

LA GOBERNANZA DE LOS ESPACIOS MARÍTIMOS DEL ECUADOR

Jaime Dávalos



ESPE

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

LA GOBERNANZA DE LOS ESPACIOS MARÍTIMOS DEL ECUADOR

JAIME DÁVALOS



Colección: Estudios Estratégicos y Geopolíticos

La gobernanza de los espacios marítimos del Ecuador

Cpnv. (sp) Jaime Dávalos Suárez, MsC.

Estudio Introductorio: PhD. Kléver Antonio Bravo

Primera edición electrónica. Junio 2015

ISBN: 978-9978-301-57-9

Par revisor: CPNV. (SP) Marco Gonzalo Salinas Haro, MsC.

Universidad de las Fuerzas Armadas - ESPE

Grab. Roque Moreira Cedeño

Rector

Publicación autorizada por:

Comisión Editorial de la Universidad de las Fuerzas Armadas - ESPE

Edición y producción

David Andrade Aguirre

Diseño

Pablo Zavala A.

Derechos reservados. Se prohíbe la reproducción de esta obra por cualquier medio impreso, reprográfico o electrónico.

El contenido, uso de fotografías, gráficos, cuadros, tablas y referencias es de **exclusiva responsabilidad** del autor.

Los derechos de esta edición electrónica son de la **Universidad de las Fuerzas Armadas - ESPE**, para consulta de profesores y estudiantes de la universidad e investigadores en: [http//www.repositorio.espe.edu.ec](http://www.repositorio.espe.edu.ec).

Universidad de las Fuerzas Armadas - ESPE

Av. General Rumiñahui s/n, Sangolquí, Ecuador.

[http//www.espe.edu.ec](http://www.espe.edu.ec)

PRÓLOGO

Ha sido realmente un honor escribir la presentación de la obra de un apreciado amigo, cuyo contenido resultó atrayente, más aún cuando éste es abordado con la mayor sencillez, convirtiéndose en un referente para todas las personas, incluso aquellas que no dominan el tema.

El propósito que el autor se impuso al escribir este libro, ha sido completamente alcanzado, al haber abordado de manera completa el tema de la Gobernanza de los Océanos, haciendo un resumen de los diferentes Acuerdos, Convenciones, Organizaciones y Proyectos Internacionales, que la conforman, con un valor agregado importante, un enfoque de los temas mencionados, desde el punto de vista del Ecuador. Pone especial énfasis en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, CONVEMAR, llamada también la Constitución de los Océanos. Y una vez establecido el marco normativo, consciente de la vulnerabilidad del espacio marítimo, el autor nos hace conocer las amenazas actuales a los recursos marítimos y su ecosistema, sobre las responsabilidades que tienen las instituciones nacionales en su protección, finalizando con una propuesta de lineamientos estratégicos para el Ecuador, que merece ser considerada por las autoridades competentes. Dedicó también un capítulo para referirse al rol del mar en la historia ecuatoriana, al de la Armada Nacional y a la defensa del mar, donde destaca el aporte que la Armada ha realizado en apoyo a los Intereses Marítimos del Ecuador.

No solo concuerdo que el Ecuador necesita de una Estrategia Marítima sino que creo que si se quiere hacer realidad la frase “El Futuro del Ecuador está en el Mar” debería considerarse incluir un nuevo objetivo en el Plan Nacional del Buen Vivir con este fin, desarrollando políticas, lineamientos y metas que propendan al fortalecimiento de la Conciencia Marítima Nacional, a mejorar el Conocimiento y la Conciencia del Dominio Marítimo y a lograr el incremento de nuestro Espacio Marítimo.

Es necesario tener presente que en la actualidad “El área marítima del Ecuador es más de cinco veces superior al territorio continental”. Y es muy importante la aclaración de que gracias a la adhesión del Ecuador

a la CONVEMAR, aprobada por la Asamblea Nacional el 22 de mayo del 2012, nuestro país tiene la posibilidad de incrementar su espacio marítimo basándose en una extensión de la plataforma continental.

En el acápite sobre “Hitos que marcaron el desarrollo de la Armada del Ecuador”, el autor hace hincapié en los proyectos que impulsó y creó la Armada en apoyo a los intereses marítimos del país, lo cual es preponderante; aun cuando se dejó de mencionar otros aspectos como la creación de la Escuadra Nacional, del Escuadrón de Submarinos, de la Aviación Naval, del Cuerpo de Infantería de Marina y del Comando de Guardacostas.

Es relevante el argumento de que el Ecuador debe estar en condiciones de asumir la responsabilidad de integrarse a Fuerzas Multinacionales para ejercer el Control del Mar, cuyo propósito es la conservación y restablecimiento de la paz, el orden y la estabilidad del sistema internacional. Solo quiero aportar con presentar el escenario de un cierre del Canal de Panamá y resaltar las implicaciones que tendría este hecho en nuestro comercio exterior. El enorme incremento de los costos de transporte que tendrían nuestros bienes de exportación harían perder competitividad de nuestros exportadores y se encarecerían también los bienes que importamos. Debido a que el Ecuador no tiene los recursos para actuar en forma aislada o individual en la protección del comercio internacional, debe participar integradamente con Fuerzas Multinacionales que aseguren la seguridad del transporte internacional.

Este es el fundamento principal para que la Armada del Ecuador cuente con unidades oceánicas con suficiente permanencia en el mar y con sistemas de Comando, Control y Comunicaciones adecuados, que permitan la inter operatividad con unidades de otros países, y desde luego que el Gobierno tenga la voluntad de participar en el sistema internacional. Sin embargo, el lector debe considerar, que la Armada requiere de otros medios para impedir violaciones y negar el control de nuestros espacios acuáticos a quien atente contra nuestra soberanía e integridad territorial, y para ello los medios más adecuados son: Submarinos, Minas, Misiles anti superficie lanzados desde tierra mar y aire, Unidades y/o sistemas antisubmarinos, y desde luego un adecuado nivel de Conciencia del Dominio Marítimo.

La excepcional trayectoria profesional del autor, el esfuerzo de investigación realizado y su experiencia como Director General de Intereses Marítimos de la Armada, son un aval académico suficiente para apreciar con interés sus comentarios y propuestas. Y este es sin lugar a dudas otro de los logros alcanzados, el abrir un foro de discusión para los profesionales relacionados con el tema. Hasta hace poco tiempo, la frase “El futuro del Ecuador está en el Mar”, estaba presente únicamente en la mente de miembros de la Armada, frase que hay que entenderla no sólo desde el punto de vista de la riqueza potencial que existe en nuestro mar, sino, el condicionamiento implícito de que hay que cuidar el mar para que esta expectativa sea una realidad.

Hoy que el gobierno ha disminuido o replanteado algunas competencias que ejercía y/o lideraba la Armada respecto a los intereses marítimos, se hace más exigente la necesidad de que nuestra sociedad civil y en especial sus líderes políticos se interioricen y discutan sobre estos temas. En consecuencia, el libro es un gran aporte en la difusión de la importancia del mar en el desarrollo del país, es decir, en fortalecer la Conciencia Marítima de la nación, es decir, de la capacidad que poseen los habitantes de un país para comprender, aceptar y valorar el grado de dependencia que tienen con respecto al mar, tanto desde el punto de vista de su dependencia como de su seguridad.

Para asimilar la importancia del mar, además de comprender su Gobernanza, es pertinente conocer sus potencialidades y lo que ocurre en su espacio. Al primero lo podemos llamar Conocimiento del Dominio Marítimo y al segundo Conciencia del Dominio Marítimo.

Conciencia del Dominio Marítimo es comprender todo lo que sucede en el Dominio Marítimo Nacional que podría afectar la seguridad, la economía, o el medio ambiente. Es el requisito básico que necesita la Armada para cumplir tanto su Misión Constitucional como para otorgar seguridad a las actividades marítimas y al ecosistema en tiempo de paz. Para lograr un nivel de Conciencia del Dominio Marítimo adecuado, la Armada requiere que todas las entidades públicas y privadas, tales como puertos, empresas pesqueras, clubes náuticos, etc., le reporten los movimientos que realicen en el espacio marítimo nacional. La Armada por su parte deberá complementar la

información con la actividad de suficientes medios de superficie, submarinos y aéreos que le permitan ejercer la vigilancia marítima, aeronaval y costera adecuada. Sin estos medios no tendremos el nivel necesario de Conciencia del Dominio Marítimo, y no podremos cumplir con nuestras responsabilidades asumidas en la Gobernanza de los Océanos tan bien explicada en este texto. Sin un acabado Conocimiento de nuestro Dominio Marítimo, nunca sabremos cual es la verdadera dimensión de los recursos que debemos proteger y sin una Conciencia Marítima presente en la mente del público y los líderes políticos, será imposible obtener el respaldo para que la frase “El Futuro del Ecuador está en el Mar”, se haga realidad.

El libro es un gran aporte al divulgar la normativa internacional, hacer conciencia de la vulnerabilidad del espacio marítimo y proponer lineamientos estratégicos para el Ecuador, sin embargo, es esencial que la ciudadanía en general, la juventud y líderes políticos en especial lo lean.

Vicealmirante Jorge Cruz Game

INTRODUCCIÓN

En la construcción de los Estados, la organización política es parte esencial en el destino de los pueblos, de allí que la gobernanza – término aplicado desde fines del siglo XX – tiene a la legislación internacional como piedra angular en el ejercicio de las relaciones internacionales en lo referente al uso, desuso y abuso de los recursos existentes en los diversos espacios del planeta, siendo uno de ellos el espacio marítimo, lugar en el cual la paradoja se hace más visible en el sentido que: a mayor tecnología, mayor contaminación.

El presente libro La gobernanza de los espacios marítimos del Ecuador, es el resultado de un proceso de investigación ligado a la legislación marítima internacional, al ecosistema, a las estrategias y políticas de defensa lideradas por la Armada Nacional del Ecuador; y, particularmente, a los factores de influencia de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, CONVEMAR, organismo internacional aprobado en Jamaica, en 1982, y reconocido en el ámbito internacional como la “Constitución de los Océanos”.

Dentro del contenido general, en este libro constan siete capítulos que acogen gran parte de leyes, análisis y descripciones del espacio marítimo, partiendo de la base conceptual hasta los factores económicos, ambientales y océano-políticos que determinan las estrategias aplicadas al buen uso y explotación de los recursos que brinda el mar, un mundo en el cual crecieron y se desarrollaron la mayoría de civilizaciones entre historias milenarias, haciendo de este lugar el escenario del comercio, la conquista, la aventura, el intercambio cultural. Incluso la guerra.

Como es justo y preciso, gran parte de este libro está dedicado a la situación marítima ecuatoriana y sus 200 millas, dimensión que fue establecida en la Declaración de Santiago de Chile, en 1952. Esto permitió que los tres países de la ribera occidental sudamericana: Ecuador, Perú y Chile, logren consolidar la preservación y conservación de los recursos pesqueros en sus zonas marítimas, en vista de que la “mar del sur” se veía constantemente amenazada por flotas pesqueras provenientes de países poderosos que pescaban y cazaban sin ningún tipo de limitación.

A pesar de que la protección del espacio territorial marítimo viene a ser una tarea multidisciplinaria del Estado, la misión exclusiva de la defensa de los intereses marítimos corresponde a la Armada Nacional. El éxito de esta misión, según el autor, obedece al trabajo de los oficiales y la tripulación en lo relacionado a la vigilancia permanente de aguas ecuatorianas, a lo que se suma la siembra de la conciencia marítima en el sentido de salvaguardar la riqueza natural y económica que nos brinda las 200 millas y la provincia de Galápagos, gratamente reconocida en el mundo como las Islas Encantadas.

Merece mención especial el tema de las amenazas a los recursos marítimos y al ecosistema, asunto que es tratado en el capítulo sexto. Al respecto, reiteramos el concepto de que a mayor tecnología, mayor contaminación. Este precepto tiene su validez por cuanto el uso indiscriminado de cables submarinos, desechos industriales, residuos de combustible y basura tecnológica que va a parar al mar, constituyen una de las mayores amenazas al ecosistema, sin dejar de mencionar la sobre explotación pesquera o la pesca indiscriminada de ciertas especies a las que no está permitido su captura.

Empero las amenazas marítimas no cierran su círculo con la contaminación. También se inscriben en la lista otras amenazas que alteran el panorama de la seguridad nacional e internacional: el tráfico de drogas, la piratería y los desastres naturales. Para dar frente a todas estas amenazas, fue creada la Secretaría Técnica del Mar, un organismo estatal encargado de la coordinación de las actividades vinculadas con el mar, así como también la elaboración de políticas encaminadas a la conservación del patrimonio natural situado en el perfil costanero, en el archipiélago de Galápagos, en el mar territorial y en la Antártida; como también, la prevención y control de la contaminación y el desarrollo de actividades de carácter científico.

Previo un riguroso análisis comparativo, esta obra cierra sus páginas con una propuesta de lineamientos estratégicos, con el objeto de hacer realidad las políticas oceánicas en las cuales se integra el trabajo de diversos ministerios del Estado ecuatoriano, garantizando así los derechos soberanos del Ecuador y sus 200 millas marinas; y, evitando daños irreparables anunciados ya contra el ecosistema.

Cabe destacar que esta obra cumple la expectativa legal y geopolítica, tanto en la academia como en el público que ve al recurso marítimo como el

elemento esencial frente a los desafíos económicos, políticos, geográficos y de seguridad. Cumple, también, con la expectativa académica, por cuanto su contenido no está inmerso en abstracciones o eufemismos que imprimen dificultades en su lectura.

Al ser elaborada por un oficial de la Armada ecuatoriana - de prolongada trayectoria y experiencia en el tema de océano-política -, esta obra destaca una nueva perspectiva de pensamiento y reflexión en temas marítimos, por lo que este libro ilumina un nuevo panorama a la investigación geopolítica y una grata esperanza de zarpar hacia sus páginas y arribar a un puerto lleno de ideas y conocimientos.

Kléver Antonio Bravo

Capítulo



1

LA GOBERNANZA DE LOS OCEANOS

CONCEPTUALIZACIÓN

La Gobernanza de los Océanos es un instrumento de carácter universal que permite enlazar a las convenciones internacionales y las organizaciones que regulan la utilización de los océanos, con el fin de lograr su aplicación a nivel nacional, regional y mundial para alcanzar el desarrollo sostenible del océano (Kimball, 2003).

Para la International Union for Conservation of Nature and Natural Resources (IUCN), este es un valioso instrumento que permite comprender la profunda interacción que existe entre los componentes del ecosistema: “ríos transportando agua dulce y contaminación al mar, degradación de la tierra en áreas costeras, contaminación transportada por aire, larvas y huevos de especies transportadas a larga distancia por las corrientes oceánicas y las aguas de lastre, la mezcla natural de masas de agua debido a la circulación oceánica, temperatura, salinidad, mareas o la acción del viento y las tormentas Kimball (2003:52),”¹.

Según Scott Hajost, Ex Director Ejecutivo de la UICN, la gobernanza tiene tres propósitos (Kimball, 2003):

1. Servir de guía general sobre cómo usar y desarrollar instrumentos legales internacionales. “Debe ser usado como un recurso para identificar que convenciones y organizaciones internacionales juegan un rol en tratar varias fuentes de contaminación marina, prácticas de pesca no sustentables, especies invasoras u otras amenazas a la biodiversidad”.

2. “Identificar fortalezas y debilidades en arreglos internacionales para cada problema. Las sugerencias del informe para posteriores desarrollos legales internacionales, intentan estimular el debate, la nueva investigación e ideas frescas”.

3. “Promover la discusión de como avanzar la gobernanza del océano a nivel regional, basándose en la importancia de mantener los bienes y servicios del ecosistema para la gente que depende de ellos”.

1 Kimball, L. A. *La Gobernanza Internacional del Océano*. (S. S. Ricardo Delfino, Trad.) IUCN, Gland Switzerland and Cambridge. UK. Informe 2003, pág. 52.

Por su parte, el Informe del Comité de Pesca, correspondiente al 30 Período de Sesiones (Italia, 9-13 de Julio de 2012:3), establece que “el término gobernanza se utiliza ampliamente para hacer referencia a las instituciones, los instrumentos y los procesos que van desde la gestión operacional a corto plazo hasta la elaboración y planificación de políticas a largo plazo; y desde formas convencionales de administración hasta formas modernas de procesos participativos de adopción de decisiones. Estos incluyen las políticas (gobernanza de alto nivel) y la gestión (ejecución práctica de políticas)”².

Resulta evidente entonces, que un instrumento de esta naturaleza, exige la conformación de redes institucionales que sean capaces de vincular las políticas de carácter nacional, regional y mundial, y, en cada uno de esos niveles, procurar la generación de actividades e intereses que sean consecuentes con los intereses que se persiguen.

Según el mismo informe, que recoge la opinión de Mahon, R. Fanning: “la gobernanza también puede concebirse desde una perspectiva más amplia, para que abarque todas las interacciones entre los diversos interlocutores (actores y/o partes interesadas), las instituciones, tanto formales como informales, que determinan esas interacciones, y todas las formas de dirección menos jerárquicas y abiertas a la organización”.

EL DERECHO DEL MAR DESDE SU ORIGEN

La evolución del Derecho del Mar puede ser clasificada en 2 grandes partes (Szekely, 2002), la primera de las cuales abarca varios siglos en la historia de la humanidad y la segunda es relativamente joven. Alberto Székely denomina a la primera, “derecho del mar tradicional” y a la segunda “nuevo derecho del mar”.

Derecho del Mar tradicional

Comprendida desde el inicio mismo de los Estados-nación, pues el hombre siempre buscó a los ríos y los mares como fuente de alimento y transporte

² ITALIA, Comité de Pesca, 30 Período de Sesiones (9-13 de Julio de 2012); Gobernanza de los océanos y resultados pertinentes de Río+20; pág.3

para sus primeros asentamientos. Tal es así que podemos mencionar en esta primera etapa a la civilización mesopotámica, y a los diferentes imperios que se sucedieron en la India, China, Egipto, Grecia y Roma.

Precisamente se le atribuye al imperio romano la primera codificación del derecho del mar, bajo el concepto del “Mare Nostrum” (mar nuestro) para referirse al mar que el imperio reclamaba para sí, puesto que sus posesiones territoriales en el continente europeo y norte de África, envolvían completamente al Mar Mediterráneo. Evidentemente, basado en el poder de la dominación el “Mare Nostrum” duró hasta 1453 cuando se produce la caída de Constantinopla y el fin del imperio romano.

Un siglo y medio más tarde, en el año de 1609, surge el concepto del “Mare Liberum” (mar libre) propuesto por el holandés Hugo Grocio, el cual sostenía que “los mares no son susceptibles de demarcación, ni de ocupación, y por ende no pueden estar sujetos a la jurisdicción de un Estado” (Sepulveda, 2001). En definitiva la tesis de Grocio -que incluso desafió la autoridad del Papa en el tema de la bula para resolver los conflictos entre España y Portugal- establecía que ningún Estado podía ejercer la posesión de los mares, porque estos pertenecían a todos aquellos que tuvieran la capacidad de ocuparlos.

En 1635 John Selden por orden del rey de Inglaterra escribió y publicó el Tratado “Mare Clausum” (mar cerrado) en el cual conceptualizaba aquella porción de mar u océano que se encuentra bajo la jurisdicción de un Estado y que evidentemente, los demás Estados no tienen derecho de acceder al mismo (Rivera, 2004). Como se puede apreciar, sin llegar a desconocer la teoría de Grocio, el “Mare Clausum” vendría a constituir una excepción del “Mare Liberum”.

Cornelio Van Bynkershock, otro tratadista holandés publicó en 1702 el “Dominio de los Mares” (Proaño, 2006), en la búsqueda de conciliar los conceptos de Grocio y Selden, en su lucha de los mares libres versus los mares cerrados, y propone la división de las zonas marítimas en: mar territorial y alta mar. La extensión del mar territorial estaba basada en el derecho a la neutralidad y a la defensa del Estado, motivo por el cual dicha extensión correspondería al alcance de tiro de un cañón. Posteriormente sería Fernando Galiani quien propondría en 1782 que la extensión del mar

territorial debía ser de 3 millas náuticas, debido a que esa era la distancia máxima hasta la cual llegaba el alcance de los cañones de la época y por lo tanto, satisfacía las necesidades de defensa y neutralidad de un Estado (García, 1966). Con el desarrollo de la tecnología y el aumento del alcance de las armas, la extensión de tres millas como mar territorial fue quedando en la obsolescencia.

Por su parte los Estados latinoamericanos que a inicios del siglo XIX habían alcanzado su independencia de España y Portugal, demandaban un nuevo criterio para la determinación de la extensión del mar territorial, que no esté **basado** en la defensa militar, sino más bien en la defensa del aspecto económico proveniente de las riquezas que dicha porción de mar podía brindar a sus habitantes. Cabe mencionar que en la práctica ni siquiera las potencias marítimas acogían para sí la tesis de las 3 millas de mar territorial y de manera unilateral adoptaban la distancia que mas convenía a sus intereses, ejemplo que fue seguido por las naciones recién liberadas como Chile, Argentina, Ecuador, El Salvador.

Al comenzar el siglo XX, los desacuerdos sobre la materia fueron en aumento, generando posibilidades de conflicto entre los Estados, motivo por el cual la Liga de las Naciones dispuso que se incluyera la solución de esta discrepancia como parte de la agenda de la conferencia a celebrarse en La Haya en 1930. En dicha conferencia participaron cuarenta y ocho Estados, quienes trataron de llegar a un acuerdo sobre la extensión del mar territorial sin resultados positivos, por lo que a este primer intento se lo puede calificar también como el primer fracaso, producto del cual y por casi 3 décadas más “la cuestión tuvo que quedar a la suerte del derecho internacional consuetudinario, es decir de las prácticas individuales de los Estados” (Széleky, 2002) .

El presidente de los Estados Unidos, Harry S. Thruman, el 28 de septiembre de 1945, realizó las proclamaciones presidenciales No. 2667 y No. 2668 (Székely, 2002) reclamando las plataformas continentales adyacentes a sus costas y a sus islas con la primera, mientras que la segunda refería a la intención de proteger a futuro, ciertas especies vivas amenazadas por la sobreexplotación en determinados sectores de su mar territorial y áreas adyacentes en alta mar.

En vista de una errónea interpretación de la segunda proclama Thrumán, puesto que la expansión más allá de las 3 millas solo se trataba de una intención en caso de necesidad, que nunca fue ejecutada por los Estados Unidos, esta acción fue emulada por otros países como México (1945), Argentina y Panamá (1946), Chile y Perú (1947), Costa Rica (1948), Honduras, Brasil y El Salvador (1950), Nicaragua (1961), Ecuador (1966) y Uruguay (1969). Estos fueron los primeros países que, con el fin de preservar sus intereses marítimos, declararon sus derechos sobre un espacio de 200 millas náuticas contadas desde sus costas y que poco a poco fueron reduciendo sus demandas, con ciertas excepciones como las de Ecuador y El Salvador quienes en sus legislaciones internas incorporaron un mar territorial de 200 millas.

Frente a esta nueva posibilidad de conflicto, posterior a la segunda guerra mundial que acababa de terminar, la Organización de Naciones Unidas en 1949 incluyó en su agenda la determinación de la extensión universal del mar territorial y casi 7 años más tarde, en 1956 concluyó el octavo período de sesiones con un proyecto de 73 artículos que sirvieron de base para la Primera Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar realizada en 1958 en Ginebra, la cual fracasó rotundamente en su intento de establecer la anchura del mar territorial, puesto que no se lograron acuerdos en esta materia. La Segunda Conferencia fue convocada para 1960 en la misma ciudad y el fracaso volvió a repetirse, sin embargo de lo cual a partir de esa fecha, las naciones de manera consuetudinaria empezaron a adoptar la distancia de 12 millas como extensión del mar territorial.

