6. Serrato Zavala, Eric Edgardo. "*Límites marítimos entre México y Estado Unidos*" Tesis Profesional ULSA, 1992.
7. Ríos Barboza, Mayrand. "*El Nuevo Derecho del Mar, La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, otros instrumentos legales afines y acciones a realizar*", Revista Relaciones Internacionales, Universidad Nacional, Heredia, Costa Rica, primer semestre de 2000.
8. Sobarzo, Alejandro, "*México y su Mar Patrimonial*". Porrúa, México, 1977.
9. Vargas Jorge A. "*La zona Económica Exclusiva de México*". Editorial V Siglos. México, 1980.
10. <http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/jurid/cont/10/pr/pr37.pdf>. Panorámica Actual del Derecho del Mar en México, Dr. Jorge Vargas, Instituto de Investigaciones Jurídicas, consultada en Febrero de 2011.
11. Maria Luisa Garza Ramírez, "*El Golfo de California, mar nacional*", UNAM, 1976, Serie de Estudios 49, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales pp 295.
12. Santiago Cruz, Francisco "*Baja California: Biografía de una península*" Colección México Heroico, N° 99, Editorial Jus, 1969.

13. Villaseñor y Villaseñor, Alejandro, *“Juárez y la Baja California”*, México, Editorial Jus, Col. Méx., Heroico, 1962.
14. Szekely Alberto, *“México y el Derecho Internacional del Mar”*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1979, Serie G. Estudios Doctrinales 26.
15. Silva Méndez Ricardo, *“El mar patrimonial en América Latina”*, Dirección General de Publicaciones de la Universidad Nacional Autónoma, 1972.
16. Aguilar Mawdsley Andrés, *“El derecho del Mar: Punto de vista Latinoamericano”*, Revista 21. Fuente Directa vía página web: <http://www.zur2.com/fp/21/aguilar.htm>, consultada en Febrero de 2011.
17. Gros Espiell Héctor, *“El derecho a la libre determinación de los pueblos y la soberanía permanente sobre los Recursos Naturales”*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM.
18. Enríquez, David *“El florecimiento de las Zonas Marinas Especialmente Sensibles ¿Hacia una nueva “Batalla Libresca” en pleno siglo XXI”* Anuario Mexicano de Derecho Internacional, vol. V, 2005, pp 543-575.
19. Guerrero, Mercedes *“Las Ballenas del Golfo de California”*, Instituto Nacional de Ecología, Ed. 2006, México, 524pp.
20. Sariego Rodríguez Juan Luis, *“Naturalezas, Saberes y Territorios Comcáac (Seri)”*, México, SEMARNAT, Instituto Nacional de Ecología, Centro de Investigación en Alimentación y Desarrollo A.C., 360 pp.
21. Anaya Reyna Gabriela, *“Las islas del Golfo de California y su zona marina de influencia”*, Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas.
22. Amada Reyes-Salinas, Rafael Cervantes-Duarte, Rubén A. Morales-Pérez y José Eduardo Valdez-Holguín, *“Variabilidad estacional de la productividad primaria y su relación con la estratificación vertical en la Bahía de la Paz, B. C. S”*, *Hidrobiológica* 13 (2): 103-110.
23. Luque Agraz Diana, *“La construcción de la Región del Golfo de California desde lo ambiental y lo indígena”* Revista Ra Ximhai enero-abril año, vol. 3, número 001. Universidad Autónoma Indígena de México. El Fuerte México, pp.83-116

OBRAS COMPLEMENTARIAS

1. Sepúlveda César, *“Terminología usual en las Relaciones Internacionales”*, Derecho Internacional Público. Acervo Histórico Diplomático, Secretaría de Relaciones Exteriores, México, 2003.