Nuevo Derecho del Mar

En el siguiente capítulo se trata en profundidad sobre los acontecimientos relacionados con la evolución del derecho internacional del mar, posteriores a los hasta aquí mencionados; sin embargo, es importante destacar en esta sección que luego de los fracasos de 1958 y 1960 para definir la extensión del mar territorial, el tema quedó subyacente hasta cuando gracias a las investigaciones realizadas en los fondos marinos, nuevamente el mundo vuelve su mirada al mar con el fin de regular las actividades en este espacio marítimo.

Para la década de los setenta el mundo era muy distinto gracias a la paulatina descolonización de algunos continentes y mediante la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar iniciada en 1974 en Caracas, no solo que se consiguió normar a los fondos marinos, sino que también se abarcaron los temas de plataforma continental, alta mar, la zona económica exclusiva y la tan discutida extensión del mar territorial, para culminar el 10 de Diciembre de 1982 con la apertura a la firma de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, en Montego Bay, Jamaica.

ORGANIZACIONES Y PROYECTOS INTERNACIONALES

La Gobernanza de los Océanos está sustentada en organizaciones y proyectos internacionales suscritos y aceptados entre los diferentes países, algunos de los cuales se detallan a continuación.

Organización Marítima Internacional – OMI

Ilustración 1: Logotipo de la OMI



Fuente: www.marina-mercante.com.ar/imágenes/artículos/Logo_OMI_last.png

Los objetivos generales de la Organización Marítima Internacional (OMI) se recogen en el lema: “Una navegación segura, protegida y eficiente en mares limpios”.

La OMI es el único organismo especializado de las Naciones Unidas con sede en el Reino Unido. Actualmente (junio de 2013) está integrada por 170 Estados Miembros y tres Miembros Asociados. El órgano rector de la OMI es la Asamblea, que se reúne una vez cada dos años. Entre los periodos de sesiones de la Asamblea, el Consejo, integrado por 40 Gobiernos Miembros elegidos por la Asamblea, ejerce las funciones de órgano rector. La OMI es una organización técnica cuyo trabajo, en su mayor parte, lo realizan varios comités y subcomités (OMI, 2014).

La OMI ha fomentado la adopción de unos 50 convenios y protocolos, así como de más de 1000 códigos y recomendaciones sobre seguridad y protección marítimas, prevención de la contaminación y otras cuestiones conexas³.

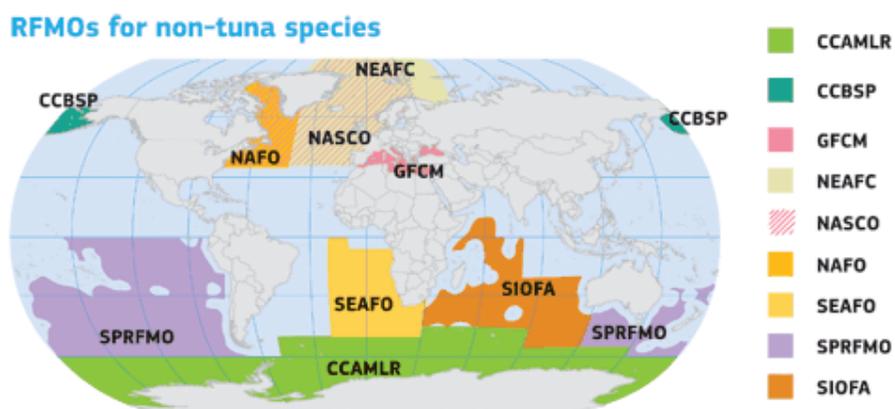
Organizaciones Regionales de Pesca (ORP)

Las organizaciones regionales de pesca se caracterizan por agrupar a diferentes países ubicados en una misma región con intereses comunes; particularmente, en este caso, se trata de los intereses pesqueros en la zona de mar que comparten.

Dependiendo de la región donde se encuentran, algunas de ellas se encargan de la administración de todas las poblaciones de peces que se encuentran en una zona concreta, mientras que otras organizaciones se encargan de manera específica, de las especies altamente migratorias, especialmente túnidos, en extensiones oceánicas de mayor vastedad.

Las organizaciones brindan atención a los países de la región a la que pertenecen, así como también a aquellos países que se encuentren interesados en sus recursos ictiológicos.

Ilustración 2: Organizaciones regionales de ordenamiento pesquero para especies distintas del atún.



Fuente: http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/international/rfmo/index_es.htm

3 ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL. [en línea] Disponible en <http://www.imo.org/pages/home.aspx>. Acceso: 11 abril 2015

“Algunas ORP son puramente consultivas, pero la mayoría están facultadas para establecer límites de capturas y esfuerzo pesquero, medidas técnicas y obligaciones de control” (Comisión Europea)⁴.

Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT)

La Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT) es una “organización responsable por la conservación y ordenación de atunes y otras especies marinas en el Pacífico Oriental” (CIAT, 2014).

Los países que conforman dicha Comisión son: Belice, Canadá, China, Colombia, Corea, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Francia, Guatemala, Japón, Kiribati, México, Nicaragua, Panamá, Perú, Taipei Chino, Unión Europea, Vanuatu y Venezuela⁵. La CIAT también tiene responsabilidades importantes en la ejecución del Programa Internacional para la Conservación de los Delfines (PICD), y proporciona la sede para la Secretaría de dicho Programa⁶. La CIAT funciona bajo la autoridad y dirección de un Convenio celebrado entre la República de Costa Rica y los Estados Unidos de América en 1950. El Convenio está abierto a la afiliación de todas las naciones cuyos ciudadanos pescan atunes en el Océano Pacífico Oriental (OPO). Bajo esta estipulación, varios países se han afiliado al Convenio desde 1950, entre ellos el Ecuador que lo hizo en 1961 (CIAT, 2014).

El personal de la CIAT tiene como obligaciones principales:

- a. Estudiar la biología, ecología, y dinámica poblacional de los atunes y especies afines del Océano Pacífico oriental, para así determinar el efecto que ejerce la pesca y los factores naturales sobre su abundancia.
- b. Recomendar medidas de conservación que mantengan a los stocks de peces a niveles que permitan lograr las capturas máximas sostenibles, siempre y cuando las investigaciones de la Comisión indiquen que tales medidas sean necesarias.

4 Organizaciones regionales de pesca. Comisión Europea [en línea] Disponible en http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/international/rfmo/index_es.htm. Acceso: 11 abril 2015

5 <https://www.iattc.org>

6 Organización, funciones, y logros de la comisión Interamericana del atún Tropical. William H. Bayliff [en línea] Disponible en <http://www.iattc.org/PDFFiles2/SpecialReports/IATTC-Special-Report13-SPN.pdf>. Acceso: 11 abril 2015

De acuerdo a lo estipulado en el Programa Internacional para la Conservación de Delfines, suscrito por más de 11 naciones (miembros y no miembros de la CIAT), la CIAT administra un programa internacional de observadores a bordo de embarcaciones atuneras de cerco, operando en el Océano Pacífico Oriental. Para desempeñar sus labores, los observadores acompañan a buques atuneros de cerco en sus faenas de pesca en altamar, coleccionando información pertinente al programa. Esta información incluye, pero no está limitada a:

- Conteo e identificación de cetáceos y fauna marina en general, observada durante las faenas de pesca.
- Toma de datos biológicos, pesqueros y oceanográficos.
- Muestreo biológico de fauna acompañante.

Ilustración 3: Área de responsabilidad de la CIAT



Fuente: <https://www.iattc.org/>

México en 1978 se retiró de la CIAT debido a que el sistema de asignación de cuotas de captura no le favorecía ya que su flota atunera era muy pequeña y la Comisión se basaba en el principio: *el que llega primero pesca primero*.

En junio de 1999 México volvió a ingresar a la CIAT como miembro de pleno derecho. Su reingreso estuvo basada en:

“ (...) la necesidad de tomar parte activa en las decisiones sobre la administración del recurso atunero, lo cual además resultaba absolutamente indispensable, toda vez que gran parte del recurso atunero se localiza en aguas de la ZEE mexicana y de que actualmente la flota atunera mexicana es la más importante del área ya que representa aproximadamente 40% del total de la flota con una proporción similar en las capturas en el área”⁷ (CIAT, 2014).

Esto claramente refleja la forma en la cual el Estado mexicano maneja los intereses pesqueros en el área del atún, con el fin de preservar, conservar y explotar la especie, de la manera más conveniente para sus necesidades.

Entre las medidas más importantes que la Comisión CIAT ha emitido para normar las actividades relacionadas con la pesca del atún, tenemos las siguientes (CIAT, 2014)⁸:

- La aplicación de una cuota global de atún
- El establecimiento de límites de capacidad de acarreo de los buques operando en el área
- Medidas para mitigar el impacto de la pesca atunera sobre las tortugas marinas
- Medidas sobre la conservación de tiburones capturados en asociación con las pesquerías en el Océano Pacífico Oriental y medidas para regular el uso de Dispositivos Agregadores de Peces (FADs, por sus siglas en inglés).

Todas ellas han sido necesarias de implementar con el fin de asegurar la sustentabilidad del atún y por consecuencia la rentabilidad de las flotas atuneras a lo largo y ancho de su área de influencia.

Organización Regional de Ordenamiento Pesquero del Pacífico Sur (OROP-PS)

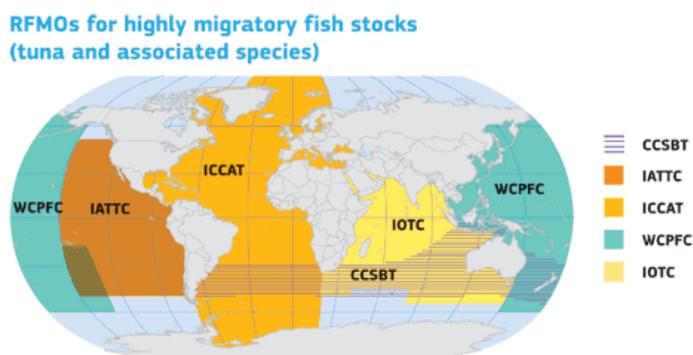
En el año 2006, se realizó una reunión de delegados de los gobiernos de Australia, Chile y Nueva Zelanda con el fin de establecer un arreglo de carácter multilateral que permita como objetivo final, crear una organización

⁷ <https://www.iattc.org>

⁸ Ibídem

para la conservación y manejo de los recursos pesqueros transzonales en la alta mar del océano Pacífico Sur.

Ilustración 4: Organizaciones Regionales de Ordenamiento Pesquero para Especies Altamente Migratorias (Atún y especies asociadas)



Fuente: http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/international/rfmo/index_es.htm

Para lograr este objetivo, en la ciudad de Auckland, Nueva Zelanda se adoptó, con fecha 14 de noviembre del 2009, la Convención para la Conservación y Manejo de los Recursos Pesqueros de la Alta Mar del Pacífico Sur, cuyas negociaciones se extendieron por cuatro años (2006-2009), a través de ocho ronda internacionales y negociación, con la participación de 32 países, territorios y posesiones, así como observadores de organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales.

Finalmente, el objetivo planteado fue conseguido y mediante la Convención se creó la Organización Regional de Administración Pesquera para la Alta Mar del Pacífico Sur, que regula los recursos transzonales y especies discretas del área de la Convención.

La Convención entró en vigor el 24 de agosto de 2012, con el depósito del instrumento de ratificación de Chile⁹. El detalle de las ratificaciones de esta Convención se puede observar en la página del Depositario en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Nueva Zelanda.

Cabe destacar que la función principal de la Convención es el “establecimiento, adopción e implementación por parte de sus miembros, de

⁹ <http://www.subpesca.cl/institucional/602/w3-article-898.html>

medidas de conservación y manejo para los recursos pesqueros del área, así como también el monitoreo cumplimiento y vigilancia de la implementación de las normas de conservación y manejo”.

De la misma manera, es necesario enfatizar en el objetivo de la Convención, que es: “asegurar, a través de la implementación del enfoque ecosistémico y precautorio, la conservación y manejo sustentable de los recursos pesqueros y la salvaguarda de sus ecosistemas en el largo plazo”¹⁰.

La estructura de la Convención está conformada por una Comisión y órganos subsidiarios, tales como el Comité Científico, el Comité de Administración y Finanzas, el Comité Técnico de Cumplimiento y los Comités Subregionales de Administración (este y oeste) cuya función principal es proponer medidas de conservación y manejo a la Comisión. La Secretaría de la Organización está situada en Nueva Zelanda (Subsecretaría de Pesca y Agricultura. Gobierno de Chile).

Adhesión del Ecuador a la OROP-PS

En el mes de Septiembre del 2014, la Secretaría Técnica del Mar, presentó a la Comisión de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral de la Asamblea Nacional, la propuesta para que Ecuador sea miembro de la Organización Regional de Ordenamiento Pesquero del Pacífico Sur (OROP-PS), en vista que este instrumento fue creado bajo el amparo de la CONVEMAR y del Acuerdo de Nueva York de 1995.

Los argumentos presentados fueron que el Convenio facilita la cooperación para la preservación y uso sustentable de las especies pesqueras migratorias y transzonales; la necesidad de participar en la toma de decisiones, defender los intereses marítimos del Ecuador en aguas internacionales; y, llegar a la repartición de las cuotas de pesca de recursos que actualmente no son explotados por las flotas ecuatorianas, pero que podrían serlo a futuro.

Salvo disposición en contrario, la Convención aplica a las aguas del Océano Pacífico, más allá de las áreas de la jurisdicción nacional, es decir, fuera de las 200 millas contadas desde las líneas de base rectas, respetando la soberanía ecuatoriana en todos sus espacios marítimos.

10 *Ibidem*

La Comisión de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, presidida por el asambleísta Fernando Bustamante, continuó el análisis y tratamiento del pedido de aprobación de la Convención para la “Conservación y Ordenación de los Recursos Pesqueros de Alta Mar del Océano Pacífico Sur”¹¹.

Fotografía 1: Reunión en la Asamblea Nacional con la SETEMAR.



Fuente: www.asambleanacional.bob.ec/noticias/relaciones_internacionales

Según el Instrumento de Adhesión a la CONVEMAR firmado por el Canciller de la República del Ecuador el 19 de Septiembre del 2012, en la Declaración XII se establece lo siguiente:

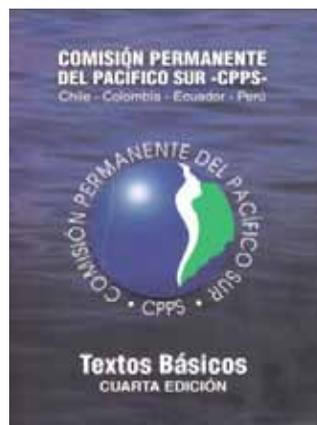
De conformidad con las disposiciones pertinentes de la Convención, cuando la misma población o poblaciones de peces asociadas se encuentren tanto dentro de la zona ecuatoriana de 200 millas como en un área marítima adyacente a dicha zona, los Estados cuyos nacionales pesquen en el área adyacente a la zona ecuatoriana, están obligados a acordar con el Estado ecuatoriano las medidas necesarias para su conservación y protección, así como para promover su optima utilización. A falta de dicho acuerdo, el Ecuador se reserva el ejercicio de los derechos que le corresponden conforme el artículo 116 y otras disposiciones de la Convención, así como de las demás normas pertinentes del derecho internacional.

¹¹ www.asambleanacional.gob.ec/noticias/relaciones_internacionales

La Comisión Permanente del Pacífico Sur

Conforme al Estatuto vigente desde el 1º de enero del 2013, la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), constituye un sistema marítimo regional ubicado en el Pacífico Sudeste, para consolidar la presencia de los países miembros de la organización en dicha área geográfica y proyectar su presencia, “tanto hacia las zonas aledañas cuanto a la vinculación con la Cuenca del Pacífico” (CPPS, 2014)¹².

Ilustración 5: Portada de los textos básicos de la CPPS



Fuente: Comisión Permanente del Pacífico Sur, Textos Básicos, 4ta Edición

Competencias de la CPPS (CPPS, 2012)

- “Promover la conservación de los recursos vivos de la zona marítima de soberanía y jurisdicción de los Estados parte de la CPPS en el Pacífico Sudeste y más allá de esta zona, con especial referencia a las poblaciones de peces transzonales y a las poblaciones de peces altamente migratorios”.
- “Coordinar, cuando fuere pertinente, las políticas marítimas de los Estados parte de la CPPS, con miras a la adopción de posiciones comunes.
- Impulsar el desarrollo progresivo del Derecho del Mar y la consolidación de la normativa regional en la materia”.
- “Promover la realización de acciones conjuntas y obtener la asistencia técnico-financiera en las investigaciones oceánicas, climáticas, biológicas

¹² <http://www.cpps-int.org/cpps-docs/gen-info/estatuto-2012.pdf>

y ecológicas para el óptimo aprovechamiento de la zona marítima y de las áreas costeras de los Estados parte”.

- “Incrementar la colaboración entre los Estados parte, con el fin de poner en práctica políticas y mecanismos de cooperación económica para el aprovechamiento de los recursos marinos”.

- “Obtener la asistencia técnico-financiera, tanto de las agencias especializadas del Sistema de las Naciones Unidas y del Sistema Interamericano, cuanto de otras fuentes externas, ya sean bilaterales o multilaterales y de otros organismo y agencias internacionales, para el desarrollo de las políticas, planes, proyectos y programas de los Estados miembros de la CPPS”.

- “Promover la evaluación de los recursos naturales y de las pesquerías en el Pacífico Sudeste, con vista a su desarrollo y explotación económica sustentable, aprovechando las capacidades instaladas de los Estados miembros”.

Órganos de la CPPS (CPPS, 2012):

a) La Asamblea

Conformada por los representantes acreditados por las Secciones Nacionales de cada uno de los Estados Miembros. El cargo de Presidente de la Asamblea es rotativo, siguiendo el orden alfabético de los Estados Miembros y ostenta la máxima representación política de la CPPS.

b) El Comité Ejecutivo

Es el órgano encargado de velar por el cumplimiento de las decisiones de la Asamblea y de supervisar las labores de la Secretaría General. El Comité Ejecutivo está conformado por los Presidentes de las Secciones Nacionales de la CPPS o su alterno.

c) Las Secciones Nacionales

Constituyen instancias de enlace permanente, facilitación y coordinación entre los Ministerios de Relaciones Exteriores de cada país miembro. Son

presididas por un alto funcionario quien actúa como representante autorizado ante la CPPS.

d) Los Grupos de Trabajo

La CPPS podrá establecer, por resolución de la Asamblea o decisión del Comité Ejecutivo, Grupos de Trabajo para el desarrollo de sus actividades. Estos grupos deberán actuar de acuerdo con los términos de referencia que serán aprobados por la Asamblea o el Comité Ejecutivo al momento de su creación.

e) La Secretaría General

“Es el órgano ejecutivo de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, responsable del cumplimiento de los objetivos de la organización mediante la ejecución de las labores y funciones que le sean encomendadas por los Convenios vigentes, por las Declaraciones Presidenciales y Ministeriales, y por los mandatos y resoluciones/decisiones de la Asamblea”. (CPPS, 2014)

En el Ecuador, desde el 2001 funciona en la ciudad de Guayaquil y está conformada por el Secretario General y tres direcciones:

1. Dirección de Asuntos Jurídicos y Política Marítima Internacional;
2. Dirección de Asuntos Científicos y Recursos Pesqueros; y,
3. Coordinación Técnica Regional del Plan de Acción para la Protección del Medio Marino y Áreas Costeras del Pacífico Sudeste.

De conformidad con el sistema vigente, el cargo de Secretario General es ejercido por el funcionario propuesto por el gobierno del país que, de acuerdo con el mecanismo de rotación, le corresponda ejercer la Secretaría General. Este es elegido por un período de cuatro años.

El Secretario General también ejerce las funciones de Secretario Ejecutivo del Plan de Acción de Protección del Pacífico Sudeste y debe:

- Acoger y coordinar las iniciativas inspiradas en el Plan de Acción que le sean presentadas por los Puntos Focales Nacionales y canalizarlas por las vías apropiadas.

- Informar regularmente a los Puntos Focales Nacionales de los progresos conseguidos en la ejecución de los trabajos, los resultados alcanzados y los problemas planteados.
- Preparar documentos de proyectos para actividades concretas convenidas como parte del Plan de Acción.
- Investigar y coordinar la ejecución de los proyectos con organizaciones internacionales, regionales y subregionales, de conformidad con los programas aprobadas.
- Organizar las reuniones de la Autoridad General y del Grupo Consultivo que hayan de celebrarse en relación con el Plan de Acción, incluyendo la preparación de los documentos correspondientes.



Fotografía 2: Cancilleres de los países miembros de la CPPS.

Rafael Roncagloio (Perú), Alfredo Moreno (Chile), Ricardo Patiño (Ecuador) y María Angela Holguín (Colombia) junto al Secretario General de la CCPS 2012, Contralmirante Héctor Soldi.

Fuente:http://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/news/imagen_news_thumb/Cancilleres%20en%20CPPS1.jpg

PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS

Plan de Acción para la Protección del Medio Marino y Áreas Costeras del Pacífico Sudeste

En 1981 la CPPS aprobó el Plan de Acción para la Protección del Medio Marino y Áreas Costeras del Pacífico Sudeste junto con el Convenio para la Protección del Medio Marino y la Zona Costera del Pacífico Sudeste y otros acuerdos complementarios, los mismos que constituyen la base para una fructífera cooperación regional para la conservación del medio marino y costero. En este Plan de Acción se incluye a Panamá, además de los países que conforman la Comisión.

El Plan tiene como objetivo proteger y preservar a la región contra todo tipo y fuente de contaminación, reconociendo el valor económico, social y cultural del mar.

Cuenta con el apoyo financiero del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), y guarda las mismas características de los otros Programas de Mares Regionales que ha promovido el PNUMA.

El Plan tiene como marco legal general el Convenio para la Protección del Medio Marino y las Zonas Costeras del Pacífico Sudeste, también llamado “Convenio de Lima” de 1981, que obliga a las Altas Partes Contratantes a esforzarse, ya sea individualmente o por medio de la cooperación bilateral o multilateral, en adoptar las medidas apropiadas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino y las zonas costeras del Pacífico Sudeste y para asegurar una adecuada gestión ambiental de los recursos naturales.

Las áreas de trabajo en las cuales se enfoca el Plan de Acción son: las áreas marinas protegidas, la basura marina, contaminación marina, mamíferos marinos, tortugas marinas y los manglares.

El mandato dado a la CPPS para ampliar el ámbito de sus actividades en la Cuenca del Pacífico, y promover los intereses económicos de sus países miembros a la región Asia-Pacífico, colocan a esta organización ante un nuevo desafío, cuyo éxito redundará en un mayor desarrollo económico y social de los países miembros.

La Comisión Permanente del Pacífico Sur ha adoptado, desarrollado e implementado algunos proyectos de trascendental importancia para sus países miembros. Dicho sea de paso estos proyectos tienen un alcance e impacto global, los mismos que se describen a continuación.

Estudio Regional del Fenómeno El Niño (ERFEN)

El Programa para el Estudio Regional del Fenómeno El Niño en el Pacífico Sudeste (ERFEN) es uno de los más importantes de la CPPS por su visión global, carácter interdisciplinario, naturaleza multinacional, continuidad, logros y por las posibilidades de aplicación de sus resultados científicos en las diversas actividades sociales, económicas y humanas realizadas por el hombre, sea para reducir daños o efectos negativos y aprovechar beneficios.

El ERFEN fue configurado en 1974 e inició sus actividades en 1976 con énfasis en la oceanografía biológica (CPPS, 2012)¹³. A pocos años de sus actividades y basándose en la experiencia de drásticos eventos (ENOS El Niño 1972 - 1973 y de 1982 - 1983), el programa pronto adquirió notable suficiencia en los aspectos físicos- oceanografía y meteorología- y en los biológico-pesqueros relativos a la incidencia del fenómeno en los recursos hidrobiológicos que sustentan importantes pesquerías de la región.

Se ha avanzado significativamente en la evaluación del clima marino y sus variabilidades (especialmente en los episodios cálidos El Niño y los fríos de La Niña), en el aviso anticipado de su aparición, considerando la información regional y extraregional, y en la cuantificación de sus impactos en el ámbito pesquero principalmente.

El ERFEN es, por lo tanto, un programa de cooperación regional coordinado por la CPPS, que está relacionado con los cambios climáticos y oceanográficos, pero sobretodo tiene que ver con las afectaciones y consecuencias de dichos cambios en la vida de las poblaciones costeras, de los países que conforman el Pacífico Sudeste.

Los estudios producidos por esta organización son de vital importancia para la planificación de la agricultura, la pesca y la gestión de riesgos en las costas de Colombia, Ecuador, Perú y Chile.

13 <http://www.cpps-int.org/index.php/quehacer/oceanografia-regional/erfen>

El ERFEN realiza sus actividades sustentado en el esfuerzo integrado de más de 22 instituciones científicas de Chile, Colombia, Ecuador y Perú, y dispone de los siguientes mecanismos institucionales para el desarrollo de sus actividades:

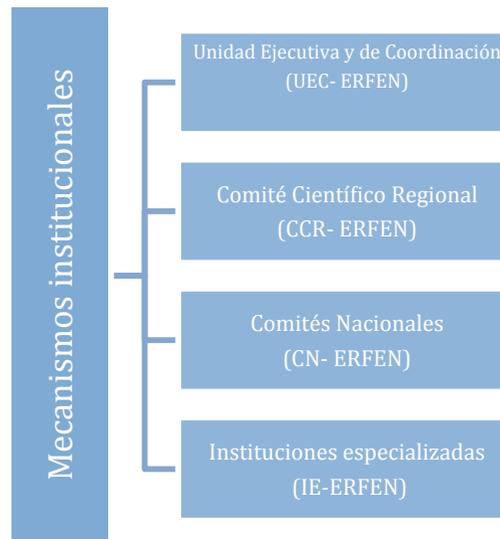


Ilustración 7: Estructura interna del ERFEN

Fuente: Artículo XI “Mecanismos institucionales” del “Protocolo sobre el Programa para el Estudio Regional del Fenómeno de El Niño en el Pacífico Sudeste (ERFEN)”.

El Protocolo ERFEN promueve el intercambio de investigadores para la cooperación científica y técnica, además de la ampliación de las capacidades nacionales para el manejo e interpretación de la información, a fin de mejorar la capacidad de pronóstico del fenómeno El Niño y contribuir a la mitigación de los efectos perjudiciales y aprovechar los efectos benéficos.

Proyecto SPINCAM II



Ilustración 5: Logotipo de la Red de Datos SPINCAM II

Fuente: www.spincamnet.net

“La Gestión Integrada del Área Costera (ICAM, por sus siglas en inglés) es un proceso continuo y dinámico que permite la armonización y coordinación entre las instituciones y grupos de usuarios con autoridad e interés en las áreas y recursos costeros, apuntando al uso sustentable, desarrollo y protección de las áreas marino-costeras y sus recursos.

El concepto ICAM ha sido recomendado por la Cumbre de Río de Janeiro (CNUMAD, 1992) y, más recientemente, por la Cumbre de Johannesburgo (WSSD, 2002), al igual que varias convenciones mundiales y regionales (CDB, 1995; GPA-LAS, 1995; Convención de Mares Regionales, revisada en 1995)” (CPPS, 2014).

SPINCAM fue diseñado para establecer un marco indicador de gestión integrada del área costera (ICAM) a nivel nacional y regional en los países del Pacífico Sur (Chile, Colombia, Ecuador, Panamá y Perú), centrándose en el estado del ambiente costero y marino y las condiciones socioeconómicas para proporcionales a los actores costeros información sobre la sustentabilidad de prácticas y desarrollo de gestión costera existentes y futuras.

La primera fase del proyecto SPINCAM se desarrolló entre 2009 y principios del 2012 bajo la coordinación de la COI-Unesco y la Comisión Permanente del Pacífico Sur. En la primera fase se desarrollaron indicadores nacionales para cada país y cinco indicadores regionales piloto: 1) áreas marinas y costeras protegidas; 2) densidad de población; 3) herramientas de planificación para la gestión integrada de zonas marinas y costeras; 4) calidad del agua; y 5) especies de interés comercial¹⁴. El objetivo de la segunda fase - SPINCAM II- es apoyar el desarrollo de herramientas de toma de decisiones e implementación de ICAM a través de una capacidad mejorada de la gestión de datos e información, conocimientos, comunicación y trabajo en red a nivel nacional y regional.

El proyecto se articula alrededor de cuatro objetivos específicos:

- 1) Fortalecer el marco de indicadores ICAM nacionales y regionales para asistir en la toma de decisiones a través de alianzas y colaboraciones entre las instituciones.

¹⁴ Los resultados del proyecto se pueden encontrar en la página web spincamnet.org y del geportal SPINCAM.

- 2) Coordinar e integrar aún más los sistemas de datos e información nacional marino-costera a través de los 'Centros de Datos Oceanográficos Nacionales' de la IOD y otros sistemas de datos nacionales, en estrecha cooperación con proyectos IODE relevantes, en un sistema de datos e información SPINCAN regional, y con especial énfasis en la calidad de los datos, archivo, conservación y productos a partir de datos.
- 3) Diseñar e implementar una estrategia para diseminación y toma de conciencia del marco de indicadores ICAM para los actores locales y regionales.
- 4) Promover una capacitación continua para fortalecer las capacidades institucionales, el uso de una gestión basada en indicadores y el desarrollo y mantenimiento de información, y un sistema de gestión de datos en estrecha colaboración con programas y proyectos de la COI al igual que con organizaciones regionales.

Las actividades a ser emprendidas en el marco del Proyecto SPINCAM II están organizadas alrededor de cinco paquetes de trabajo (WPs), relacionados con los objetivos específicos para así facilitar su implementación y coordinación:

- WP1 Coordinación del Proyecto
- WP2 Plataforma de Indicadores ICAM
- WP3 Sistema de Datos en Información
- WP4 Comunicación
- WP5 Desarrollo de Capacidades

Proyecto GLOBALLAST

El agua de lastre utilizada por los buques constituye una fuerte amenaza para los ecosistemas, pues es capaz de transportar e introducir especies invasoras en ecosistemas que se encuentran a miles de millas de distancia del puerto de origen, pudiendo causar impactos extremadamente severos al ambiente, la economía y la salud.

“El Programa Global de Manejo de Aguas de Lastre (GloBallast GEF/UNDP/IMO) fue creado para ayudar a los países en vías de desarrollo a reducir la introducción de organismos acuáticos invasores y patógenos

transportados en las aguas de lastre de los buques. En la primera parte, que se inició en 2000, intervinieron 6 países”¹⁵.

“Desde 2005 la Organización Marítima Internacional (OMI) inició la fase preparatoria del proyecto “OMI/PNUD/GEF Asociación GloBallast” (GloBallast Partnership) con miras a la implementación a escala global del proyecto *Construyendo Asociaciones para Asistir a los Países en Vías de Desarrollo a Reducir la Transferencia de Organismos Acuáticos Dañinos en Aguas de Lastre de los Buques*” (CPPS, 2014).

Resulta claro observar que el programa busca prestar apoyo a los países y/o regiones particularmente vulnerables, para que puedan normar y reglamentar mediante reformas legales y políticas adecuadas las actividades marítimas y de esta manera alcanzar los objetivos de la Convención Internacional para el Control y Manejo del Aguas de Lastre de los Buques y Sedimentos, adoptada por la OMI en febrero de 2004¹⁶.

Argentina y los países del Pacífico Sudeste han sido seleccionados para llevar a cabo el proyecto Globallast e implementar las líneas de acción allí establecidas, con la participación de todos los actores involucrados en la actividad marítima, sean gubernamentales o no.

Ilustración 6: Logotipo del Proyecto GLOBALLAST



Fuente: <http://www.car-spaw-rac.org>

15 <http://www.cpps-int.org/index.php/quehacer/oceanografia-regional/erfen>

16 *Ibídem*

Capítulo



2

LA CONVEMAR

SU ESTABLECIMIENTO

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) convocó a la I y II Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en 1956 y 1960 respectivamente, una vez que el mapa político de los continentes fuera reestablecido después de la Segunda Guerra Mundial, si que se llegase a establecer ningún acuerdo claro sobre la delimitación de los espacios marítimos.

En 1967, durante el XXII período de sesiones de la ONU, el representante de Malta, el embajador Arvid Pardo, presentó una ponencia respecto a la necesidad de iniciar la codificación de un Derecho del Mar que satisfaga los intereses marítimos de todos los países de mundo, cualquiera que sea su condición geográfica esencial, bajo dos premisas fundamentales: la primera, que cualquier tratado establecido debía garantizar la utilización de los fondos marinos y oceánicos sólo con fines pacíficos más allá de las jurisdicciones nacionales; y, la segunda, que la zona de los fondos marinos y oceánicos sean reconocidas como patrimonio común de la humanidad (Cruz, 2000; ONU, 2001).

Específicamente, el embajador Pardo, propuso un acuerdo para establecer normas de uso y explotación de los recursos localizados en los fondos marinos, los mismos que de acuerdo a los datos de la época podrían abarcar “solo en el Pacífico más de mil quinientos billones de toneladas métricas de nódulos. Los cálculos más moderados indican que, en los yacimientos de los fondos marinos, se encuentran reservas de manganeso para cuatro mil años, seis mil de cobre, ciento cincuenta mil de níquel y doscientos mil de cobalto, de acuerdo a la tasa mundial de consumo de 1960, que comparadas con las minas terrestres de los mismos minerales, de cien y cuarenta años, respectivamente, permiten entender el porqué del sensacional impacto causado por el discurso maltés al proporcionar todos estos datos” (Székely, 2002).

Este discurso fue histórico, porque sobre la base de sus conceptos, el 18 de diciembre de 1967, la Asamblea General de las Naciones Unidas resolvió establecer una comisión integrada por 35 Estados, 6 de ellos latinoamericanos,

para analizar la propuesta implícita en el discurso del Dr. Pardo, la misma que más tarde se llamó Comisión de los Fondos Marinos y Oceánicos, La Comisión.

Posteriormente, el 17 de diciembre de 1970, la ONU convocó a una nueva conferencia sobre el Derecho del Mar, en la cual se ampliaron las facultades de La Comisión. En esta conferencia participaron 86 estados miembros, de los cuales 16 eran latinoamericanos, entre ellos estaba incluido el Ecuador, en esta sesión se proclamó que:

“[...] la zona de los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional, así como sus recursos, son patrimonio común de la humanidad, cuya exploración y explotación se realizarán en beneficio de toda la humanidad, independientemente de la situación geográfica de los Estados [...]”. (CNDM- Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar , 2002)¹

En esta conferencia se requirió conciliar los diferentes puntos de vista expresados por los países desarrollados y por aquellos países en vías de desarrollo. Los primeros proponían temas muy generales, mientras que los segundos, entre los que se destacaron los suramericanos, plantearon temas relacionados al uso del mar y la explotación de los recursos naturales vivos y no vivos, de una forma racional, sostenible y sustentable; además, detallaron asuntos relacionados a la protección del medio marino contra la contaminación. Como se puede apreciar, los países desarrollados trataban de extender y prorrogar lo más que se pudiera la Conferencia, procurando tratar temas generales y no específicos, pues, no querían que exista un marco jurídico de carácter internacional que limite sus actividades en los mares del mundo. A más de los intereses expresados por los países desarrollados, se sumaron los de las grandes empresas transnacionales, las cuales habían invertido ingentes sumas de dinero en la explotación y exploración de los recursos marinos, y no querían que sus actividades se vieran restringidas por algún mecanismo de control generado por La Comisión.

La ONU mediante Resolución No. 3067, convocó al primer período de sesiones de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho

1 Asamblea General de las Naciones Unidas. Resolución No. 2749, 17 de Diciembre de 1970

del Mar, con el fin de llevar a cabo las negociaciones y demás trabajos necesarios para completar la redacción y la aprobación de artículos para una convención. Esta se realizó entre el 3 y el 4 de diciembre de 1973 en Nueva York.



Fotografía 3: III Conferencia de la ONU sobre el Derecho del Mar

Fuente: <https://www.google.com.ec/search?q=imagenes+de+onu&rlz=>

Posteriormente, se llevó a cabo un segundo período del 20 de junio al 29 de agosto de 1974 en Caracas. Fueron necesarios once períodos de sesiones, el último fue el 30 de abril de 1982², en Nueva York, en el cual se aprobó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, CONVEMAR, con 130 votos a favor, 4 en contra y 17 abstenciones (CNDM- Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar, 2002).

El 10 de diciembre de 1982 se realizó en Montego Bay (Jamaica), la ceremonia de la firma, tanto del Acta Final de la III Conferencia como de la Convención sobre el Derecho del Mar. El mismo día que fue abierta a la firma, la convención registró 119 estados signatarios.

Ya que la CONVEMAR abarca todos los asuntos de los espacios oceánicos constituyéndolos un todo indisoluble, esta fue denominada la “Constitución de los Océanos”, lo cual enfatiza la importancia de este instrumento marítimo a nivel mundial. Esta expresión está generalizada en los países que pertenecen

² Convención de las Naciones Unidas Sobre Derecho del Mar de 1982. Disponible en: <http://www.diramb.gov.pt>

a ella y en aquellos que están interesados en adherirse (CNDM- Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar , 2002).

La CONVEMAR entró en vigencia el 16 de noviembre de 1994, una vez que el sexagésimo país -Guyana- firmó su ratificación. La Convención ha sido ratificado por 167 partes, (Palestina lo hizo en 2015) la que incluye 166 Estados (164 Estados miembros de las Naciones Unidas, además de las Islas Cook y Niue) y la Unión Europea³.

Tabla 1: Hitos de la CONVEMAR

Periodo	Evento
1956-1958	I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
1960	II Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
1967	Establecimiento de la Comisión de los Fondos Marinos y Oceánicos (La Comisión)
1970	Conferencia sobre el Derecho del Mar
1973	1er Periodo de sesiones de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
1974	2do Periodo de sesiones de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
1974-1982	Once periodos de sesiones
Abril 1982	Aprobación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
Dic 1982	Firma del Acta Final de la III Conferencia Firma del Acuerdo de la Convención sobre el Derecho del Mar.
Nov 1994	Entra en vigencia la CONVEMAR

Fuente: Elaborado por el autor.

3 http://es.wikipedia.org/wiki/Convencion_de_las_Naciones_Unidas_sobre_el_Derecho_del_Mar#Firmas_y_ratificaciones.

EL TEXTO FUNDAMENTAL

El proceso de elaboración del texto

En la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1973), se diseñaron los procedimientos iniciales y los acuerdos necesarios para definir la manera en la cual iba a funcionar dicha Conferencia, tomando en consideración que se trataría de un periodo bastante largo, donde era imperiosa la necesidad de elaborar un acuerdo global sobre el derecho del mar.

La Comisión de los Fondos Marinos y Oceánicos tuvo un papel muy importante antes y durante la III Conferencia ya que desempeñó las funciones del Comité Preparatorio para la ejecución de dicha Conferencia.

El primer producto arrojado por la Conferencia fue un Reglamento (A/CONF.62/30/Rev.3), en el cual se establecía que:

“(...) en vista de que los órganos precedentes habían trabajado sobre la base del consenso y debido a la gran divergencia de intereses que existía sobre cuestiones tan importantes, se llegó a la conclusión de que el sistema tradicional de votación no sería un método satisfactorio para alcanzar los objetivos deseados. Por ese motivo, se adoptó el consenso como medio principal de adopción de decisiones.” (CNDM- Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar, 2002)⁴.

Es importante anotar que debido al gran número de participantes y la complejidad de los temas tratados, una gran parte de las resoluciones fueron tomadas en trabajos de grupo, reunidos por temas de interés común, pero “siempre ad referéndum de órganos más amplios o más oficiales, y siempre bajo la base del consenso. En general, los grupos de trabajo o de negociación eran establecidos sobre la base del interés que revistiera una cuestión determinada. En ese sentido, los Estados no se agruparon conforme a las habituales alineaciones regionales o políticas, sino que formaron grupos para tratar determinadas cuestiones y proteger intereses bien definidos”. (CNDM- Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar, 2002)⁵.

4 Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar, El Derecho del Mar- CONVEMAR, 2002, pág. 3

5 Ibídem, pág.4.

El texto de la CONVEMAR menciona varios ejemplos que demuestran lo aseverado anteriormente y que permiten apreciar la manera en la cual, los Estados con el mismo interés sobre un tema común, se reunieron. De esta manera, los estados ribereños pugnaban por una normativa que les diera derechos sobre los recursos vivos y no vivos dentro de su jurisdicción; los estados archipelágicos buscaban la creación de un régimen que vele por sus particulares condiciones insulares; los países mediterráneos deseaban de alguna manera ser tomados en cuenta en la distribución del espacio oceánico; los Estados poseedores de importantes estrechos también pugnaban por lo suyo, de tal suerte que la única forma en la que se podía llegar a acuerdos de conveniencia fue la conformación de grupos de trabajo, con temas de interés común y la aplicación del consenso en la toma de decisiones.

El concepto de consenso fue luego recogido en la Declaración que incorporaba el “acuerdo de caballeros” que se añadió al Reglamento, y los artículos se redactaron en el marco de dicho concepto. En el año de 1977 se celebró el Séptimo Periodo de Sesiones de la Conferencia, el mismo que registró un importante avance en el procedimiento al aprobarse el documento A/CONF.62/62, el mismo que consolidaba en un solo documento, los textos planteados por los diferentes grupos de trabajo de manera individual. Es importante resaltar que, a estas alturas, ya habían transcurrido 7 años desde el inicio de la Tercera Conferencia, lo que demuestra lo complejo que resultaba lograr acuerdos sobre estos temas entre el gran número de participantes. El documento en mención, denominado “Texto Integrado Oficioso para Fines de Negociación”⁶, constituía una aproximación bastante cercana a lo que podría llamarse un primer proyecto de lo que sería el texto de la CONVEMAR.

Sin embargo de lo anterior, este notable adelanto reflejaba también que las negociaciones habían llegado a un punto muy delicado y que quizás las cuestiones pendientes, que eran esenciales de resolver, podrían hacer fracasar a la Conferencia, o por lo menos retrasar todo lo que se había avanzado hasta ese momento. Afortunadamente, el propio documento reconocía las dificultades venideras y disponía, como medio de solución, la institucionalización de “diversas prácticas oficiosas”, como la conformación

⁶ *Ibidem*, pág. 7

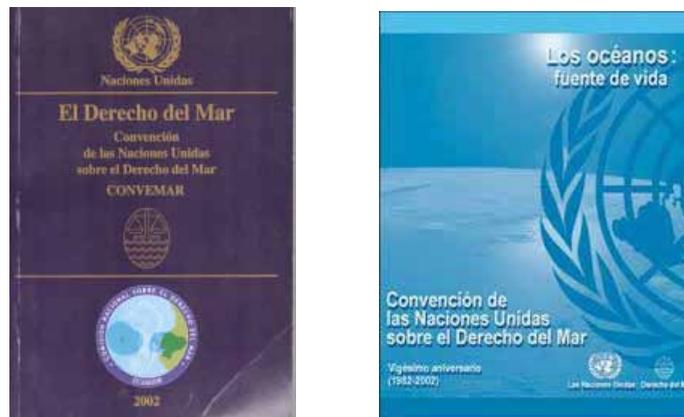
de grupos de negociación encargados de temas específicos, o la creación del “Colegio”, organismo integrado por los Presidentes de las principales Comisiones, el Presidente del Comité de Redacción y el Relator de la Conferencia, cuya función principal era asesorar al Presidente.

El texto de la Conferencia fue redactado en 6 idiomas: árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, con el fin de que su contenido sea universalmente aceptable y que no sea simple traducción del inglés o cualquiera de los otros idiomas. Como se puede apreciar, esta auto imposición generaba una dificultad adicional para el Comité de Redacción, puesto que obviamente resultaba necesario armonizar las palabras y las frases.

“(…) a fin de asegurar la unidad del texto y evitar que del empleo de términos diferentes para expresar idéntico sentido, hubiesen interpretaciones erróneas y confusiones. Las discrepancias de ese tipo se debían a que las comisiones encargadas de redactar las distintas partes del texto no habían utilizado los mismos tratados anteriores como fuente. En la segunda etapa de los trabajos se procedió a una lectura del texto artículo por artículo, a fin de velar por que cada disposición tuviera idéntico significado en todos los idiomas”⁷ (CNDM- Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar , 2002).

Ilustración 9: Portadas del texto de la CONVEMAR.

La primera es el texto publicado por la Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar- Ecuador; la otra corresponde al texto publicado por Naciones Unidas.



Fuente: Escaneado por el Autor

⁷ *Ibidem*, pág. 6

Mediante documento A/CONF.62/L.78, oficialmente se publicó el proyecto de Convención, puesto que se habían consolidado los componentes segmentados de los grupos de trabajo y cada parte del acuerdo ya se encontraba en su lugar, quedando pendientes de resolver las cuestiones políticas.

A estas alturas, ya había finalizado el décimo periodo de sesiones celebrado en 1981. Otro de los resultados de este periodo fue la publicación de un calendario según el cual las decisiones definitivas serían adoptadas al año siguiente, es decir en 1982. Efectivamente, las sesiones finales de la Conferencia se celebraron en Montego Bay, Jamaica del 6 al 10 de diciembre de 1982, y la Convención quedó abierta para la firma. Ese mismo día, 119 delegaciones la firmaron.

A lo largo de las sesiones llevadas a cabo sobre la CONVEMAR hasta su promulgación, la posición adoptada por los estados latinoamericanos con respecto a las 200 MN de mar territorial fue muy firme. Esto, sin duda, obedeció a su visión geopolítica respecto a los mares, heredado de los primeros pueblos que habitaron el continente americano y que miraron al mar como el escenario en el cual desarrollaron sus actividades.

No cabe duda que la configuración geográfica de América del Sur permite que el 85% de los países sudamericanos tengan acceso al mar, lo que ha incidido en su pensamiento oceanopolítico. El futuro de los países Sudamericanos depende del potencial marítimo a través del desarrollo de sus intereses marítimos, razón por la cual estos países defendieron la factibilidad jurídica de determinar sus espacios marítimos en una extensión de 200 MN. Ecuador tiene una situación privilegiada, debido a su posición geográfica equinoccial, lo que le permite proyectar su comercio y valores nacionales a casi cualquier parte del mundo.

Es importante mencionar que, de todos los países del continente americano, solo 5 estados no son parte de la Convención: Estados Unidos, El Salvador, Venezuela, Colombia y Perú, cada uno de ellos por sus propias y particulares razones.

Ecuador en la elaboración del texto

La participación del Ecuador en la CONVEMAR se remonta al año 1952 con la firma de la Declaración de Santiago, donde Ecuador, Perú y Chile, proclamaron

como norma de su política internacional marítima, la soberanía y jurisdicción exclusiva hasta una distancia de 200 millas de sus respectivas costas.

Por distintas circunstancias, en 1966 se modificó el Código Civil ecuatoriano y en él se determinó que el mar adyacente hasta una distancia de 200 millas de la costa, constituía el mar territorial y por lo tanto, era de dominio nacional.

Durante los años que duró la elaboración de la CONVEMAR, esta tesis tuvo una fuerte y abierta oposición por parte de la mayoría de los estados, motivo por el cual en 1974, por iniciativa del Ecuador, se conformó el llamado Grupo Territorialista, constituido originalmente por 13 de los 165 estados concurrentes y que orgullosamente estuvo presidido por la delegación ecuatoriana desde sus inicios.

Sin embargo, una vez adoptada la Convención del Mar en 1982, donde conforme a la Declaración de Santiago son reconocidos los derechos de soberanía y jurisdicción hasta una distancia de 200 millas en un espacio llamado Zona Económica Exclusiva, el Ecuador tuvo que limitarse únicamente a suscribir el acta final, en vista que se encontraba impedido de adherirse por el Código Civil de 1966, que establecía un mar territorial de 200 millas de extensión.

En 1973 durante el Primer periodo de Sesiones de la CONVEMAR, Oficiales de la Armada formaron parte de la delegación ecuatoriana. Su posición firme en la defensa de la tesis de las 200 millas de mar territorial, fue clave para que se acepte a nivel mundial el derecho de los pueblos ribereños sobre los recursos existentes en las aguas que bañan sus costas hasta una distancia no menor a la ya mencionada.