2. Rumeu de Armas Antonio, *"El Tratado de Tordesillas"*, Editorial: Mapfre, España, 1992.
3. Bartolomé de Las Casas, *"Historia de las Indias"*, 2a. ed. 3a. reimp., I, México 1992.
4. Ley de Nacionalización de Bienes, expedida por el Presidente Lázaro Cárdenas, publicada el 26 de agosto de 1935.
5. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 10 de Diciembre de 1982.
6. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Delegación Baja California, sitio: <http://www.semarnat.gob.mx/estados/PublishingImages/BajaCaliforniaSu r/boletin-bcs.jpg>, consultada en Enero de 2011.
7. <http://www.greenpeace.org/raw/content/mexico/prensa/reports/el-golfo-de-california-un-tes.pdf>, consultada en Enero de 2011.
8. The Nature Conservancy in México; Baja and de Gulf of California. (referencia directa en: <http://www.nature.org/wherewework/northamerica/mexico/work/art8618.html>), consultada en Enero de 2011.
9. <http://whc.unesco.org/en/list/1182>, consultada en Enero de 2011.
10. <http://whc.unesco.org>. Islands and Protected Areas of the Gulf of California-UNESCO., consultada en Enero de 2011.
11. <http://www.inegi.org.mx/inegi/default.aspx>. (de las cuales 336 se encuentran en Baja California Norte; 1 232 en Baja California Sur; 1700 en Nayarit; 9 019 en Sinaloa y 5 394 en Sonora), consultada en Noviembre de 2010.
12. CONAPESCA, Comisión Nacional de Acuacultura y Pesca, referencia directa en: <http://www.conapesca.sagarpa.gob.mx/wb/>, Volumen 2, No. 3, mayo de 2006, consultada en Agosto de 2010.
13. Fondo Mundial para la Naturaleza referencia directa: http://www.wwf.org.mx/wwfmex/descargas/RDG_0605.pdf, consultada en Febrero de 2011.
14. Programa Nacional Rector de Pesca y Acuacultura, Ciudad Madero Tamaulipas, 2007.
15. Portal GreenPeace México, referencia directa: <http://www.greenpeace.org/raw/content/mexico/prensa/reports/el-golfo-de-california-turism.pdf>, consultada en Febrero de 2011.

16. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Ordenamiento Ecológico Marino del Golfo de California, referencia directa: ww.semarnat.gob.mx/.../ordenamientoecologico/...golfo/.../interacciones_otros_sectores.pdf, consultada en Noviembre de 2010.
17. Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas. Fuente directa: <http://islasgc.conanp.gob.mx/islas/>, consultada en Noviembre de 2010.
18. Portal Oficial de la UNESCO. Fuente directa: http://portal.unesco.org/science/es/ev.php-URL_ID=4801&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html, consultada en Enero de 2011.
19. World Heritage Convention, Islands and Protected Areas of the Gulf of California, referencia directa: <http://whc.unesco.org/en/list/1182/>, consultada en Enero de 2011.
20. Islas del Golfo de California, Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas, referencia directa: <http://islasgc.conanp.gob.mx/islas/>, consultada en Noviembre de 2010.
24. Convención sobre los Humedales de Importancia Internacional, referencia: http://www.ramsar.org/cda/ramsar/display/main/main.jsp?zn=ramsar&cp=1-36-123^20715_4000_2__ Fecha: 04/11/86, consultada en Diciembre de 2010.
25. Rumeu de Armas Antonio, *“El Tratado de Tordesillas”*, Editorial: Mapfre, España, 1992.
26. SEMARNAT. *“Gigantes de los mares”* http://app1.semarnat.gob.mx/dgeia/informe_04/04_biodiversidad/recuadros/c_rec7_04.htm, consultada en Enero de 2011.
27. International Maritime Organization referencia directa: <http://www.imo.org/ANEXOS>, consultada en Febrero de 2011.
28. Secretaría de Marina referencia directa: http://www.semar.gob.mx/servicio_mexico/medio_marino.htm, consultada en Enero de 2011.
29. Libro rojo de la unión internacional de Conservación de la naturaleza. http://www.iucnredlist.org/work/programmes/species/red_list/, consultada en Febrero de 2011.

RESOLUCIONES

1. Resolución 2340 (XXII) de la Asamblea General de las Naciones Unidas del 18 de diciembre de 1967.

2. Resolución 2467 (XXIII) de la Asamblea General de las Naciones Unidas del 21 de diciembre de 1968.
3. Resolución 2750-C (XXV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas del 17 de diciembre de 1970.
4. Resolución 3067 (XXVIII) de la Asamblea General de las Naciones Unidas del 16 de noviembre de 1973.
5. Resolución A. 927 (22) expedido por la Organización Marítima Internacional.

DIARIOS OFICIALES DE LA FEDERACIÓN

1. Diario Oficial de la Federación, “Aviso mediante el cual se informa al público en general que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales ha concluido la elaboración del Programa de Manejo de Área de Protección de Flora y Fauna, Islas del Golfo de California, así mismo se da a conocer el Resumen del Programa de Manejo respectivo, el plano de localización y zonificación de dicha área”; 17 de abril de 2001.
2. Diario Oficial de la Federación, “Decreto que establece una zona de reserva y refugio de aves migratorias y de la fauna silvestre, en las islas situadas en el Golfo de California”; 2 de Agosto de 1978.
3. Diario Oficial de la Federación, “Decreto por el que se delimita el mar territorial mexicano en el interior del Golfo de California”; 30 de agosto de 1968.