Entre 1973 y 1982, el Ecuador junto a otros 150 Estados de los 5 continentes, asistió y participó activamente en los 9 periodos de sesiones que culminaron con la elaboración del texto de lo que en la actualidad es conocida como la Constitución de los mares.

De manera general, se puede decir que son tres los factores que incidieron de manera negativa durante muchos años para que no se produzca la adhesión ecuatoriana a la CONVEMAR (Salvador, 2011) ⁸:

8 ECUADOR; SALVADOR Gonzalo; La Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar; La Adhesión del Ecuador: Mitos y Verdades; pág. 13

- 1) El desconocimiento cabal e integral de su contenido.
- 2) La generación de un sinnúmero de mitos sobre las consecuencias de su aplicación.
- 3) Un respetable, pero poco fundamentado, patriotismo que lo único que hizo fue despertar un torrente de incertidumbre y dudas acerca de la conveniencia de que el Ecuador tome la decisión de incorporarse a un instrumento jurídico de carácter internacional, del cual ya formaban parte casi todos los países del mundo.

ASPECTOS ESENCIALES DE LA CONVENCION

En esencia, la CONVEMAR es un cuerpo legal compuesto de 320 artículos y 9 anexos que tratan sobre el espacio oceánico y su utilización en todos los aspectos: navegación, sobrevuelo, exploración y explotación de recursos, investigación científico-marina, conservación y contaminación, pesca, transferencia de tecnología y tráfico marítimo.

Entre los objetivos de la Convención destacan los siguientes (Comisión Nacional sobre el derecho del Mar):

- “Establecer un orden jurídico que promueva el uso pacífico de los mares y océanos y que facilite las comunicaciones internacionales”.
- “Alcanzar la utilización equitativa y eficiente de los fondos marinos”.
- “Fomentar la investigación, protección y preservación del medio marino y la conservación de los recursos vivos”.

Desde el punto de vista de la negociación, la CONVEMAR puede definirse como el fruto de una difícil transacción entre dos posiciones absolutamente opuestas. Por un lado, aquella mantenida por las potencias marítimas que pretendían restringir al máximo los derechos de los demás estados ribereños, y, por otro lado, la posición sostenida principalmente por los países ribereños en vías de desarrollo, que pugnaban por ampliar sus derechos en los mares adyacentes a sus costas.

Para los primeros, esa transacción significó el reconocimiento de los derechos de soberanía y jurisdicción a favor de los países en desarrollo hasta una distancia de 200 millas, mientras que para los segundos implicó un

explícito reconocimiento del derecho de libre navegación y derechos conexos en ese mismo espacio, a favor de todos los estados, incluyendo obviamente, a las potencias marítimas mundiales.

Este espacio comprende a un mar territorial de 12 millas con todos los derechos y obligaciones tradicionalmente reconocidos por el derecho internacional y una zona adyacente de 188 millas llamada Zona Económica Exclusiva (ZEE), donde el estado ribereño ejerce amplios derechos de soberanía y jurisdicción para fines de exploración y explotación de los recursos existentes.

La CONVEMAR establece también que los Estados se comprometen a resolver todas las cuestiones referentes a su aplicación por medios pacíficos. El mecanismo de arreglo de controversias contempla dos posibilidades: la primera advierte la posibilidad que tienen los estados de escoger, por acuerdo voluntario de las partes, cualquier medio pacífico de su elección; y la segunda, someter las controversias a cualquiera de los cuatro organismos que se detallan a continuación:

1. El Tribunal Internacional del Derecho del Mar
2. La Corte Internacional de Justicia
3. Un Tribunal Arbitral
4. Un Tribunal Especial

La CONVEMAR contiene disposiciones que rigen los límites de la jurisdicción nacional sobre los nuevos espacios marítimos establecidos: Aguas Interiores (AI), Mar Territorial (MT), Zona Contigua (ZC), Zona Económica Exclusiva (ZEE), Plataforma Continental (PC), Alta Mar (AM) y La Zona.

Además este instrumento jurídico comprende aspectos relativos al acceso a los mares, a la navegación, a la protección y a la preservación del medio marino, la explotación de los recursos vivos, de los yacimientos minerales del subsuelo y de otros tipos de recursos no vivos.

Entre los organismos creados por la CONVEMAR se encuentran (Salvador, 2011):

- El Tribunal Internacional sobre el Derecho del Mar, para la solución de controversias.

- La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, a través de la cual los Estados controlan y administran el régimen establecido para los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo, que están fuera de los límites de la jurisdicción nacional.
- La Comisión de Límites de la Plataforma Continental, cuyo propósito es facilitar la determinación del límite exterior de la plataforma continental, cuando su anchura sea mayor a doscientas millas medidas desde las líneas de base, para efecto de delimitar el mar territorial.

La Convención se complementa con dos Acuerdos adoptados por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 1994 y 1995 respectivamente y que son los siguientes (Comisión Nacional sobre el derecho del Mar)⁹:

Acuerdo Relativo a la Aplicación de la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.- Trata sobre la Zona Internacional de los Fondos Marinos, con el objetivo de garantizar el acceso igualitario a los minerales de los fondos marinos, en favor de los intereses económicos de los Estados parte. Obligatoriamente, el Estado que se adhiere a la CONVEMAR, también se adhiere a este Tratado.

Acuerdo sobre la Aplicación de las disposiciones de la CONVEMAR, relativas a la Conservación y la Ordenación de las Poblaciones de Peces Transzonales y las Poblaciones de Peces Altamente Migratorias.- A diferencia del acuerdo anterior, su adhesión no es de carácter obligatorio para el Estado que se adhiere a la CONVEMAR. Lo que persigue este acuerdo es asegurar la conservación a largo plazo y el uso sostenible de las poblaciones de peces transzonales y altamente migratorias.

⁹ Organización de las Naciones Unidas, Nueva York, 2001, CONVEMAR

ESPACIOS MARÍTIMOS ESTABLECIDOS POR LA CONVEMAR



Ilustración 10: Espacios marítimos de acuerdo a la CONVEMAR

Fuente: Instituto Oceanográfico de la Armada <http://www.inocar.mil.ec/web/>

Espacios marítimos dentro de la Jurisdicción Nacional	Espacios marítimos fuera de la Jurisdicción Nacional
Mar Territorial	Alta mar
Zona Contigua	La Zona
Zona Económica Exclusiva	
Plataforma Continental	

Espacios marítimos dentro de la Jurisdicción Nacional

La CONVEMAR determina el dominio que tienen los Estados ribereños en cuanto a los derechos de soberanía y jurisdicción para fines de aprovechamiento de los recursos naturales en la extensión de las 200 MN, pudiendo establecer las medidas pertinentes para garantizar y proteger este derecho.

El marco jurídico universal de la CONVEMAR faculta delimitar con precisión los espacios marítimos de jurisdicción nacional, los cuales

constituyen el escenario en el cual se desarrollan los intereses marítimos del Estado.

Conforme a lo establecido en la Convención, cada Estado parte tiene la potestad para establecer las medidas que considere convenientes dentro de la jurisdicción nacional, para conservar y manejar los recursos y decidir los términos para cualquier pesquería extranjera que autorice a faenar dentro de su ZEE. La potestad a que se hace referencia se encuentra restringida “(...) solo por las obligaciones para buscar y acordar con Estados que pescan stocks de peces transzonales en la zona de alta mar adyacente bajo medidas necesarias para conservar estos stocks en el área adyacente y para coordinar medidas sobre stocks transfronterizos transzonales con los estados vecinos” (Kimball, La Gobernanza Internacional del Océano, 2003)¹⁰.

Mar territorial

Es una franja de mar adyacente a la masa terrestre de un estado y de sus aguas interiores, sobre la cual el estado ribereño o archipelágico (CNDM- Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar , 2002)¹¹ ejerce soberanía total y cuya anchura no podrá exceder las 12 millas medidas desde las líneas de base. La soberanía incluye el espacio aéreo sobre el mar territorial, así como el lecho y el subsuelo bajo esa columna de agua.

Dentro del mar territorial, la CONVEMAR reconoce el derecho de paso inocente a favor de todos los estados, sean ribereños o sin litoral, para la navegación de manera continua y expedita, con fines pacíficos, sin penetrar en aguas interiores, ni hacer escala en una rada o instalación portuaria fuera de las aguas interiores o con el fin de dirigirse hacia esas instalaciones o salir de ellas.

En el ejercicio de ese derecho, todo buque de cualquier pabellón puede transitar a través de mares territoriales de cualquier Estado, sin perjuicio de que el estado ribereño dicte sus propias leyes y reglamentos relativos al paso inocente.

10 La Gobernanza Internacional del Océano, El Uso del Derecho Internacional y las organizaciones para manejar los Recursos Marinos de Manera Sostenible, pág. 29

11 CONVEMAR, Art. 46. Para los efectos de esta Convención: a) Por “Estado archipelágico” se entiende un Estado constituido totalmente por uno o varios archipiélagos y que podrá incluir otras islas.

Zona Contigua

Es aquella franja de mar inmediatamente adyacente al mar territorial, cuya anchura no podrá extenderse más allá de las 24 millas contadas desde las líneas de base. El estado ribereño puede adoptar las medidas de fiscalización necesarias para prevenir y sancionar las infracciones a sus leyes aduaneras, fiscales, de inmigración o sanitarias que se cometan en su territorio o en su mar territorial.

Zona Económica Exclusiva

También conocida como “mar territorial sui generis” donde la única diferencia con el mar territorial es el derecho que tienen todos los estados para la libre navegación a partir de las 12 millas marinas.

Se define como el espacio marítimo adyacente a la zona contigua, cuya anchura no podrá extenderse más allá de las 200 millas contadas desde las líneas de base y sobre la cual, el estado ribereño ejerce un régimen jurídico especial de soberanía exclusiva y goza de los derechos de soberanía para los fines de exploración, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho y al subsuelo del mar.

La CONVEMAR constituye el amparo legal para las actividades que se desarrollan en el mar y que significan un valiosísimo aporte para la economía del país. Garantiza a los Estados ribereños, el ejercicio de la soberanía exclusiva para la explotación conservación y administración de los recursos naturales vivos como no vivos existentes en ZEE de 200 millas náuticas (Art. 56, de la Convención).

La CONVEMAR reconoce la jurisdicción exclusiva de los estados ribereños para hacer cumplir sus leyes relacionadas con la construcción de islas artificiales, instalaciones y estructuras, con la prevención de la contaminación marina, la investigación científica, pero sobre todo, el estado ribereño podrá determinar en la ZEE la captura permisible de sus recursos vivos y su óptima utilización.

Otras disposiciones que constan en la Parte V referente a la ZEE¹², aseguran la protección de los mamíferos marinos y la conservación de las especies altamente migratorias, como el atún, y aquellas de carácter transzonales.

Plataforma Continental

Comprende el lecho marino y el subsuelo de las áreas submarinas que se extiende hasta una distancia de 200 millas a partir de las líneas de base, aun cuando el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia, como sucede en el Ecuador. El estado ribereño ejerce derecho exclusivo de soberanía para la exploración y explotación de los recursos naturales existentes en su plataforma, es decir que en el ejercicio de tal derecho, ningún Estado o entidad privada puede hacerlo sin su consentimiento expreso.

Espacios marítimos fuera de la Jurisdicción Nacional

Por su propia naturaleza, la alta mar y los fondos marinos revisten una gran importancia no solo para los Estados ribereños, sino que su influencia no deja de afectar hasta a los Estados sin litoral, convirtiéndose de esta manera en un tema de vital importancia para el estudio y desarrollo de todos los países miembros de la CONVEMAR, pero sobre todo de los países menos favorecidos, quienes tienen y tendrán un tratamiento privilegiado en la distribución de los beneficios económicos que se desprendan de la exploración y explotación de los recursos minerales contenidos en los fondos marinos.

Alta Mar

Es el espacio marítimo que se encuentra más allá de las zonas sujetas a la jurisdicción nacional y se encuentra abierta a todos los estados, sean ribereños o sin litoral, consagrándose en ella la libertad de navegación, sobrevuelo, tendido de cables y tuberías, pesca, construcciones e investigación científica. La alta mar se utilizará exclusivamente con fines pacíficos.

12 CONVEMAR Art. 55: La Zona Económica Exclusiva es un área situada más allá del mar territorial adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico específico establecido en esta parte de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención.

En alta mar las flotas de todos los Estados pueden ejercer su derecho a la pesca, siempre y cuando cumplan a cabalidad con las obligaciones sobre conservación y manejo dispuestas por la CONVEMAR y otras convenciones especializadas.

Los Estados cuyas flotas pescan stocks transzonales en zonas de alta mar, tienen el deber especial de cooperar con el Estado de aguas adyacentes para conservar esos stocks en dicha área y pueden hacerlo a través de organizaciones regionales o subregionales.

La Zona

Otro espacio marítimo creado por la CONVEMAR es la Zona, constituida por los fondos marinos y oceánicos situados más allá de la jurisdicción nacional, donde los recursos no vivos existentes son patrimonio común de la humanidad. Ello significa que ningún estado podrá ejercer derechos soberanos, ni apropiarse de parte alguna de la zona o de esos recursos. La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, dispondrá la distribución equitativa de los beneficios económicos derivados de las actividades en la Zona, privilegiando a las necesidades y los intereses de los países en desarrollo.

En esta parte del suelo marino se encuentran grandes yacimientos de minerales cuyos descubrimientos continúan de manera acelerada, razón por la que los nuevos tipos de actividades desarrolladas para su extracción, pueden generar riesgos en los ecosistemas marinos.

En el inventario hasta ahora conocido, se encuentran:¹³

“(...) nódulos de manganeso y depósitos polimetálicos de sulfuro encontrados en la cercanía de orificios hidrotermales en donde los fondos marinos se están separando, costras de cobalto sobre los fondos marinos e hidratos de gas que se encuentran tanto dentro como fuera de la jurisdicción nacional”. (Kimball, La Gobernanza Internacional del Océano, 2003). Es conocido que se ha producido un descubrimiento frente a Papua Nueva

13 La Gobernanza Internacional de los Océanos, El Uso del Derecho Internacional y las Organizaciones para Manejar los Recursos Marinos de Manera Sostenible, pág. 22

Guinea, de recientes reservas de oro contenidas en depósitos de sulfuro que puede generar ganancias de miles de millones de dólares, aunque todavía no existe la tecnología de recuperación y la factibilidad económica de una operación minera apropiada (Kimball, La Gobernanza Internacional del Océano, 2003).

Se calcula que el desarrollo de la industria minera en los fondos marinos ubicados más allá de la jurisdicción nacional, no será comercialmente posible al menos hasta la segunda década del siglo XXI. El interés inicial de nódulos de manganeso, despertado durante las décadas de los años 60 y 70, puede ser desplazado hacia depósitos de sulfuros polimetálicos y ricas incrustaciones de cobalto, más allá de la jurisdicción nacional.

Ilustración 11: Área de Papua Nueva Guinea



Fuente: <https://www.google.com.ec/search?q=imagenes+de+los+minerales+submar>

Los hidratos de gas metano en los fondos del océano también pueden despertar interés en el futuro. Estos se forman bajo alta presión y temperatura en el fondo del mar y bajo hielos permanentes del subsuelo; se estima que contienen casi 30 veces la cantidad de dióxido de carbono de la atmósfera. A medida que la Tierra se caliente, el gas puede emerger hacia la atmósfera, mezclándose con el oxígeno en presencia de la radiación solar, para formar dióxido de carbono. El desarrollo de la industria minera debe aportar a la recuperación del gas antes que éste sea liberado en la atmósfera (Kimball, La Gobernanza Internacional del Océano, 2003).

Aguas fuera de la Jurisdicción Nacional

Las aguas que se encuentran fuera de la jurisdicción nacional son aquellas adyacentes a la ZEE, es decir a partir de la milla 200 contadas desde las líneas de base. Es necesario recalcar que esta distancia se mantiene inalterable, independientemente de si el Estado ribereño haya conseguido prolongar su plataforma continental hasta una distancia superior.



3

ECUADOR PAÍS MARÍTIMO

Durante muchos años, se ha dicho que el Ecuador es un país marítimo por excelencia, por su posición geográfica privilegiada en el Pacífico Sudeste, frente al continente asiático, muy cercana al Canal de Panamá y a una distancia equidistante de los principales socios comerciales de los hemisferios norte y sur. Existen además otros argumentos que, siendo muy valederos, no dejan de ser motivo de innumerables cuestionamientos al momento de preguntarnos porque Ecuador no ha logrado despegar como potencia marítima, al menos en el nivel regional, en comparación con otros países sudamericanos cuyas ventajas competitivas son inferiores a la suya.

Si a las ventajas con las que cuenta, se suman los antecedentes históricos que colocaron al Ecuador como pionero de la navegación y la industria de la construcción naval en Sudamérica, podemos colegir que la causa se debe a la falta de una estrategia marítima estatal. Dicha estrategia es necesaria e importante para lograr ubicarlo como un país con capacidad para explotar todas esas ventajas de carácter geográfico e, inclusive, cultural y espiritual, que lo caracterizaron desde el inicio de su historia.

Dentro de este contexto, es importante mencionar el esfuerzo realizado por las Fuerzas Armadas para cambiar la tradicional postura nacional de “vivir de espaldas al mar”, debido a los inmensos recursos disponibles en el espacio terrestre.

Es así como, a partir de los años 70, las Fuerzas Armadas crearon instituciones que tomaron a cargo el diseño e implementación de regulaciones y normativas relacionadas al aprovechamiento de los recursos marítimos. Es destacable y digno de mencionar que ese esfuerzo, llevado a cabo por un grupo de visionarios, fue realizado en una época de grandes iniciativas de desarrollo para el país y por ende, para la institución militar. Para ello, se derribaron muchos obstáculos y se logró iniciar un proceso de muchos años hasta cuando en el 2011, el Estado tomó a cargo el manejo de los temas marítimos, mediante la creación de la Secretaría Técnica del Mar.

Este relevo institucional, coincide también con un cambio generacional y académico, pues el Estado ecuatoriano al iniciar la segunda década del siglo XXI ha emprendido la transformación de la educación, dentro de la cual no puede estar ausente el impulso al conocimiento, la investigación y el desarrollo de los temas marítimos, que permitan hacer realidad la aspiración

de convertir al Ecuador en un país que logre ocupar efectivamente los espacios marítimos de su jurisdicción e incorporarlos al desarrollo nacional.

EL ROL DEL MAR EN LA HISTORIA ECUATORIANA

La historia ecuatoriana está ligada al mar desde sus mismos orígenes. Basta con recordar el comercio y el intercambio cultural que se realizaba entre las primeras tribus que habitaron el territorio de lo que hoy es el Ecuador, para entender que el mar ha sido parte intrínseca del desarrollo de nuestros pueblos.

Los primeros aborígenes que vivían al pie de las costas ecuatorianas, fueron los precursores de la navegación, probablemente en todo el territorio sudamericano. Gracias a las materias primas que se producían en sus tierras, principalmente la balsa, emprendieron de manera febril en la construcción de embarcaciones capaces de navegar en las aguas del Océano Pacífico, registrándose la primera ocupación de la Isla de La Plata en el año 2500 A.C. y posteriormente su desplazamiento llegaría tan lejos como a las Islas Galápagos. (Moreano, 1992)¹

Ilustración 12: Balsa Aborigen



²Fuente: Memorial de los Intereses Marítimos

1 Moreano, Hernán, El Ecuador frente al Siglo XXI, Seguridad y Geopolítica, MDN, Quito, 1992, pag.178

2 Ibn

Evidentemente como consecuencia de la construcción de embarcaciones, poco a poco se fue desarrollando el comercio por vía marítima. De manera complementaria se fueron construyendo elementales puertos capaces de recibir a las balsas, proporcionarles la logística necesaria y posibilitar el intercambio de productos, entre los cuales se destaca la concha *Spondylus Princes*.

Fotografía 5: Comercio de la concha spondylus



Fuente: Memorial de los Intereses Marítimos

“Aquel proceso evolutivo en los usos, aplicaciones, exploración e investigación del mar, se tradujo en la primera actitud geopolítica y geoeconómica ecuatoriana en un amplio sector del Pacífico ecuatorial oriental, que comprendía desde la costa centroamericana al norte y la del Perú al sur, incluyendo las Islas Galápagos, sector en el cual se mantuvo una influencia que a su vez impulsó la prosperidad de los aborígenes que poblaban la costa nacional” (Moreano, 1992).

Decisiones geopolíticas marítimas trascendentales para el Ecuador

Según el Capitán de Navío (SP)³ Hernán Moreano las decisiones geopolíticas más importantes ejecutadas por el Ecuador en el aspecto marítimo son las siguientes:

³ Las siglas (SP) corresponden a la situación militar de la persona mencionada. En este caso se trata del Capitán de Navío en Servicio Pasivo Hernán Moreano

a) La incorporación de las Islas Galápagos al territorio nacional

Aunque las Islas Galápagos pertenecían a la Audiencia de Quito durante la época colonial, después de la independencia y la desmembración de la Gran Colombia, podrían haber sido consideradas como tierra de nadie. Por esta razón, en la época republicana, específicamente en Febrero de 1832, las Islas Galápagos fueron incorporadas oficialmente al territorio ecuatoriano, hecho que tendría el carácter de trascendental para el futuro de los intereses marítimos del país. Dicha incorporación fue por insistencia del General José de Villamil y posteriormente se la consideró como un acto providencial, ya que en 1835 arribó la nave inglesa "BEAGLE", que venía de afianzar la posesión de Gran Bretaña sobre las Islas Malvinas.

Si Ecuador no hubiese tomado posesión del archipiélago, otra hubiera sido la suerte de las islas, pero sobre todo del territorio marítimo actual, ya que éstas, al igual que Malvinas, hubiesen sido parte de las colonias británicas.

También es importante mencionar que la posición estratégica de las Islas Galápagos, desde épocas inmemoriales cuando los bucaneros las utilizaban para ejercer el control de las líneas de comunicaciones marítimas en el Pacífico Oriental, las convirtieron en un preciado botín, que no estuvo exento de las pretensiones invasoras de otras potencias marítimas y demás países de la región. Tan estratégica es su posición geográfica, que fueron utilizadas durante la Segunda Guerra Mundial por parte de los Estados Unidos para ejercer el control y defensa del tráfico marítimo que se realizaba a través del Canal de Panamá.

b) La Declaración de Santiago de 1952

Un hecho destacable de la historia marítima del Ecuador, constituye la Declaración de Santiago del 18 de Agosto 1952. Como se dijo anteriormente, en dicho instrumento jurídico se establece que la soberanía y jurisdicción exclusiva sobre el mar que baña las costas, hasta una distancia de 200 millas marinas y sobre el suelo y subsuelo que a ellas corresponde.

Mucho se ha especulado sobre la razón por la cual se estableció la distancia de 200 millas náuticas, que inclusive para el Ecuador en lo posterior sería

adoptada como un ícono de orgullo nacional en su tesis de las 200 millas de mar territorial. Según Moreano, el origen del número fue establecido porque, para la época, era la distancia máxima hasta la que podían alejarse los barcos balleneros y volver a puerto, remolcando los cuerpos de los cetáceos, antes de que inicien su proceso de descomposición (Moreano, 1992).

Vale decir entonces que este importante antecedente, que posteriormente fuera recogido por la CONVEMAR para definir la extensión de la ZEE, tiene su origen en la industria ballenera de Perú y Chile, iniciada a principios del siglo XX, a la cual Ecuador visionariamente se adhirió, a pesar de no haber desarrollado industrialmente la pesca y comercialización de las ballenas.

“De esta manera, justificando la defensa de los recursos naturales del mar para asegurar a sus pueblos las necesarias condiciones de subsistencias y procurarles los medios de desarrollo económico, Ecuador junto a Chile y Perú daban un paso trascendente en sus intereses geopolíticos en el Pacífico Sur, que tendría consecuencias posteriores en la negociación del nuevo derecho del mar” (Universidad de Chile).⁴

En Ecuador la primera especie en ser industrializada fue el atún, lo cual se inició en 1952⁵, poco después de la Declaración de Santiago, siendo seguida por la pesca y exportación del camarón, en 1954. Durante las décadas de los sesenta y setenta, año difíciles para el Estado, el espacio marítimo ecuatoriano muchas veces fue transgredido por flotas foráneas que venían en busca del preciado atún. Estas, evidentemente, no reconocían los derechos del Ecuador sobre el atún que habita y se desarrolla a grandes distancias de las costas donde la incipiente pesca artesanal era incapaz de llegar y donde las capacidades limitadas de las unidades navales y aéreas de las Fuerzas Armadas, hacían muy difícil el control de los recursos.

Estos constantes abusos y violaciones de nuestra soberanía nacional, hicieron que el pueblo ecuatoriano, de manera extraordinaria, asumiera como propia la idea de las 200 millas de mar territorial y las riquezas en ellas contenidas, principalmente los cardúmenes de atún, actitud que sirvió de aliciente y motivación para que la Armada Nacional, con sus escasas

4 http://www.historia.uchile.cl/CDA/fn_article/0,1389,SCID%253D15772%2526ISID%253D56, pag. 136

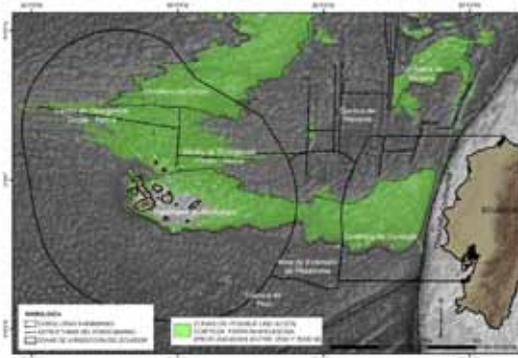
5 <http://www.fao.org/fi/oldsite/FCP/es/ecu/profile.htm>

unidades, enfrente de manera exitosa la llamada “Guerra del Atún” desde 1951 hasta 1973.

c) La proclama de la extensión de 100 millas náuticas de la plataforma continental

El Ecuador mediante Registro Oficial No. 335 del 19 de Septiembre de 1985 estableció que su plataforma continental debía extenderse hasta las 100 millas náuticas de la isóbata de los 2500 metros, conforme a lo establecido en la CONVEMAR (a pesar de no haberse adherido a ella). Cabe recalcar lo ya citado en capítulos anteriores, que esa inmensa región marítima se encuentra provista de yacimientos de sulfitos polimetálicos caracterizados por la concentración de cobre, níquel, zinc, cobalto y otros metales muy valiosos, que la convierten en (Moreano, 1992).

Ilustración 14: Plataforma continental extendida



Fuente: Instituto Oceanográfico de la Armada

“(…) después de la Declaración de Santiago, esta es la segunda actitud geopolítica adoptada por el Ecuador como un resultado de los aportes de la geografía marítima en la prospección de recursos y del afán de garantizar a su pueblo el beneficio futuro de la explotación de los minerales marinos, a fin de que los mismos sean instrumento de desarrollo económico” (Moreano, 1992).⁶

⁶ Moreano, Hernán, El Ecuador frente al Siglo XXI, Seguridad y Geopolítica, MDN, Quito, 1992, pag. 140

Como ya fue mencionado anteriormente, los fondos marinos circundantes de las Islas Galápagos, son espacios muy ricos en nódulos de manganeso, cortezas de manganeso y nódulos fosforíticos, conforme a las investigaciones realizadas y proporcionadas por la exploración geográfica marítima.

Ilustración 15: Recursos no vivos en la plataforma continental



Fuente: Instituto Oceanográfico de la Armada, www.inocar.mil.ec

d) La adhesión al Tratado Antártico

Constituye otra clara señal en la proyección geopolítica del Ecuador. Efectivamente, este evento de trascendental importancia ocurrió el 5 de Agosto de 1987 mediante Decreto Ejecutivo No 3126 (DIGEIM, 2006) y marcó el inicio de la investigación en el continente blanco a través del aporte técnico y científico del Instituto Oceanográfico de la Armada. Los resultados conseguidos en dichas investigaciones, facilitaron “el ingreso por consenso del Ecuador como miembro consultivo del Tratado Antártico, hecho ocurrido el 19 de noviembre de 1990” (Moreano, 1992)⁷.

⁷ *Ibidem*, pág. 144

Fotografía 6: Estación Científica Pedro Vicente Maldonado



Fuente: Instituto Nacional Antártico del Ecuador (INAE) <http://www.inae.gob.ec/index.php/presencia-antartica/instalaciones>

LA ARMADA NACIONAL Y LA DEFENSA DEL MAR

Conforme lo expresara el insigne escritor Ángel Felicísimo Rojas, “de los cuatro vecinos que tuvo el Ecuador, el único que no le ha arrebatado territorios es el mar”. Esta frase sintetiza de una manera lacónica, la tendencia histórica de los límites con los diferentes países que en su debido momento fueron vecinos de lo que actualmente es el Ecuador.

Por lo tanto, es necesario ratificar que el único espacio territorial que no ha sufrido desmembramientos, sino más bien incrementos en sus dimensiones es el territorio marítimo, gracias a la acción proactiva de las Fuerzas Armadas en general y de la Armada Nacional en particular.

Ciertamente que la misión de la Marina se circunscribe a la defensa de la soberanía nacional y la integridad territorial en el ámbito de su jurisdicción, pero con el conocimiento cada vez más profundo de los recursos que guarda el mar, esta se ha ido ampliando hacia la defensa de los intereses marítimos de la nación, la cual está basada en los siguientes principios expuestos por el Teniente Manuel Alomía ante los Ministros de Estado y Alto Mando Militar en 1934 (DIGEIM, 2006)⁸:

⁸ Memorial de los Intereses Marítimos, pág. 46. Disertación del Teniente Manuel Alomía ante el mando militar y autoridades de gobierno en 1834.

1. No existe seguridad sin desarrollo.
2. La Armada Nacional no existe solo para defender las fronteras, sino para la defensa integral de sus intereses en el mar, para lo cual debe disponer de los medios necesarios.
3. Más importante que los medios para la defensa, es contar con una conciencia nacional sobre el valor de sus recursos.

Hitos que marcaron el desarrollo de la Armada del Ecuador

Con Decreto Ejecutivo No 766 del 9 de agosto de 1944, se establece de manera definitiva la completa independencia de las tres ramas de las FF.AA (DIGEIM , 2006). Esta autonomía le permitió a la Armada desarrollar una doctrina propia sobre el manejo del mar y ampliar sus actividades más allá del límite continental; su dinamismo fue extraordinario, pues no esperó directivas ni órdenes y procedió con agilidad a elaborar las leyes necesarias para actuar en beneficio de los intereses marítimos del Ecuador.

Para empezar, a partir de 1947, la Armada se encargó en forma total del cuidado de las Islas Galápagos, asumiendo desde la Gobernación Marítima, hasta la vigilancia de su soberanía y de los recursos naturales del archipiélago. Los viajes mensuales de las unidades navales servían más a la población civil que a las reducidas guarniciones de las 4 islas habitadas: Floreana, Isabela, Santa Cruz y San Cristóbal. De esta manera, se abrió la visión del mando para pensar primero, en la posición estratégica del Archipiélago de Galápagos y segundo, en la necesidad de mirar hacia el mar abierto.

Las décadas de los 50 y 60 fueron claves para la configuración de una nueva mentalidad en el desarrollo nacional e institucional, gracias a varios factores, entre ellos: la especialización de Oficiales navales en universidades extranjeras, quienes a su retorno lanzaron proyectos que nunca se habían intentado en el pasado; la presencia de mentes notables que formaron una poderosa corriente intelectual y, finalmente, aunque parezca extraño, el desinterés de los dirigentes políticos en los temas marítimos.

En esta época empieza a nacer la conciencia nacional sobre la defensa de la riqueza pesquera, cuando amparados en la Declaración de Santiago, la Armada hizo respetar los derechos sobre la riqueza ictiológica de las aguas e hizo que el pueblo ecuatoriano sienta como propias las 200 millas de mar

territorial. Con sus pocas y obsoletas unidades, se enfrentó a las potencias económicas de la época en la llamada “Guerra del Atún” desde septiembre de 1951 hasta febrero de 1973. Durante este periodo se realizaron varias capturas que terminaron con la detención de 90 barcos estadounidenses, 13 japoneses, 5 canadienses y 3 panameños (DIGEIM, 2006)⁹. El buque pesquero “APOLO”, en aquella época el atunero más grande del mundo, fue apresado en dos oportunidades.

Como era de esperarse, el gobierno norteamericano, actuando en defensa de los intereses de sus flotas pesqueras, tomó medidas coercitivas contra el Ecuador y su Armada Nacional.

A inicios de los 70, el mando naval advirtió al gobierno que el Ecuador no contaba con buques mercantes propios, que únicamente era socio minoritario de la Flota Mercante Grancolombiana y que, por lo tanto, era necesario hacer realidad el sueño que los productos ecuatorianos se transporten hacia sus destinos en buques ecuatorianos en lugar de seguir mermando las divisas por fletes pagados a compañías extranjeras. Se crea entonces la empresa Transportes Navieros Ecuatorianos (TRANSNAVE) en 1971 (DIGEIM, 2004)¹⁰. En 1973 gracias a la motonave “Floreana” perteneciente a TRANSNAVE y destinada para el turismo internacional, Galápagos se incorpora a los principales destinos turísticos del mundo¹¹.

En julio de 1972 se crea el Instituto Oceanográfico de la Armada (INOCAR), con el objetivo brindar seguridad a la navegación, llevar a cabo la investigación oceanográfica y realizar la cartografía náutica nacional¹². En 1973 se crea la Dirección General de Desarrollo Marítimo¹³ con sede en Guayaquil, a la cual se adhieren la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, el INOCAR y TRANSNAVE (DIGEIM, 2006).

Esta Dirección arranca con gigantescos proyectos para contribuir al desarrollo nacional: la creación de los Astilleros Navales Ecuatorianos (ASTINAVE), el Servicio de Dragas de la Armada (SERDRA), el desarrollo de

9 *Ibíd*em, pág. 49

10 *Ibíd*em, pág.72

11 *Ibíd*em, pág.73

12 *Ibíd*em, pág. 172

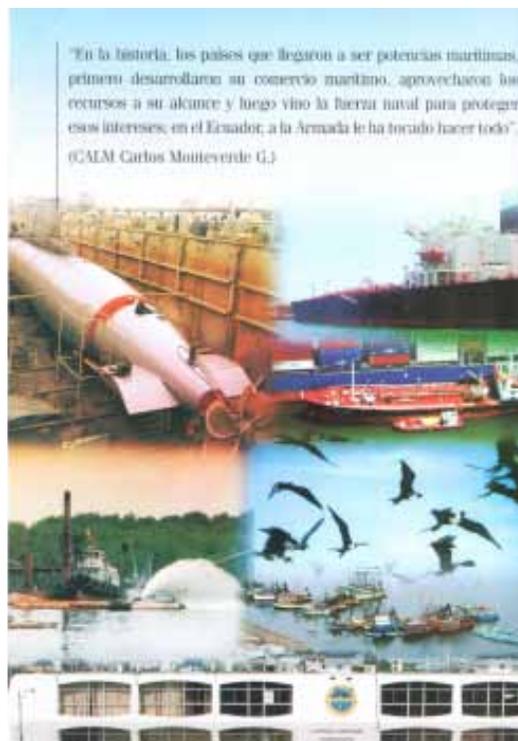
13 Esta Dirección en el año 1977 cambió el nombre a Dirección General de Intereses Marítimos - DIGEIM

la infraestructura portuaria y terminales petroleros, así como la creación de los Liceos Navales. Pero la tarea más difícil y prolongada sería la formación de una conciencia marítima a nivel nacional, que ayude a superar el tradicional pesimismo, convencer a la nación que los intereses marítimos constituían el gran futuro de la Patria y que el desarrollo marítimo era una necesidad impostergable para el Ecuador.

También en 1973 se creó la Flota Petrolera Ecuatoriana (FLOPEC), la cual para 1979 había logrado absorber más del 52% del transporte de crudo nacional, y adquirió la capacidad para competir internacionalmente por el negocio de transportar crudo extranjero hacia otros puertos del mundo.

La Armada del Ecuador preocupada siempre por la conservación de Galápagos trabajó incesantemente desde 1995 para que la Organización Marítima Internacional declare al Archipiélago de Galápagos como Zona Marítima Especialmente Sensible, con el fin de incrementar las medidas de protección de la flora, fauna y ecología de la provincia insular.

Ilustración 16: Actividades desarrolladas por la Armada Nacional a favor de los intereses marítimos.



Fuente: Memorial de los Intereses Marítimos

Un punto aparte merece el emprendimiento antártico por parte de la Armada Nacional, iniciado en 1984 con el análisis, desde el punto de vista geopolítico, de la participación del Ecuador¹⁴. Dichos estudios determinaron no solo la conveniencia en participar sino la necesidad de la adhesión al Tratado Antártico. El esfuerzo de la Armada tuvo su recompensa cuando el Buque Hidrográfico “Orión”, realizó la primera expedición antártica y se logró construir el primer refugio ecuatoriano en la Isla Rey Jorge a finales del mismo año. Poco después, en 1998 se terminó la construcción de la Estación Pedro Vicente Maldonado en Punta Fort Williams en la Isla Greenwich.

Posteriormente, en el 2004, la Armada impulsó la creación del Instituto Antártico Ecuatoriano (INAE) que fuera el sucesor del Programa Antártico Ecuatoriano (PROANTEC) implementado en 1988 y se logró que fuera reconocido como un organismo adscrito al Ministerio de Defensa Nacional, asegurando la continuidad del Ecuador en el Tratado Antártico (DIGEIM, 2006).

La Armada ecuatoriana en el ámbito internacional

La economía nacional se basa principalmente en el comercio que se realiza por vía marítima, tanto para exportar nuestros productos a nuestros socios comerciales de los distintos continentes, como para importar aquellos bienes que no son susceptibles de ser fabricados en el país.

Dentro de este contexto, el desafío para la Armada del Ecuador consiste en estar en condiciones de asumir la responsabilidad que le corresponde en la protección del tráfico marítimo, mediante la creación de capacidades para integrarse a Fuerzas Multinacionales para ejercer un Control efectivo del Mar. Este imperativo de cooperación internacional se hará más evidente, en la medida que se implementen los acuerdos políticos y económicos alcanzados con la Unión Europea.

Debemos destacar que mientras los factores de tensión vecinales han disminuido notablemente, de manera simultánea han comenzado a surgir nuevas amenazas como el narcotráfico, el terrorismo, la migración ilegal, el tráfico de armas, etc. que operan desde otros Estados y fuera del control de sus respectivos gobiernos. En este nuevo escenario, en que los conflictos

14 Memorial de los Intereses Marítimos, pág. 112

vecinales tienen una baja probabilidad de ocurrencia, el Control del Mar en el ámbito regional debe abordarse en forma cooperativa, como única forma de neutralizar las potenciales nuevas amenazas provenientes desde el mar, para lo que resulta vital el intercambio de inteligencia que permita actuar en el lugar y en el momento adecuados en que se deban desarrollar las operaciones navales correspondientes.

En este contexto, la Armada del Ecuador desde hace algunos años ha intensificado sus lazos de entendimiento y cooperación, con sus pares de Colombia y Perú, mediante intercambios académicos, visitas profesionales y ejercicios combinados en los ámbitos Naval y Marítimo. Esto facilitará estar en condiciones de ejercer un Control del Mar cooperativo, cuando así se requiera.

Capítulo

4

ECUADOR FRENTE A LA CONVEMAR

CONSIDERACIONES POLÍTICAS Y ESTRATÉGICAS

En 1966, se modificó el Código Civil del Ecuador, y en él se estableció que el mar adyacente, hasta una distancia de 200 millas de la costa, constituía el mar territorial y, por lo tanto, era de dominio nacional (www.scpm.gob.ec/wp-content/uploads/2013/03/Código-Civil-libro-II.pdf.-Artículo 609, 2013). Esta decisión, que en su momento fue acertada, fue una de las causas que más tarde complicó el proceso de adhesión a la CONVEMAR, puesto que la Convención reconoce únicamente 12 millas náuticas como el mar territorial de sus países miembros.

Durante los años que tomó la elaboración de la CONVEMAR, este cuerpo legal tuvo una fuerte y abierta oposición por parte de varios Estados, razón por la cual, en 1974, un grupo de países que sostenían la tesis del mar territorial de 200 MN, conformaron un grupo al cual lo denominaron Territorialista. Este grupo estaba constituido originalmente por 13 de los 165 Estados concurrentes y estuvo presidido por la delegación ecuatoriana. En vista que el Ecuador junto a Perú y Chile fueron líderes en la construcción de este proyecto vital para los intereses marítimos de la nación, no cabe duda que al país le debió corresponder el honor de ser parte de los miembros de la Convención, desde el año mismo en que fue abierta para la firma.

Sin embargo, una vez adoptada la Convención del Mar en 1982, en la cual, se reconocieron los derechos de soberanía y jurisdicción hasta una distancia de 200 MN, el Ecuador tuvo que limitarse únicamente a suscribir el acta final, pues, se encontraba impedido de adherirse a la CONVEMAR, por lo establecido en el Código Civil de 1966.

El Gobierno del Doctor Gustavo Noboa Bejarano, el 19 de julio del 2002 mediante Decreto Ejecutivo No. 2890 (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2012), creó la Comisión Nacional de Derecho del Mar (CNDM)¹, la misma que estaba conformada por dos Secretarías: la Ejecutiva, a cargo del Director

¹ La CNDM era el organismo encargado de realizar los estudios técnicos - científicos para el máximo aprovechamiento de las disposiciones de la CONVEMAR, promover su difusión y asesorar a las instancias respectivas de las Funciones Ejecutiva y Legislativa, sobre las ventajas de su adopción por parte del Ecuador. Funcionó hasta Diciembre de 2011, cuando fue creada la Secretaría Técnica del Mar.

Nacional de Soberanía del Ministerio de Relaciones Exteriores y la Secretaría Técnica bajo responsabilidad del Director General de Intereses Marítimos (Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar CNDM).

A partir de ese año, la Armada Nacional tuvo una participación preponderante en este proceso y tomó como propia la tarea de impulsar la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR con el fin de evitar que, de ser promotor de un cambio trascendental en la legislación marítima internacional, Ecuador pase a ser una isla dentro del concierto de las naciones. Así, llevó a cabo un intenso proceso de difusión de información en foros académicos, empresariales y, especialmente, políticos lo cual sirvió para desvirtuar una serie de mitos que, sin fundamento alguno, se habían creado alrededor de la posible adhesión del Ecuador a esta Convención.

El Tribunal Constitucional con fecha 2 de junio de 2003 emitió la Resolución No. 006-2002-CI donde estableció que la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR no contraviene norma constitucional alguna. El 13 de enero de 2004, la Comisión de Asuntos Internacionales y de Defensa Nacional del Congreso de esa época emitió su informe de la CONVEMAR, en el cual destaca la conveniencia de la adhesión del país a la Convención. (CNDM-Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar , 2002)

Con el financiamiento de la SENPLADES, a partir del año 2010 y con un horizonte de 10 años, que luego se incrementó a 13, se fortaleció el proceso de adhesión del Ecuador a la CONVEMAR, el mismo que contó con 4 componentes:

- 1) Actualización cartográfica de la línea de costa a escala 1:10,000
- 2) Determinación de las coordenadas del sistema de líneas de base
- 3) Generación de espacios marítimos según la CONVEMAR
- 4) Análisis de potencialidades de extensión y plataforma

Otro proceso ejecutado es el proceso de extensión de plataforma continental, el mismo que está compuesto de 4 elementos:

- 1) Obtención de información desde fuentes internacionales
- 2) Implementación de la base de datos geográfica
- 3) Estudios de gabinete
- 4) Estudios científicos de prueba de prolongación natural

Mediante Dictamen No. 007-11-DTI-CC del 01 de septiembre de 2011, la Corte Constitucional resolvió la constitucionalidad de la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR. Por su parte, el Presidente de la República, Rafael Correa Delgado, con oficio No. T 4643-SNJ-11-1202 del 20 de septiembre de 2011 remitió los documentos a la Asamblea Nacional para el trámite respectivo.

Con oficio No. 153 CSRI-011 del 13 de marzo de 2012, la Comisión Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral de la Asamblea Nacional, recomendó al pleno la aprobación del texto de la Declaratoria de Adhesión del Ecuador a la CONVEMAR

El 22 de mayo del 2012 el pleno de la Asamblea Nacional aprobó por unanimidad la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR, el instrumento jurídico más importante de la legislación marítima mundial. Así el Ecuador se constituyó en el Estado No. 163 en adherirse a la CONVEMAR y, por ende, pasó a formar parte del 85% de países, miembros de la ONU, que se han adherido a este instrumento jurídico, que con justa razón ha sido calificado como la “Constitución de los Océanos”.

Esta fecha merece ser recordada por todos los ecuatorianos como el día en que se escribió una de las páginas más brillantes de su historia, pues, a partir de ella, Ecuador terminó con un largo período de aislamiento, que, de manera incomprensible, lo obligaba a cumplir con todas las disposiciones de la CONVEMAR, por tratarse de normas universales de derecho internacional consuetudinario, pero sin poder acceder a los beneficios que dicha convención ofrece para sus estados miembros.

La aprobación de la Asamblea Nacional luego fue ratificada con Decreto Ejecutivo No. 1238 del 15 de julio de 2012.

El 24 de septiembre del 2012, fue depositado en la Secretaría General de las Naciones Unidas el documento de ratificación de la adhesión, con lo cual la CONVEMAR está plenamente vigente en el país, con todos los derechos y obligaciones que el Ecuador obtiene, no solo en las 200 millas, sino en la posibilidad de extensión de la plataforma continental que significa 150 millas adicionales en ese espacio marítimo.

Fotografía 7: Ratificación a la CONVEMAR.

Entrega del documento de ratificación a la CONVEMAR realizado por el Vicecanciller Marco Albuja a la representante del Secretario General de la ONU.



Fuente: <http://www.andes.info.ec/es/politica/6874.html>

Es necesario mencionar que este documento llamado oficialmente “Instrumento de Adhesión” (Anexo 1, correspondiente a la Copia del documento original), fue elaborado en la Cancillería Ecuatoriana, firmado por el Ministro de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración, Ricardo Patiño Aroca, con fecha 19 de Septiembre del 2012 y claramente establece que “deberá ser depositado, junto a la Declaración del Ecuador, ante el Secretario General de las Naciones Unidas”.

Esta información es de vital importancia, puesto que la declaración compuesta de 18 acápites, resume la postura soberana con la cual el Ecuador se adhirió a la CONVEMAR. Es así como a partir de Septiembre de 2012 el Ecuador es parte integral de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, bajo las consideraciones detalladas en ese documento.

Declaración del Ecuador al Momento de adherirse a la CONVEMAR

El anexo al Instrumento de Adhesión lleva el nombre de “Declaración del Ecuador al momento de adherirse a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar” e incluye las decisiones adoptadas por el Estado Ecuatoriano.

Estas tratan de lo siguiente:

1. La ratificación de los límites de los espacios territoriales de acuerdo a los tratados vigentes y la soberanía y jurisdicción conforme a la Declaración de Santiago.

2. La determinación de los espacios marítimos hasta una distancia de 200 millas marinas, los mismos que se encuentran divididos en: aguas interiores, mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental.

3. La declaración de la jurisdicción y competencias soberanas en las aguas interiores y mar territorial, así como también el reconocimiento del derecho de paso inocente a las naves extranjeras.

4. El reconocimiento de los derechos y obligaciones en la ZEE (Parte IV), con lo cual se garantiza al pueblo ecuatoriano los mismos derechos y obligaciones adquiridos en la Declaración de Santiago de 1952, siendo estos los siguientes:

- Soberanía exclusiva para los fines de exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho, del lecho y del subsuelo del mar.

- Soberanía exclusiva para los fines de exploración y explotación económica de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes marinas y los vientos.

- Ejercicio del derecho exclusivo de: autorizar, regular y ejecutar la construcción, funcionamiento y uso de toda clase de islas artificiales, instalaciones y estructuras, en las 200 millas de su territorio marítimo, incluido en la plataforma continental.

- Los demás deberes y derechos previstos en la Convención.

5. El reconocimiento de los derechos de soberanía exclusivos en la plataforma continental y la decisión de extender la plataforma continental hasta las 350 millas desde Galápagos.

6. La reiteración del sistema de líneas de base rectas tanto continentales como insulares establecidas por el Ecuador en 1971 y a partir de las cuales se realizará la medición de todos los espacios marítimos, enfatizando en las líneas correspondientes al Archipiélago de Galápagos.

7. La declaración de que los límites con los países fronterizos adyacentes al territorio continental, se encuentran determinados por los paralelos geográficos desde donde los puntos en los que la frontera terrestre llegan al mar.

8. La declaración de jurisdicción y soberanía tanto sobre la Reserva Marina de Galápagos, la Zona Especialmente Sensible y la Zona a Evitar, conforme a la Ley Orgánica de Régimen Especial de Galápagos (LOREG) y a las declaraciones de la Organización Marítima Mundial.

9. La declaración del Golfo de Guayaquil como Bahía Histórica.

10. La decisión del Estado Ecuatoriano de regular dentro de las 200 millas los derechos y competencias residuales; es decir, todo aquello que no se encuentre expresamente escrito hasta el momento en el texto actual de la CONVEMAR; y aquellas ampliaciones para los derechos actualmente vigentes.

11. La aclaración sobre la responsabilidad por los daños al medio marino que recaen sobre las naves y aeronaves extranjeras que transiten por los espacios marítimos sujetos a la soberanía y jurisdicción ecuatorianas.

12. Las obligaciones de los Estados cuyas flotas pesqueras realicen faenas sobre las especies archipelágicas y altamente migratorias en las áreas adyacentes a la ZEE.

13. La firme decisión de no someterse a los arbitrajes comerciales para la solución de controversias en los contratos de explotación de los fondos marinos.

14. La elección realizada respecto a los estamentos para la solución de controversias relacionadas con la interpretación o aplicación de la Convención.

15. La decisión de no someterse a los procedimientos para la solución de controversias en relación a las controversias relativas a la investigación científica y temas relacionados a las capturas de peces dentro de las 200 millas.

16. La decisión de no aceptar la validez del informe de la comisión respecto a la utilización de los excedentes de los recursos vivos dentro de sus zonas de soberanía y jurisdicción.

17. La decisión de no aceptar ninguno de los procedimientos previstos en la Sección 2 de la Parte XV para la solución de controversias.

18. Finalmente, el Ecuador declara al mundo que sus espacios marítimos constituyen una zona de paz; y que los buques impulsados por energía nuclear o que transporten sustancias radioactivas, tóxicas o peligrosas, requieren autorización del Estado para transitar en sus espacios marítimos.

Límites marítimos con los países vecinos

Una de las tareas fundamentales del Estado es precisar sus espacios marítimos de manera clara y sin dejar lugar para las dudas. En el caso ecuatoriano con la adhesión a la CONVEMAR, la definición de los límites marítimos con Colombia, Costa Rica y con Perú, la declaración del Golfo de Guayaquil como bahía histórica binacional con el Perú y el establecimiento de la reserva marina y zona marítima especialmente sensible del archipiélago de Galápagos, han quedado definidos de una manera clara y contundente, todos los espacios marítimos sometidos bajo la soberanía y jurisdicción nacional. También han sido reconocidos todos los elementos que son parte fundamental en la mencionada definición, particularmente hablando de las líneas de base, desde donde se efectúan dichas mediciones.

El límite marítimo con Perú se encuentra establecido sobre el paralelo $03^{\circ} 23' 33''$ Sur, cuya equivalencia en el sistema WGS 84 es $03^{\circ} 23' 31.65''$ S y se encuentra perfectamente graficado en la Carta Náutica IOA 42, la misma que ha sido depositada en la ONU y cuenta con el beneplácito del gobierno peruano.

En noviembre del 2012 se realizó la declaración de Bahía Histórica del Golfo de Guayaquil, y continúan en ejecución los estudios de sustentación para lograr que las aguas que quedan dentro de sus líneas de base formen parte de las aguas interiores de Ecuador y Perú.

El límite marítimo con Colombia se encuentra establecido en el paralelo $01^{\circ} 10' 49''$ Norte y se encuentra perfectamente graficado en la Carta Náutica IOA 41, la misma que ha sido aprobada por la Cancillería y la Armada de Colombia durante el mes de junio 2012.

Fotografía 8: Suscripción del Acuerdo Ecuador- Colombia.
Los cancilleres Ricardo Patiño y María Ángela Holguín en la suscripción del acuerdo.



Fuente: <http://www.andes.info.ec/es/actualidad/3175.html> <http://www.andes.info.ec/es/actualidad/3175.html> Firma del convenio de límites marítimos con Colombia.

Es necesario que Colombia complemente su sistema de líneas de base, con el trazado de la línea número 10 en dirección de Punta Galera, con el fin de empatarla con la línea de base que se traza entre Punta Galera y Cabo Manglares desde el Ecuador, con el fin de armonizar los espacios marítimos de ambos estados. Una vez cumplido este requisito, se podrían iniciar los estudios binacionales para declarar a la Bahía de Ancón de Sardinas como bahía histórica.

Los límites marítimos con Costa Rica se encuentran definidos desde 1985, pero de acuerdo a las conversaciones sostenidas en febrero de 2012, una vez que el Ecuador se haya adherido a la CONVEMAR se actualizarían las coordenadas conforme al datum WGS-84 y se procedería a armonizar las Zonas Económicas Exclusivas de ambos estados. Conforme a lo acordado, ambos países actualizaron las coordenadas de su límite marítimo y lo plasmaron de manera formal en un Acuerdo firmado el 22 de Abril del 2014.

También se planteó la necesidad de iniciar de manera conjunta los estudios técnicos para extensión de plataforma, a partir de la Isla de Cocos e Islas Galápagos, con el fin de presentarlos ante la Comisión de Plataforma Continental de la ONU, en forma binacional.

Ventajas de la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR.

La distribución del espacio marítimo establecido en el texto de la CONVEMAR no significa una pérdida territorial para el Ecuador, puesto que este reconoce a los países miembros los mismos derechos de soberanía y jurisdicción establecidos en la Declaración de Santiago de 1952, excepto por el derecho que otorga a terceros estados para la libertad de navegación, sobrevuelo y tendido de cables y de tuberías submarinas.

A esta transacción se agrega el reconocimiento de que la plataforma continental, se extiende a favor de todos los estados ribereños hasta una distancia de 200 millas y que incluso puede ampliarse hasta 350 millas de acuerdo a los criterios técnicos establecidos por la CONVEMAR.

Este reconocimiento es completamente favorable para el Ecuador, en vista que el Código Civil de 1966 establece que la plataforma continental se extiende hasta donde la columna de agua alcance los 200 metros de profundidad (www.scpm.gob.ec/wp-content/uploads/2013/03/Código-Civil-libro-II.pdf.-Artículo 609, 2013), lo cual ocurre a 30 o 40 millas del borde costero. Pero es más favorable aún en el Archipiélago de Galápagos, donde existe suficiente evidencia técnica para pensar que la plataforma insular podría prolongarse hasta las 350 millas sobre las Cordilleras de Carnegie, Colón y Cocos, cuya geología tiene un origen común en el Punto Caliente de Galápagos, que permitió el nacimiento de las islas y de dichas cordilleras submarinas que constituyen su prolongación natural.

Es importante mencionar, que tan solo la extensión de la plataforma insular en Galápagos, podría representar para el Ecuador la adición de aproximadamente 260 mil km², es decir, una superficie equivalente a todo su territorio continental. Para acceder a tales beneficios, el país tiene 10 años de plazo, contados desde el momento de su adhesión a la CONVEMAR (2012), para presentar a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de la ONU, los estudios técnicos que sustenten dicha aspiración.

La adhesión del Ecuador a la CONVEMAR conlleva las siguientes ventajas o beneficios (Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar CNDM)²:

2 ECUADOR, Comisión Nacional Sobre el Derecho del Mar; Síntesis de la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar, pág. 31

1. Acceder al mayor compendio de leyes marítimas de carácter internacional que promueven el uso pacífico de los mares y océanos y regulan todos los asuntos relativos a las especies marinas y oceánicas.
2. Ser parte de un mecanismo internacional que prescribe el aprovechamiento de los recursos marinos de modo sostenible y equitativo en beneficio de la comunidad internacional.
3. Disponer de un sistema jurídico y técnico-científico integral que promueve el desarrollo sustentable en beneficio de las generaciones presentes.
4. Incorporarse a un mecanismo que promueve el desarrollo de las ciencias y tecnologías marinas que consagra el principio de cooperación internacional, por el cual los países industrializados pueden compartir sus conocimientos y experiencias en las ciencias marinas con los países que lo necesitan.
5. Contar con un instrumento internacional de carácter vinculante para la solución pacífica de cualquier tipo de controversias, como es el caso del Tribunal Internacional del Mar, el cual tiene competencia para conocer los conflictos relacionados con los derechos y deberes establecidos en la convención.
6. Garantizar el acceso a la población ecuatoriana a los recursos vivos y no vivos existentes en las aguas jurisdiccionales ecuatorianas y en la zona, de manera democrática, ordenada, sostenible y sustentable.
7. Tener reconocimiento internacional de los derechos soberanos sobre las especies altamente migratorias y transzonales como el caso del atún.
8. La existencia de un marco legal para la cooperación internacional orientada a la protección y preservación del ambiente marino, privilegiando áreas vulnerables como las Islas Galápagos.

Procesos de post adhesión a la CONVEMAR

Administrativos

1. Conformar la Comisión Nacional Ecuatoriana del Límite Exterior de la Plataforma Continental y capacitar a sus miembros para la preparación y presentación ante la comisión de límites de la plataforma de la CONVEMAR.

2. Efectuar los estudios jurídicos, técnicos y científicos para aprovechar al máximo las bondades de la CONVEMAR.

3. Promover la difusión de los contenidos y alcances de la CONVEMAR.

4. Conformar consorcios con otros estados para acceder a la información necesaria para iniciar la explotación de los recursos contenidos en los fondos marinos y oceánicos.

5. Propender a la creación de una flota mercante nacional.

6. Promover la adhesión del Ecuador al acuerdo sobre la Conservación y Ordenación de Peces Transzonales y Peces Altamente Migratorios.

7. Promover la adhesión del Ecuador a la Convención sobre el establecimiento de la Organización Regional de Ordenamiento Pesquero en el Pacífico Sur (OROP).

Legales

1. Armonizar la legislación nacional con los criterios establecidos en la CONVEMAR.

2. Elaborar leyes y reglamentos de acuerdo al derecho internacional que permitan proteger sus derechos y atribuciones en la ZEE, a fin de defenderla de actos de fuerza o abusos del derecho cometidos por otros estados.

3. Actualizar el Código Civil en aquellas partes que se contraponen con la CONVEMAR.

Educación

1. Capacitar y entrenar al mayor número de funcionarios que puedan representar al Ecuador en las diferentes instancias u organismos creados por la CONVEMAR: el Tribunal Internacional del Mar, la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, etc.

2. Capacitar y entrenar al personal técnico que se encargará de realizar los estudios relacionados con la exploración, explotación y aprovechamiento de los recursos vivos y no vivos.

3. Capacitar y entrenar al personal técnico que se encargará de realizar la investigación científica y control de la contaminación marina.

Técnicos

1. Efectuar los estudios técnicos y científicos para alcanzar la extensión de plataforma en el Archipiélago de Galápagos, sobre las Cordilleras de Colón, Carnegie y Cocos. (estudios de gabinete, campañas y cruceros internacionales de investigación científico-marina).

2. Elaborar los informes necesarios y presentarlos a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental para extensión de la plataforma insular de Galápagos.

3. Efectuar un inventario de los recursos naturales vivos y no vivos, especies transzonales y especies migratorias en los espacios marítimos y en la plataforma continental e insular; y difundirlos a la opinión pública.

4. Elaborar la cartografía náutica donde se visualicen claramente los límites exteriores de cada uno de los espacios marítimos definidos por la CONVEMAR.

5. Determinar la captura permisible de las especies transzonales y altamente migratorias para embarcaciones nacionales y extranjeras, si hubiese excedente.

6. Fortalecimiento del poder marítimo para poder ejercer la vigilancia y el control de las actividades en los espacios marítimos establecidos por la CONVEMAR.

Capítulo



5

GESTIÓN DE LA ZEE ECUATORIANA

RECURSOS MARÍTIMOS ECUATORIANOS Y DESARROLLO

Recursos naturales vivos

Una clara demostración del potencial que tiene el país, en cuanto a los recursos vivos en sus espacios marítimos, está representado por la intensa actividad pesquera, tanto en el plano artesanal, cuanto en el industrial. De estos recursos, y una vez satisfecha la demanda nacional, varias especies son destinadas para la exportación, aportando de manera significativa a la economía ecuatoriana.

De acuerdo a lo expuesto, la CONVEMAR garantiza a la población ecuatoriana el acceso a los recursos vivos existentes en sus aguas jurisdiccionales, de una manera ordenada, sostenible y sustentable, lo cual constituye un factor importante para el desarrollo marítimo del país. Como Estado ribereño el Ecuador tiene la facultad de determinar la captura permisible¹ de los recursos vivos en su ZEE. En la Plataforma Continental el Ecuador tiene derechos de exploración y explotación de los organismos vivos pertenecientes a especies sedentarias que están en el lecho del mar o en su subsuelo, lo cual adquirirá mayor importancia cuando se amplíe la extensión de dicha plataforma.

Fotografía 9: Riqueza ictiológica del Ecuador



Fuente: <http://www.oteima.ac.pa/ecoagro/spanish/vida.h3.jpg>

1 Captura permisible es la captura total que se permite extraer de un recurso en un periodo determinado (usualmente un año). Tomado de www.fao.org.

El 4 de agosto de 1995 la Asamblea General de la ONU aprobó también el Acuerdo Relativo a la Conservación y Ordenación de las Poblaciones de Peces Transzonales y altamente Migratorios (CNDM- Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar , 2002). Si bien es cierto que la adopción del acuerdo no es obligatoria, en el caso del Ecuador si es aconsejable y conveniente hacerlo, a fin de precautelar los recursos existentes en alta mar, justamente en las áreas adyacentes a las 200 millas marinas de las Islas Galápagos donde existen especies altamente migratorias.

Dicho acuerdo define a las especies transzonales como aquellas cuyo ciclo vital y patrones de comportamiento hacen que se encuentren tanto dentro como fuera de la ZEE, es decir más allá de las 200 millas. Así mismo define a las especies altamente migratorias (atún, patudo, bonito de pacífico, entre otras), como aquellas que se mueven en vastas áreas oceánicas (CNDM- Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar , 2002).

Este acuerdo establece que los Estados deben cooperar entre sí para la adopción de normas que regulen la actividad pesquera, a fin de impedir el agotamiento de las especies marinas y preservarlas para el futuro. Dentro de este contexto, el país deberá analizar también la conveniencia de incorporarse a la Organización Regional de Ordenamiento Pesquero del Pacífico Sudeste (OROP-PS) para optimizar la preservación de sus recursos vivos.

La CONVEMAR ha clasificado a las especies, de acuerdo a su conducta, de la siguiente manera (Kimball, La Gobernanza Internacional del Océano, 2003)²:

- Stocks de peces que se encuentran enteramente dentro de una sola ZEE (stocks transnacionales fronterizos) ;
- Stocks de peces o stocks de especies asociadas que suceden en más de una ZEE;
- Stocks de peces o stocks de especies asociadas que ocurren tanto dentro de una ZEE como en zonas adyacentes de alta mar (comúnmente llamados stocks transzonales);

2 La Gobernanza Internacional del Océano, El Uso del Derecho Internacional y las organizaciones para manejar los Recursos Marinos de Manera Sostenible, pág. 29

- Especies de peces altamente migratorios, como los atunes, listados en el Anexo I de la Convención, los cuales migran largas distancias, usualmente a través de las ZEEs de varias naciones y altamar;
- Mamíferos marinos como las ballenas, cuyo rango de dispersión es a través de los océanos, y otros cetáceos cuyo rango es más regional;
- Especies anádromas como el salmón, que desova en ríos y arroyos de agua dulce, pero pasa la mayor parte de su ciclo de vida en el mar;
- Especies catádromas como las anguilas, que desovan en el mar pero pasan la mayor parte de su ciclo de vida en agua dulce; y
- Especies sedentarias de la plataforma continental, tales como los cangrejos, langostas y corales, definidos como organismos vivos “que en el estado en que pueden ser cosechados, o son inmóviles sobre o están debajo de los fondos marinos, o son incapaces de moverse, excepto en contacto físico constante con los fondos marinos o el subsuelo”. (CNDM-Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar , 2002).

Recursos naturales no vivos

Durante las últimas décadas de investigación científica en las profundidades marinas, se ha logrado demostrar con resultados inobjetable, la existencia de importantes recursos minerales, particularmente nódulos polimetálicos³ de gran interés para el presente y futuro de la economía mundial.

Se conoce que en las inmediaciones del Archipiélago de Galápagos existen áreas potencialmente ricas en estos recursos (INOCAR, 2012)⁴. Actualmente algunas empresas internacionales de países desarrollados, principalmente Estados Unidos, Japón, Alemania, China y Bélgica, que disponen de la tecnología apropiada, están empeñadas en explotarlos, amparados en el Art. 142 de la Parte XI de la CONVEMAR que se refiere a La Zona.

En vista que según el Art. 136 de la CONVEMAR este espacio marítimo y sus recursos constituyen Patrimonio Común de la Humanidad, todos

³ Nódulos polimetálicos so concreciones esféricas de 1 a 20 cm de diámetro que se han formado sobre un núcleo duro. Están conformadas por concentraciones de metales útiles como manganeso, hierro, calcio, cobalto, cobre, níquel y titanio. Abundan en el Océano Pacífico.

⁴ http://www.inocar.mil.ec/docs/libro_geologia/articulo1.pdf

los Estados, ribereños o no, tienen derecho a participar en los beneficios, producto de la explotación de los mencionados recursos, de acuerdo a las normas de la Convención, que son implementadas a través de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos:

El Art. 148 de la Convención enfatiza que se promoverá la participación efectiva de los Estados en el desarrollo en las actividades realizadas en La Zona, teniendo en cuenta sus intereses y necesidades especiales, lo cual constituye una garantía para el futuro económico del Ecuador.

Según lo resuelto por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 1994, el Acuerdo Relativo a la Aplicación de la Parte XI de la CONVEMAR es de carácter vinculante, es decir que el país que se adhiere a la CONVEMAR también se adhiere a este Acuerdo, el mismo que tiene como objetivo:

“Garantizar un acceso no discriminatorio a los minerales de los fondos marinos para los Estados y sus empresas comerciales, así como un sistema equitativo de decisiones que asegure a los Estados con grandes intereses económicos en juego, un papel proporcional a esos intereses”. (CNDM-Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar , 2002)

Este acuerdo faculta al Ecuador a participar en lo establecido por la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos e intervenir en la explotación de los mencionados recursos a través de empresas internacionales dedicadas a ello. Ecuador requiere asegurar para su futuro los minerales existentes en los fondos marinos ya que esto, indudablemente, constituirá un factor importante para el desarrollo del país.

Protección y preservación del medio marino

Un objetivo de vital importancia para el normal desarrollo de los recursos vivos, constituye el poder garantizar la integridad del medio marino a través de actividades de prevención y control de la contaminación. Esto facilitaría, también, el normal desenvolvimiento de las actividades que se desarrollan en el mar.

Según el Art. 192 de la CONVEMAR, es obligación de los Estados mantener el medio marino libre de contaminación, sea por derrames de hidrocarburos u otras sustancias nocivas o por elementos contaminantes vertidos en el mar.

Fotografía 9: Preservación del medio marino



Fuente:<http://www.quitoadventure.com/espanol/imagenes/lugares-ecuador/galapagos/galapagos-conservacion.jpg>

El estado ecuatoriano mediante la Autoridad de Policía Marítima ejercida por la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA), cumple con las capacidades disponibles, muchas de las disposiciones relacionadas con la protección del medio marino.

La DIRNEA dispone de un Plan de Contingencia para enfrentar derrames de Hidrocarburos y otras sustancias nocivas, en el cual participan entidades públicas y privadas para su efectiva implementación. Además, es responsable de cumplir y hacer cumplir las Convenios Marítimos Internacionales de carácter ambiental de los cuales el Ecuador es parte. Estos son:

Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques firmado en el año 1973 y su Protocolo de 1978, (MARPOL 73/78)

Convenio Internacional para el Control y la Gestión de Aguas de Lastre y los Sedimentos de los Buques.

Y de aquellos de carácter regional como:

- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques firmado en el año 1973 y su Protocolo de 1978, (MARPOL 73/78)
- Convenio Internacional para el Control y la Gestión de Aguas de Lastre y los Sedimentos de los Buques.

Y de aquellos de carácter regional como:

- Convenio para la Protección del Medio Marino y Áreas Costeras del Pacífico Sudeste y su Plan de Acción.
- Acuerdo de Viña del Mar para el Control de los Buques Subestándar que podrían causar contaminación en el mar.

Es de vital importancia, no solo para el país, sino para la región, evitar la contaminación marina generada desde diferentes fuentes. De esta forma, los recursos vivos serán aptos para la alimentación humana y las actividades marítimas en general se desarrollarán en forma normal, lo cual contribuirá al desarrollo marítimo y al fortalecimiento de la economía nacional.

Investigación científica marina

Fotografía 10: Buque ecuatoriano de Investigación Científica BAE- ORION



Fuente: <http://www.periodicolaprimer.com/2013/05/buque-bae-orion-realizara-investigacion.html>

La investigación científica constituye un eje transversal dentro de las actividades marinas y para determinar las condiciones y comportamiento de los elementos prevalecientes en el mar, como son: las corrientes marinas, las olas, los vientos y los fenómenos océano-atmosféricos que se producen

en los espacios marítimos (como el fenómeno de El Niño).

Dentro de ese contexto, es importante recordar que la Parte XIII de la CONVEMAR emite disposiciones sobre la investigación científica y obliga a los Estados a fomentarla, exclusivamente con fines pacíficos, enfatizando que la difusión de datos de información científica y la transmisión de conocimientos se lo hará especialmente a los Estados en desarrollo.

Por lo antes mencionado, es esencial para el Ecuador disponer de cooperación internacional para desarrollar proyectos de investigación científica, basados en experiencias y capacidades de otros Estados. Con datos científicos del medio marino se podrá planificar, adecuadamente, acciones para la utilización del mar en forma sostenible y con ello contribuir al desarrollo nacional.

Desarrollo y transmisión de tecnología marina

La Parte XIV de la CONVEMAR enfatiza en los objetivos que deben fomentar los Estados, como el desarrollo de tecnología marina adecuada y la infraestructura necesaria para facilitar la transmisión, el desarrollo de los recursos humanos mediante la capacitación, y la cooperación internacional, particularmente en el ámbito regional. Al igual que en los aspectos científicos, el fomento y desarrollo de transmisión de tecnología marina debe ser dirigido particularmente a los Estados en desarrollo, lo cual será beneficioso para el país porque permitirá la formación y capacitación de técnicos en materias y temas marítimos.

Es necesario resaltar que el Ecuador está en condiciones de asimilar nuevas y modernas tecnologías porque, desde hace muchas décadas, cuenta con el Instituto Oceanográfico de la Armada, un centro especializado con dependencia directa del Ministerio de Defensa Nacional. El Instituto cuenta con infraestructura apropiada, personal capacitado y con experiencia en labores de investigación en el medio marino. Los productos de este Instituto sirven a instituciones públicas y privadas que realizan actividades relacionadas con los temas del mar.

Indudablemente, el crecimiento de la tecnología marina contribuirá al aprovechamiento sustentable de los recursos del mar, lo cual favorecerá al desarrollo marítimo del país.

Capítulo



6

**AMENAZAS A LOS RECURSOS
MARINOS Y EL ECOSISTEMA**

Conforme lo establece la CONVEMAR, los estados ribereños tienen derechos soberanos y obligaciones sobre los recursos naturales y las actividades económicas que se realizan en el área de su jurisdicción debiendo, por lo tanto, controlar la contaminación originada en cañerías y cables submarinos tendidos por otros Estados bajo su plataforma continental, regular las actividades económicas y la investigación científica marina para evitar el daño ambiental en el área de su jurisdicción.

Este daño ambiental tiene un impacto directo sobre las especies marinas, las mismas que según estadísticas recogidas por la International Union for Conservation of Nature (IUCN) “casi tres cuartas partes de las pesquerías más importantes estarían fuera de los límites de pesca permitidos, sea por sobreexplotación, agotamiento o subexplotación”, generando con ello consecuencias negativas para el bienestar del ser humano que son igualmente apremiantes (Kimball, La Gobernanza Internacional del Océano, 2003).

La IUCN alerta sobre las amenazas a otras especies marinas como aves, tortugas y mamíferos que provienen de los efectos directos e indirectos de las artes de pesca utilizadas y de las prácticas de pesca inadecuadas, la contaminación marina y los numerosos impactos humanos en hábitat críticos.

La invasión de especies exóticas está categorizada en segundo lugar como amenaza a la biodiversidad y se está acelerando a medida que el comercio internacional se expande. Esta introducción de peces de agua dulce, moluscos, crustáceos y especies marinas, puede ser realizada de forma intencional o no intencional a través del agua de lastre de los buques.

La expansión potencial dentro de la jurisdicción nacional de la explotación de otros recursos mineros, además del petróleo y gas, debería ser mantenida bajo revisión por la autoridad de los fondos marinos, identificando autoridades institucionales y recursos para llevar a cabo las tareas de manejo, que incluyan medidas de producción limpia e incentivos para su implementación.

LA CONTAMINACIÓN

La CONVEMAR define a la contaminación de la siguiente manera (CNDM- Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar , 2002):

“La introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o de energía en el medio marino, incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidos la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento”.

Fotografía 11: Contaminación del medio marino



Fuente: <http://www.taringa.net/comunidades/medio-ambiente/6776763/Te-enseno-a-cuidar-el-medio-ambiente.html>

La CONVEMAR exige que los Estados tomen todas las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación de cualquier origen y que son necesarias para proteger y conservar los ecosistemas raros o frágiles así como el hábitat de especies en disminución, amenazadas o en peligro y otras formas de vida marina. Como una regla general, cada Estado debe decretar leyes nacionales, que sean más estrictas que las reglas internacionales para las fuentes domésticas de contaminación, aplicándolas en el ámbito de su jurisdicción e incluyendo sus barcos de bandera y naves aéreas de su registro (CNDM- Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar, 2002).

La contaminación marina está generalmente dividida en seis categorías (Kimball, La Gobernanza Internacional del Océano, 2003)¹:

- Aquella que es originada en las embarcaciones.
- La que es producida por la descarga desde las embarcaciones, aviones, plataformas, u otras estructuras construidas por el hombre; conocida también como vertimiento.
- Aquella que se produce por las actividades que se ejecutan en los fondos marinos, islas artificiales y otras instalaciones sujetas a la jurisdicción nacional;
- La proveniente de fuentes y actividades terrestres, incluyendo los ríos, estuarios, cañerías y estructuras de desembocaduras;
- La que se origina por la explotación de los recursos minerales de los fondos marinos más allá de la jurisdicción nacional; y,
- La contaminación proveniente de o a través de la atmósfera.

Como se puede apreciar, la contaminación tiene 3 fuentes principales:

1. aquella producida por las actividades que tienen lugar en el mar, para las cuales las reglas internacionales representan únicamente estándares mínimos.
2. la contaminación proveniente de actividades en tierra, y,
3. la contaminación proveniente de los fondos marinos

Para estas dos últimas, las leyes nacionales toman en cuenta reglas y estándares internacionales.

Contaminación originada por embarcaciones

La contaminación proveniente de barcos puede deberse a descargas accidentales e intencionales. Las primeras no ameritan mayor explicación, mientras que las descargas intencionales son aquellas que pueden ser descargadas en lugares que no causan daño al medio ambiente; sin embargo de lo cual, en muchos casos son arrojadas irresponsablemente al mar.

1 Kimball, L. A. (2003). *La Gobernanza Internacional del Océano*. (S. S. Ricardo Delfino, Trad.) IUCN, Gland Switzerland and Cambridge. UK. Informe 2003, pág. 12

Fotografía 12: Contaminación generada por embarcaciones.



Fuente: <http://www.huarmeyperu.com/wp-content/uploads/2011/10/barco-contaminando.jpg>

Existen reglas internacionales para prevenir estos actos que van mucho más allá e inclusive tratan de establecer un sistema de rutas para minimizar el riesgo de accidentes y las facilidades de recepción de desperdicios en puerto, sobre todo en áreas especialmente sensibles, como el Archipiélago de Galápagos.

Todos los Estados miembros de la CONVEMAR pueden hacer efectivas reglas y estándares generalmente aceptadas en el ámbito internacional, aún si el Estado otorgante del pabellón del buque no lo es.

Como reglas generales podemos establecer que (CNDM- Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar , 2002):

- a) Ninguna disposición contenida en la CONVEMAR impide a un Estado el establecimiento para sus propios buques, de estándares de mayor exigencia que aquellos establecidos en las normas internacionales.
- b) Los derechos de un estado ribereño con respecto a buques extranjeros disminuyen a medida que sus zonas de jurisdicción se alejan de la costa. Más cerca de la playa, se puede complementar algunas de las reglas y estándares internacionales generalmente aceptadas, con medidas nacionales más severas.
- c) En la ZEE, sólo se pueden aplicar las reglas habitualmente aceptadas.

Para corroborar las reglas mencionadas, observemos lo siguiente:

En aguas interiores.- No existen limitaciones sobre los derechos del estado ribereño para promulgar y hacer cumplir cualquier medida ambiental

o de seguridad y aplicarla a los buques que ingresan a sus puertos, en tanto y en cuanto no afecten el derecho de paso inocente y derecho de tránsito.

En el mar territorial.- El estado ribereño puede dictar sus propias leyes y regulaciones relativas a la protección ambiental marina, control de la contaminación, seguridad en la navegación y conservación de recursos acuáticos vivos, sin ninguna restricción que no sea otra que oponerse al sentido común y la costumbre. Si un buque de guerra de cualquier Estado no obedece las reglas del estado ribereño, el estado ribereño puede requerir que dicho buque abandone el mar territorial inmediatamente, conforme al Artículo 30 de la CONVEMAR (CNDM- Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar , 2002)².

En la ZEE.- Para controlar la contaminación, el estado ribereño aplicará las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados por los demás Estados. En este espacio se deben estipular requerimientos más estrictos que aquellos, únicamente si los mismos están oportunamente aprobados por la Organización Marítima Internacional (OMI).

En áreas cubiertas de hielo, dentro de la ZEE (CNDM- Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar , 2002), los estados ribereños tienen el derecho de adoptar y hacer cumplir leyes y regulaciones no discriminatorias (esto significa igual tratamiento para todos los barcos) para controlar la contaminación proveniente de barcos, sin menoscabo de la navegación³.

Vertimiento y manejo de basura

El vertimiento es la evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar; así como el hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar (CNDM- Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar , 2002)⁴.

El instrumento especializado para control del vertimiento en el mar es la Convención sobre la Prevención de la Contaminación Marina por el Vertido

2 Organización de las Naciones Unidas, Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, pág. 37

3 *Ibidem*, pág. 133

4 *Ibidem*, pág. 26

de Deshechos y otras Sustancias, llamada también Convención de Londres de 1972, y su Protocolo de 1996 (Kimball, La Gobernanza Internacional del Océano, 2003).

Fotografía 13: Vertimiento de desechos desde una plataforma.



Fuente: <http://sobreviviremos1.blogspot.com/2013/12/la-contaminacion-del-mar.html>

Contaminación originada por fuentes y actividades terrestres

Las siguientes actividades desarrolladas en tierra son clasificadas como fuentes de contaminación marina (CNDM- Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar , 2002):

- Descargas de desagües de aguas residuales de industrias, plantas de tratamiento cloacales, otras cañerías y medios de transporte de líquidos o estructuras de drenaje exteriores.
- Esgurrimiento de agua de lluvia directamente en el mar, arrastrando residuos de combustible de motores de las calles urbanas, agroquímicos o efluentes cloacales no tratados.
- La contaminación acarreada por los ríos, estuarios, canales y otros cursos de agua, incluyendo cursos de agua subterráneos hacia el mar.
- Sedimentos resultantes de la erosión y las prácticas de uso de la tierra en áreas aguas arriba y costeras.
- Contaminantes aéreos provenientes de actividades en tierra.

Minería en los fondos marinos más allá de la Jurisdicción Nacional

Los hidratos de gas metano en los fondos del océano se forman bajo alta presión y temperatura en el fondo del mar y bajo hielos permanentes del subsuelo; se estima que contienen casi treinta veces la cantidad de dióxido de carbono de la atmósfera. A medida que la tierra se calienta, el gas puede emerger hacia la atmósfera, mezclándose con el oxígeno en presencia de la radiación solar, para formar dióxido de carbono. El desarrollo tecnológico minero, debe ser capaz de conseguir que la recuperación del gas sea realizada antes que este sea liberado en la atmósfera (Kimball, La Gobernanza Internacional del Océano, 2003)⁵.

La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (International Seabed Authority) obliga a adoptar medidas sobre la prospección, exploración y explotación, incluyendo regulaciones para proteger y preservar el ambiente marino, conservar los recursos naturales del área de los fondos marinos y prevenir el daño a la flora y fauna marinas (CNDM- Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar , 2002).⁶

Dicha Autoridad establece que cada Estado patrocinador de actividades mineras debe adoptar leyes y regulaciones para controlar la contaminación, promover la cooperación internacional, a través de entrenamiento, asistencia técnica y programas de cooperación en ciencia y tecnología marina y protección ambiental marina.

Fenómenos naturales

Los Estados deben tomar medidas para reducir los costos ambientales producidos por los fenómenos naturales como El Niño y La Niña, los mismos que influyen eventos climáticos extremos, que dañan los asentamientos humanos y el hábitat marino.

De manera similar, deben ser implementadas las medidas preventivas de largo término para controlar la erosión en áreas costeras, lo que puede reducir el daño por inundaciones y tormentas en los bordes costeros.

5 Kimball, L. A. (2003). *La Gobernanza Internacional del Océano*. (S. S. Ricardo Delfino, Trad.) IUCN, Gland Switzerland and Cambridge. UK. Informe 2003, pág. 24

6 Organización de las Naciones Unidas, Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, artículo 156, numeral 1, pág. 92

Está comprobada la relación directa que existe entre los desastres naturales y las acciones causadas por el hombre, por lo tanto deben implementarse instrumentos de carácter legal que permitan interactuar al Estado en la preparación y respuesta ante emergencias provocadas tanto por los desastres naturales como aquellos causados por el hombre.

AMENAZAS A LOS RECURSOS ICTIOLÓGICOS

Según los datos de la FAO (Food and Agriculture Organization), entidad perteneciente a la Organización de las Naciones Unidas, casi tres cuartas partes de las pesquerías marinas más importantes estarían fuera de los límites de pesca permitidos y se encuentran ampliamente explotadas, sobreexplotadas y agotadas; apenas el 2 % se encontraría en recuperación. Las especies restantes están subexplotadas o moderadamente explotadas (Kimball, *La Gobernanza Internacional del Océano*, 2003)⁷. Aparte de la explotación, otras amenazas contra ellas constituyen las artes de pesca utilizadas, la contaminación marina y los numerosos impactos humanos en hábitat críticos.

Fotografía 14: Faenas de pesca en Alta Mar



Fuente: Foto de Mark Royo Celano - www.royocelano.com.ar

⁷ Kimball, L. A. (2003). *La Gobernanza Internacional del Océano*. (S. S. Ricardo Delfino, Trad.) IUCN, Gland Switzerland and Cambridge. UK. Informe 2003, pág. 60

De manera general, las amenazas a los recursos ictiológicos se pueden clasificar de la siguiente manera (Kimball, La Gobernanza Internacional del Océano, 2003)⁸:

- Captura directa de las especies,
- Captura incidental y descarte de especies en otras pesquerías, y
- Daño a las especies a través de la ingestión o enredo en basura marina.

Otras amenazas a los recursos ictiológicos del mar se encuentran representadas por las siguientes actividades (Kimball, La Gobernanza Internacional del Océano, 2003):

- La sobrecapacidad pesquera de las flotas de algunos estados
- La captura incidental o by-catch de peces, calamares, langostinos, aves, tortugas y mamíferos marinos
- El descarte de millones de toneladas de especie objetivo al año
- Artes de pesca perdidas o descartadas así como también residuos de plástico descartados de los barcos o provenientes de fuentes terrestres que provocan la muerte de las especies.

Fotografía 15: Aleta de tiburón producto de una captura incidental



Fuente: <http://medioambientales.com/toronto-prohibe-comerciar-con-aletas-de-tiburon/>

⁸ *Ibíd*em, pág. 61

Fotografía 16: Fauna en peligro.
Lobo marino con líneas de pesca enredadas alrededor de su cuello.



Fuente:https://nereidadotorg.files.wordpress.com/2013/06/entangledsealion_jimpatterson.jpg?w=900&h=1205. Photo: Jim Patterson

AMENAZAS AL HÁBITAT Y LOS SERVICIOS ECOLÓGICOS

Las amenazas al hábitat y servicios ecológicos están representadas por la introducción de especies invasoras, la cual está categorizada como la segunda amenaza a la biodiversidad y la cantidad alterada de agua dulce fluyendo de los ríos al mar (Kimball, La Gobernanza Internacional del Océano, 2003); así como también, las amenazas inducidas por el hombre a los arrecifes, los mismos que juegan un rol vital en la productividad del océano debido a que constituyen el hábitat y la zona de alimentación para diversas especies marinas y que ayudan a proteger áreas costeras de los impactos de tormentas y acciones de las olas.

AMENAZAS OCASIONADAS POR LA ACTIVIDAD HUMANA

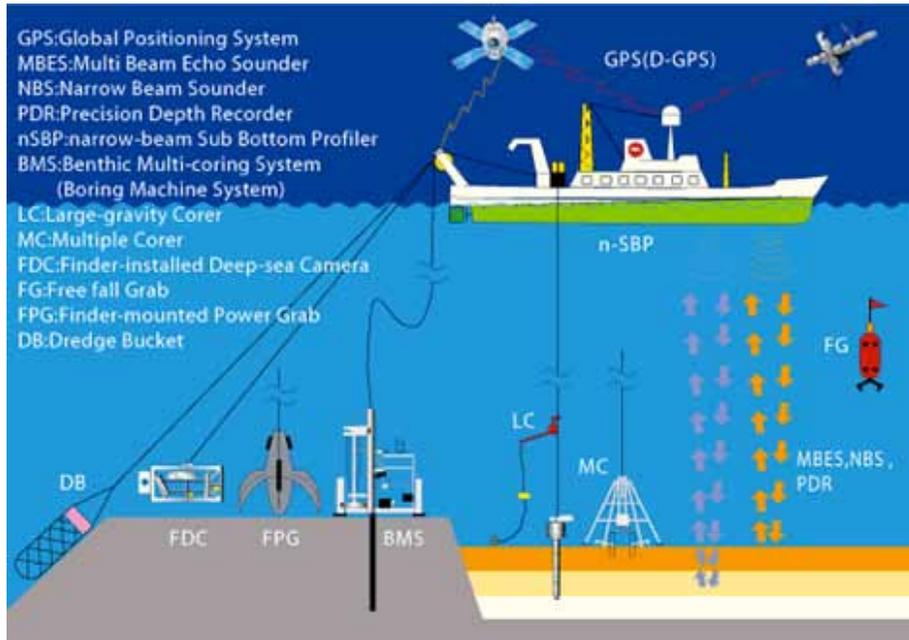
“Si la degradación del hábitat es la amenaza más importante para las especies marinas, la contaminación es la amenaza más severa para el hábitat y el ecosistema marino” (Kimball, La Gobernanza Internacional del Océano, 2003). Dentro de este contexto, nos limitaremos a mencionar únicamente 3 del sinnúmero de actividades que realiza el ser humano y que afectan de manera importante el medio marino:

1. Las consecuencias provocadas por las industrias de gas e hidrocarburos ubicadas en el mar, incluyendo los derrames accidentales de petróleo, la navegación y el transporte a través de tuberías en el mar, exploración y producción costera, emisiones atmosféricas provenientes de actividades marinas, refinerías de la costa, material contaminado de petróleo desechado en el mar y escapes naturales. A estas actividades comúnmente conocidas como Off Shore, por realizarse lejanas de la costa, pero dentro de la jurisdicción nacional, pueden aplicarse muchas de las disposiciones establecidas por la Autoridad de los Fondos Marinos; y viceversa, aquellas disposiciones establecidas por el Estado ribereño en la zona de jurisdicción, podrían ser también adoptadas por la Autoridad de los Fondos Marinos.

2. Las consecuencias de las actividades asentadas en tierra, donde se conoce el Programa Global de Acción para la Protección del Ambiente Marino de las Actividades Terrestres (GPA) el cual diferencia nueve categorías de fuentes que impactan sobre los recursos y el ambiente marino y costero (Kimball, La Gobernanza Internacional del Océano, 2003): alcantarillado, Contaminantes Orgánicos Persistentes (COPs), radioactividad, metales pesados, aceites (hidrocarburos), nutrientes, movilización de sedimentos, basura, plásticos, alteraciones físicas y destrucción del hábitat.

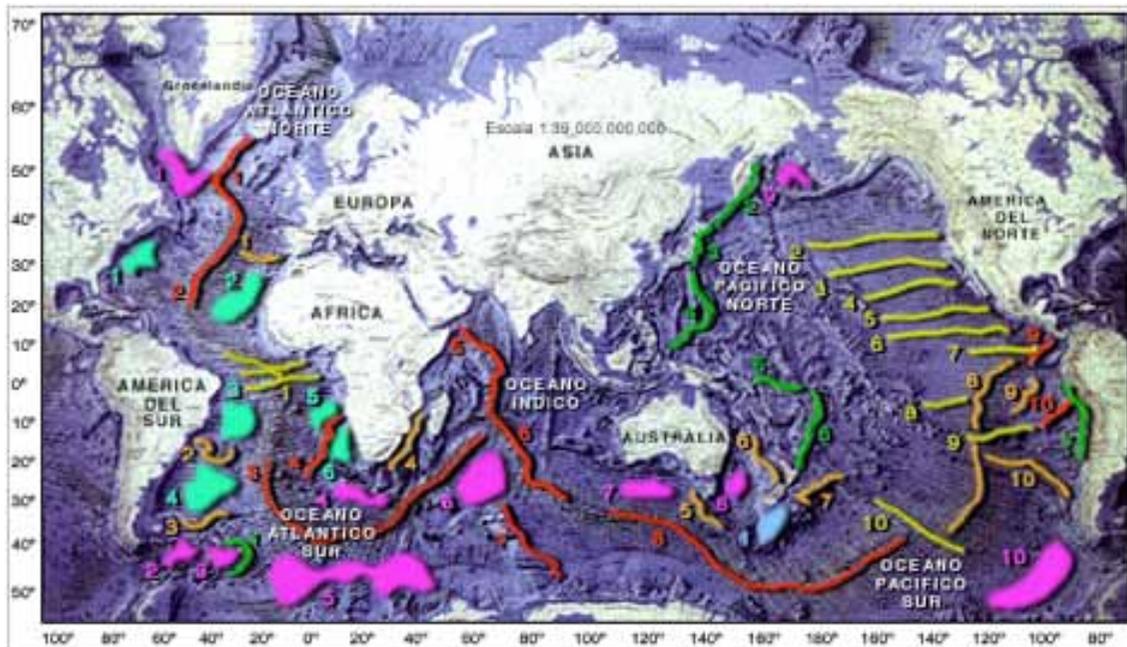
3. El turismo, industria que es altamente dependiente de un ambiente marino costero que sea sano y atractivo; pero que, al mismo tiempo, tiene un fuerte impacto sobre el ecosistema, mediante el establecimiento de instalaciones de complejos turísticos, uso de recursos, generación de residuos, pesca recreativa, contaminación proveniente de embarcaciones y cruceros turísticos, destrucción física de arrecifes de coral originada por buceo y encallado de barcos; e introducción de especies exóticas.

Ilustración 23: Equipamiento para Actividades Mineras Submarinas



Fuente: <http://www.vistaalmar.es/hablame-del-mar/articulos/investigar-el-impacto-de-la-mineria-de-los-fondos-antes-de-que-sea-demasiado-tarde/>

Ilustración 24: Geografía de los fondos marinos.



Fuente: http://www7.uc.cl/sw_educ/geo_mar/html/eje21.html

VERDE AGUA	ROJO
1 Planicie abisal SOHM	1 Dorsal Reykjanes
2 Planicie abisal Madeira	2 Dorsal Mesoatlántica
3 Planicie abisal Pernambuco	3 Dorsal Mesoatlántica
4 Planicie abisal Argentina	4 Dorsal Walvis
5 Planicie abisal de Angola	5 Dorsal Carlsberg
6 Planicie abisal Cape	6 Dorsal Meso Indica
	7 Dorsal Kerguelen-Gaussberg
	8 Dorsal Pacífico Antártica
	9 Dorsal de Cocos
	10 Dorsal Nazca
FUCSIA	AMARILLO
1 Cuenca Labrador	1 Zona de Fractura Romanche
2 Cuenca W. Scotia	2 Zona de Fractura Mendocino
3 Cuenca E. Scotia	3 Zona de Fractura Murray
4 Cuenca Antártica-Atlántica	4 Zona de Fractura Molokai
5 Cuenca Aguhlas	5 Zona de Fractura Clarion
6 Cuenca Crozet	6 Zona de Fractura Clipperton
7 Cuenca de Australia	7 Zona de Fractura Galápagos
8 Cuenca de Tasmania	8 Zona de Fractura Marquesas
9 Cuenca de las Aleutianas	9 Zona de Fractura Easter
10 Cuenca del Pacífico Sudeste	10 Zona de Fractura de Eltanin

VERDE

- 1 Fosa de S. Sandwich
- 2 Fosa de las islas Kuril
- 3 Fosa de Japón
- 4 Fosa de las Marianas
- 5 Fosa de Vitaz
- 6 Fosa de Kermadec-Tonga
- 7 Fosa de Perú-Chile

NARANJA

- 1 Elevación de Azores
- 2 Elevación Río Grande
- 3 Elevación Falkand
- 4 Elevación de Mozambique
- 5 Elevación de Tasmania
- 6 Elevación de Lord Howe
- 7 Elevación Chatham
- 8 Elevación de del Este
- 9 Elevación Galápagos
- 10 Elevación de Chile

Capítulo



7

**PROTECCIÓN DE LOS ESPACIOS
MARÍTIMOS ECUATORIANOS**

Lineamientos estratégicos

Los espacios marítimos que se encuentran bajo la soberanía nacional del Ecuador y aquellos que lo están bajo su jurisdicción, se encuentran perfectamente definidos, a partir de la adhesión y ratificación del país a la CONVEMAR. Lo más importante de estos eventos que tuvieron lugar el 22 de mayo y 24 de septiembre del 2012 respectivamente, es que a diferencia de lo que sucedía con el Código Civil de 1966, donde constaban los espacios marítimos declarados bajo un criterio absolutamente nacional, en esta ocasión dichos espacios tienen el reconocimiento internacional y sobretodo la aceptación de todos los países miembros de la Convención.

Como lo establece la CONVEMAR, estos espacios marítimos son medidos desde las líneas de base, que en nuestro país, conforme al Decreto Supremo 959-A del 28 de julio de 1971 (Miliarium), se trata de líneas de base rectas, es decir líneas que no siguen la línea de la costa sino la dirección general de ella, uniendo los puntos más sobresalientes del perfil costanero del Ecuador continental, pasando por la Isla de la Plata. Este concepto fue aplicado también en el archipiélago de Galápagos.

Debido a que conceptualmente hablando, este trazado no se ajusta a lo que dictamina dicha Convención, ni en el Ecuador continental ni en las islas Galápagos, es de vital importancia para los intereses nacionales, tener presente que este Decreto fue promulgado 11 años antes de que se elaborara la CONVEMAR (Diciembre de 1982) y 23 años antes de que entrara en vigencia (Noviembre de 1994).

Desde dichas líneas de base rectas hacia el perfil costanero, se cuentan las aguas interiores, debiendo destacar la importancia de haber declarado como bahía histórica al Golfo de Guayaquil, de manera binacional con el Perú el 23 de noviembre del 2012 (Ministerio de Defensa Nacional, 2012), pues con ello se adjudica al país en calidad de aguas interiores un inmenso espacio marítimo, riquísimo en especies ictiológicas gracias a la cuenca del Guayas, en cuyo suelo y subsuelo además, existen grandes reservas de gas natural, calculadas en aproximadamente 1,7 trillones de pies cúbicos (PETROECUADOR, 2012), que en la actualidad se encuentran en etapa de explotación.

A partir de las líneas de base rectas en dirección hacia el océano y hasta una distancia de 12 millas corresponde al mar territorial; a partir de la milla 12 y hasta la 24, corresponde a la zona contigua; de la milla 12 hasta la milla 200 corresponde a la ZEE, mientras que el suelo y subsuelo bajo la columna de agua hasta las 200 millas corresponde a la plataforma continental. Estos espacios determinados por la CONVEMAR se encuentran limitados en el Ecuador continental, al norte por el paralelo $01^{\circ}28'10.49''$ N y al sur por el paralelo $03^{\circ}23'31.65''$ S, ambos considerados en relación al Datum WGS-84.

En el archipiélago de Galápagos, la medición de los espacios marítimos de jurisdicción nacional mantiene la misma tónica que en el continente, con la salvedad que al traslaparse la ZEE ecuatoriana con la costarricense, hubo de delimitarse dicho traslape conforme al Acuerdo sobre Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas del 12 de marzo de 1985, derivado de la vecindad entre el Archipiélago de Galápagos y la Isla del Coco en la República de Costa Rica y cuyas coordenadas fueron actualizadas conforme el Datum WGS-84 en Abril del 2014.

De esta manera, el Ecuador ha finalizado la delimitación de sus espacios marítimos conforme lo establece la CONVEMAR y respetando los tratados, acuerdos, declaraciones y demás instrumentos internacionales firmados con los países vecinos: Colombia en el norte, Perú en el sur y este, Costa Rica en el noroeste y la cuenca Asia Pacífico en el oeste. En la actualidad, este inmenso territorio marítimo alcanza una superficie de $1,092.142 \text{ km}^2$ y podría llegar a $1,356.142 \text{ km}^2$, cuando se logre demostrar ante la Comisión de Extensión de Plataforma Continental de las Naciones Unidas, los derechos para extender la plataforma continental hasta las 350 millas sobre las cordilleras submarinas de Carnegie, Colón y Cocos en el archipiélago de Galápagos.

Sobre esta gran superficie marina, suelo y subsuelo, es donde deben implementarse todas las medidas de control y seguridad para brindar la protección necesaria a los recursos vivos y no vivos contenidos en ella, obedeciendo a los lineamientos estratégicos que dicte el Estado ecuatoriano a través de las diferentes instituciones que se encuentran directa e indirectamente involucradas en esta tarea que representa, velar no solamente por el presente, sino por el futuro de la nación.

Ilustración 25: Espacios Marítimos del Ecuador de acuerdo a la CONVEMAR



Fuente: Ministerio Coordinador de Seguridad, Enlace Ciudadano Nro. 273 - Adhesión del Ecuador a la CONVEMAR. http://es.slideshare.net/PresidenciaEc/3-mics-convemar?next_slideshow=1

Amenazas o factores de riesgo en los espacios marítimos ecuatorianos

En su artículo denominado “El Mar como Sistema” el Almirante chileno Jorge Martínez Busch propone que (Academia de Guerra Naval de Chile) para tratar de comprender al mar en su globalidad y poder administrarlo de la mejor manera, se lo debe asimilar a la noción de un complejo sistema y establece los denominados “Vectores Oceanopolíticos” que constituyen los aspectos más relevantes, sobre los cuales el Estado tiene la obligación de actuar para lograr un uso más eficiente y efectivo del mar. Esta teoría de los vectores oceanopolíticos, también ha sido recogida por la Universidad Sergio Arboleda de Colombia para el diseño e implementación de su Diplomado en Oceanopolítica (Universidad Sergio Arboleda, 2014).

A continuación se detallan las definiciones de cada uno de los 6 vectores en las propias palabras del Almirante Martínez Busch y los comentarios realizados por el investigador en su aplicación al caso nacional:

Vector comunicacional

“Caracterizado por el trazado de rutas de intercambio y de comercio, que no obstante su aparente desorden espacial, siguen cursos determinados

por una definida racionalidad económica” (Academia de Guerra Naval de Chile).

En el caso del Ecuador, el comercio se mueve en un 85% utilizando el transporte marítimo (Metroecuador, 2014), por lo que es de suma importancia para su desarrollo que este se realice en forma segura y eficiente.

Es deber del Estado a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Subsecretaría de Puertos, el Ministerio de Defensa, el Instituto Oceanográfico de la Armada –de quien depende directamente- y obviamente de la Armada Nacional, contribuir para que estas condiciones se cumplan, contando con puertos modernos, rápidos y efectivos; dotados de eficientes ayudas a la navegación, con cartas náuticas precisas y actualizadas y con suficientes medios para brindar los servicios de búsqueda y rescate; seguridad en los puertos y áreas de cuarentena, además es indispensable contar con un sistema eficiente de comunicaciones buque – tierra, y con un desarrollado sistema de control naval de tráfico marítimo.

Vector productivo

“Aquel que aprovecha toda la riqueza y la diversidad que ofrece el mar, su lecho y su subsuelo para beneficio y provecho del hombre. Es decir, encierra todo aquello relacionado con la explotación de recursos renovables y no renovables, construcción naval, etc” (Academia de Guerra Naval de Chile).

La intensificación o la sobreexplotación de la pesca, principalmente dentro de las zonas económicas exclusivas, ha adquirido proporciones alarmantes. Las informaciones suministradas por la FAO, indican que casi un 70% de las poblaciones de peces del mundo son permanentemente explotadas o se recuperan de manera muy lenta. El espacio oceánico del Ecuador sustenta pesquerías importantes de carácter pelágico y demersales, así como el sector estuarino ofrece un ambiente favorable para la actividad acuícola. Ambos sectores constituyen un grupo industrial importante para el Ecuador en el cual se emplean alrededor de 120,000 personas en el sector industrial y por lo menos a 50000 pescadores artesanales que operan desde 138 caletas. El sector representó en el periodo antes indicado entre el 3.8% y el 6.3% del PIB (FAO, 2013).

De igual forma, se deben considerar las riquezas minerales del océano; la existencia de gas natural en el Golfo de Guayaquil, sumado a la incalculable cantidad de nódulos de manganeso y sulfitos polimetálicos que reposan en el fondo del mar. Si bien es cierto que aún no existe la tecnología para extraerlos y procesarlos, en el futuro cercano se convertirán en la reserva económica del país. Sin embargo, es de prever que la extracción de gas o de los nódulos se convertirá en un elemento que incrementará la contaminación ambiental.

Ante el factor de riesgo que representa la avidez por conquistar los espacios y los fondos marinos, debido a la riqueza que contienen, la Armada debe constituirse en el instrumento mediante el cual el Estado ejerza el control sobre el manejo adecuado de estos recursos, a través de la vigilancia permanente sobre nuestro espacio marítimo continental e insular.

Vector recreativo y turístico

“Representado principalmente, pero no exclusivamente por los deportes náuticos que de alguna manera fomentan el espíritu marineramente de una población”-(Academia de Guerra Naval de Chile).

Sin lugar a dudas, en nuestras playas y en las islas Galápagos, se encuentra un potencial desaprovechado o subutilizado por el país, ya que la privilegiada ubicación geográfica del país permite que se pueda disfrutar de temporadas de playa a lo largo de todo el año. Sin embargo, existen deficiencias en infraestructura hotelera y servicios públicos adecuados, así como también un mayor impulso al marketing a nivel nacional e internacional que atraigan al turista nacional y extranjero; y que faciliten explotar esos recursos respetando las áreas naturales protegidas.

Vector urbano

“Referido a la interacción entre el mar y la tierra; entre los terrenos de playa y el borde del mar territorial, incluyendo a las aguas interiores marítimas y lacustres, canales y bahías interiores” (Academia de Guerra Naval de Chile).

El dinámico y vertiginoso incremento del intercambio comercial en el mundo especialmente, debido a la globalización, hace que cada día sea mayor el número de personas que se traslada a vivir en el borde costero y sus

alrededores. Esto arroja un hecho preocupante, como es la contaminación producida tanto por las poblaciones ribereñas, como por la propia actividad industrial y comercial, ligadas al movimiento portuario. La contaminación creciente obliga a hacer una consideración muy especial de la fragilidad que existe en la interacción mar-tierra, en la que se deben incluir los terrenos de playa, el propio mar territorial, las aguas interiores y todo el territorio del archipiélago de Galápagos.

Vector jurídico

“Expresado a través del Derecho Internacional Marítimo y su norma suprema, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y sus Acuerdos de 1994 y 1995” (Academia de Guerra Naval de Chile).

Ecuador como miembro pleno de la CONVEMAR desde el año 2012, tiene la obligación de actualizar su normativa legal interna, armonizando las leyes y reglamentos marítimos conforme a las disposiciones vigentes, así como también está en el deber de formar profesionales capacitados en los temas de derechos del mar y derecho marítimo, que puedan ejercer la representación y eventualmente la defensa de los intereses públicos y privados en los temas marítimos a nivel internacional.

Vector del poder

“Referido al elemento de fuerza que le brinda respaldo al Derecho y la Política del Estado, en un entorno donde el incremento de la actividad marítima, la depredación de las especies y la contaminación marina han desplazado el énfasis del control del mar, que antiguamente se focalizaba para los fines de la guerra” (Academia de Guerra Naval de Chile).

Dentro de este vector, es de vital importancia la misión y el rol que tiene la Armada del Ecuador, principalmente a través del Comando de Operaciones Navales y la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos a fin de proporcionar la seguridad integral en los espacios acuáticos.

“En función del interés superior nacional, la Armada del Ecuador fortalecerá su actividad para que el Estado pueda usar el mar en su beneficio en base al marco legal que le otorga la CONVEMAR, fundamentando su estrategia en cinco ejes de visión océano política, que comprenden: El

Ejercicio de la soberanía en el mar jurisdiccional; el Control como Autoridad de Policía Marítima; la Presencia en el territorio marítimo y en el mar de interés del estado; el Fortalecimiento en la gestión del desarrollo de los intereses marítimos; y, la Participación Humanitaria en caso de emergencias y desastres” (Armada del Ecuador , 2012).

Las políticas oceánicas y costeras de un Estado deben ser capaces de articular los vectores que fueron antes mencionados, con el fin de lograr el mayor aprovechamiento de los beneficios del mar concebido como un sistema y alcanzar soluciones integrales en el marco de un pensamiento oceanopolítico propio de cada nación. En definitiva, según Martínez Busch esta debe ser la gran tarea de la Oceanopolítica, que, a diferencia de la geopolítica tradicional, ya no está basada en la lucha por el poder –ciencia del grupo que busca el poder- sino por la defensa y conservación del espacio oceánico mediante la ocupación que permite su desarrollo y por ende, el crecimiento y progreso de los habitantes de una nación marítima.

El Océano Pacífico según el Almirante Martínez Busch, en la actualidad presenta cuatro nuevos objetivos estratégicos que serán causas de posibles crisis y conflictos (Martínez) en el futuro, a más de las tradicionalmente conocidas zonas de confluencia y áreas focales, motivo por el cual los podemos considerar como factores de riesgo.

Estos objetivos son los siguientes:

a. La pesca oceánica.- El Océano Pacífico es el último recurso mundial de alimentación en un mundo donde cada día existen más seres humanos que alimentar. Si es que no se legisla cuidadosamente, podría desaparecer dicho recurso como ya ocurrió en el mar de China, o se podrían generar conflictos armados como ocurrió en Europa con la pesquería del bacalao (Arca Digital).

b. La minería submarina.- En el área de Galápagos y sobre la cordillera de Carnegie, las investigaciones realizadas durante los últimos años demuestran que existen grandes cantidades sulfuros polimetálicos y nódulos de manganeso (Goyes, 2003), cuya importancia para la industria del acero y otras aplicaciones representará un factor de muy alto valor para la economía del país, cuando sea factible desde el punto de vista tecnológico para el país la extracción de dichos minerales.

c. Las reservas de agua dulce.- Es de conocimiento a nivel mundial, que la falta de agua dulce será una de las causas que podría generar una guerra generalizada llegando hacia la mitad del siglo XXI; y conociendo que en las costas antárticas que dan hacia el Pacífico, se encuentran inmensas reservas de la misma en los hielos continentales, el Oriente Medio ya ha puesto sus ojos en ellos (El Mundo Noticias, 2013). Esta zona de vital importancia para la región sudamericana, también sufre por la pérdida de ozono en la atmósfera que la recubre, originando los deshielos y cambios climatológicos que van desde grandes inundaciones hasta despiadadas sequías. El conflicto se presentará con las grandes potencias industrializadas, cuando se trate de frenar y controlar los procesos que originan el profundo deterioro del medio ambiente.

d. La limpieza del agua de mar.- Las crisis y conflictos podrían generarse entre países, por la lucha que es necesario emprender contra las grandes naciones industrializadas que contaminan los mares y que con ello, impiden compensar las pérdidas ictiológicas generadas por la sobreexplotación de los recursos mediante adecuados procesos de cultivo de variadas especies.

Ecuador ha definido como un objetivo de carácter nacional la preservación del medio ambiente en general; lo que demuestra un cambio de actitud del Estado hacia todo cuanto representa los recursos naturales que posee, estableciendo políticas especiales y específicas que buscan regular y racionalizar su explotación, ante el peligro que significa su fragilidad y perecibilidad.

Con esa base sustancial, durante muchos años la Armada ejerció el liderazgo en lo que significa un manejo sustentable del mar y los recursos que este posee, y que surgen en sus bordes o costas, a través de programas que en principio educaron y dieron pautas sobre la importancia del medio ambiente, enfatizando en lo que se orienta al ámbito marino costero. Dentro de ese contexto es digno de resaltar el trabajo que continúa realizando la Dirección General de Intereses Marítimos a través del Programa de Educación Ambiental Marino Costero (PEAMCO).

Es necesario recalcar que si no mantenemos y cuidamos el mar, ninguno de los factores aquí tratados tendrá utilidad, peor vigencia. Por lo expresado, de la preservación del medio ambiente marino costero dependen de manera directa todos los demás factores.

Para el caso nacional, es de vital importancia complementar el pensamiento de Martínez Busch, puesto que aquel escenario planteado obedece a la realidad de una nación ubicada en el extremo sur continental y alejada de ciertos problemas que aquejan principalmente al norte y centro de la región andina y que los mencionaremos brevemente a continuación:

a) El tráfico de drogas, delito que implica los narcocultivos, tráfico de precursores químicos, procesamiento, comercialización, lavado de dinero, compra de conciencias, testaferrismo, corrupción de jueces y narcoterroristas. Al final del día, todo este andamiaje se encuentra armado para abastecer de drogas principalmente a la costa del Pacífico de los Estados Unidos y Asia en ese orden, a través de las rutas del narcotráfico que surcan los espacios marítimos de la jurisdicción; pero vía Panamá, también contribuyen al abastecimiento del mercado de narcóticos europeo.

b) La mal llamada piratería marítima, que no es otra cosa que la actividad delincuencia que afecta a los pescadores artesanales y a la industria camaronera del país, ya que alrededor de ella se han creado organizaciones, que son verdaderas mafias, cuyos integrantes asaltan, ya sea en el mar, o en los sitios de producción o procesamiento de camarón, asesinando a pescadores, conductores y custodios; para posteriormente, comercializar los motores fuera de borda y el producto de sus fechorías a gente inescrupulosa dentro y fuera del país.

c) El atentado contra las áreas naturales protegidas, afectadas y en constante peligro por la agresiva contaminación ambiental, por el mal manejo y sobreexplotación de los recursos naturales; esto nos obliga a que tengamos siempre presente que existe la responsabilidad compartida, de todos los ecuatorianos y en especial de las instituciones especializadas, para contribuir en el cuidado y preservación del medio ambiente, como el elemento vital para la supervivencia e interacción equilibrada del hombre con la naturaleza.

Atribuciones y responsabilidades de instituciones involucradas.

El Comité Interinstitucional del Mar

Una actividad tan compleja como la protección de los espacios marítimos, requiere de políticas de Estado y de un organismo con capacidad de articular las acciones de todas las instituciones públicas y privadas implicadas, apoyado en una coordinación internacional permanente para lograr la efectividad de las medidas nacionales de control.

Es así como, mediante Decreto Ejecutivo 990 publicado en el Registro Oficial del 12 de Enero de 2012, se creó el Comité Interinstitucional del Mar con el objetivo de articular las acciones que desarrollan las distintas instituciones del Estado en relación con el mar, lo cual permitirá un sistema coherentemente articulado de permanente y continua colaboración interinstitucional. Este Comité actúa como ente de aprobación de la política pública intersectorial del mar, articulación y seguimiento en el marco de la planificación y desarrollo nacional (SENPLADES, 2012).

El Comité Interinstitucional del Mar tiene las siguientes atribuciones:

- a) Aprobar y coordinar la política nacional respecto al espacio marítimo.
- b) Planificar la política nacional para el desarrollo de los intereses marítimos del Estado.
- c) Vigilar que la cooperación interministerial para temas del territorio marino costero guarde concordancia con la política intersectorial establecida.
- d) Establecer políticas que permitan armonizar las actividades de las direcciones, institutos y otros organismos nacionales relacionados con el espacio marítimo, a efectos de definir sus competencias y evitar superposición de atribuciones.

El Comité Interinstitucional está conformado por el titular de la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES) o su delegado permanente, quien no solo lo preside, sino que además ejerce la representación legal, judicial y extrajudicial del Estado ante órganos o

instituciones nacionales e internacionales, sobre asuntos relacionados al campo del desarrollo e intereses marítimos. También se encuentra integrado por el Ministro Coordinador de Patrimonio; el Ministro Coordinador de Sectores Estratégicos, el Ministro Coordinador de Talento Humano, el Ministro Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad; y el Ministro Coordinador de Seguridad Interna y Externa o sus delegados permanentes (El Telégrafo, 2012).

La Secretaría Técnica del Mar

En el artículo 5 del mismo Decreto Ejecutivo, se creó la Secretaría Técnica del Mar (SETEMAR) para ejercer la coordinación de la implementación y seguimiento de la política de desarrollo del territorio marino costero.

La SETEMAR tiene las siguientes atribuciones (El Telégrafo, 2012):

Coordinar de manera integral las políticas nacionales atinentes a la problemática del espacio marino.

1. Coordinar de manera integral las políticas nacionales atinentes a la problemática del espacio marino.
2. Efectuar estudios relacionados al desarrollo del espacio marino-costero.
3. Realizar seguimiento y monitoreo de las actividades que desarrollen las instituciones públicas en el espacio marino, con la finalidad de verificar que se enmarquen dentro de las políticas nacionales definidas.
4. Articular la ejecución de sus planes, programas, proyectos con las diferentes instituciones, para asegurar la adecuada implementación de la política nacional del espacio marino sistematizado de información recabada.
5. Otras que le asigne el Comité Interinstitucional del Mar y la Secretaría Nacional de Planificación de Desarrollo en el ámbito de sus competencias.

El Secretario Técnico del Mar, es designado por el Comité Interinstitucional del Mar, de una terna que elabora la SENPLADES.

En palabras de la propia Secretaría, su misión se resume en

“Liderar los ámbitos de coordinación y articulación intersectorial entre las entidades del Estado vinculadas al espacio oceánico y territorio marino costero, a través del seguimiento y monitoreo del cumplimiento de sus

políticas, con eficiencia, calidad, transparencia y responsabilidad, para lograr su desarrollo en beneficio de los intereses nacionales” (SETEMAR, 2012)

Dentro de los objetivos específicos que se ha planteado la SETEMAR, se destacan el apoyo a la implementación de la CONVEMAR, por ser una tarea intrínseca de su función y la creación de la Agenda Intersectorial del Mar en conjunto con las entidades vinculadas.

La Armada Nacional

De acuerdo con el Concepto Estratégico Marítimo 2014-2017, la Armada del Ecuador mediante este documento de carácter público ha establecido que con el fin de preservar y proteger el medio marino en beneficio del Estado, implementará una estrategia conformada por los siguientes cinco vectores (Armada del Ecuador, 2014):

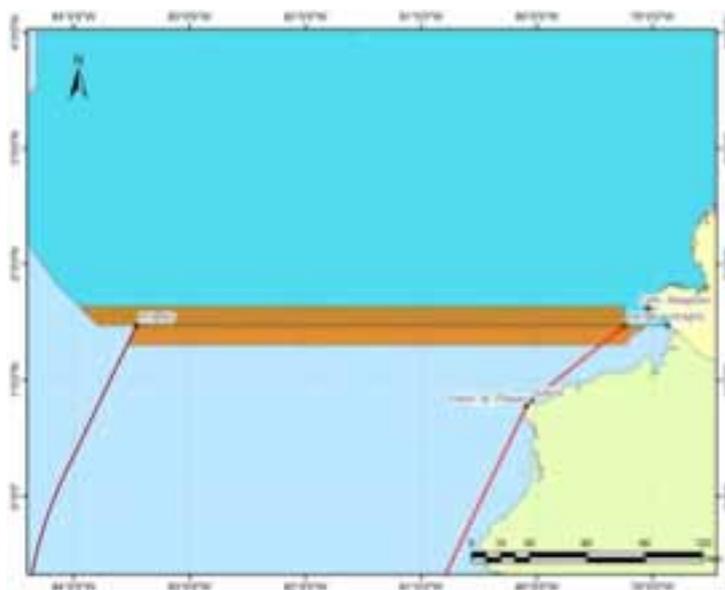
1. El Ejercicio de la soberanía en el mar jurisdiccional.
2. El Control como Autoridad de Policía Marítima.
3. La Presencia en el territorio marítimo y en el mar de interés del estado.
4. El Fortalecimiento en la gestión del desarrollo de los intereses marítimos.
5. La Participación Humanitaria en caso de emergencias y desastres.

La Armada Nacional como parte de su misión institucional, se ha autoimpuesto la siguiente tarea (Armada del Ecuador, 2014):

“Ejercer el control del mar en forma efectiva garantizando el mantenimiento de los límites marítimos norte y sur del litoral continental, las áreas marítimas de aguas interiores, mar territorial y zona económica exclusiva hasta las 200 millas a partir de las líneas de base definidas para el Litoral Continental y para la Región Insular, fundamentado en el Acuerdo de Santiago de 1952, el Convenio sobre Zona Especial Fronteriza Marítima de Lima de 1954, el Decreto Supremo 959-A del 28 de julio de 1971 sobre la proclamación de las Líneas de Base para el Ecuador, la Carta Náutica IOA 42, conforme a la ratificación en las Notas Diplomáticas del 2 de mayo de 2011 con la República del Perú y las regulaciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR), una vez que fue aprobada por la Asamblea Nacional el 23 de mayo de 2012 la adhesión del Ecuador”.

Es importante destacar que en los documentos a que hace referencia el párrafo anterior, no se menciona al “Instrumento de Adhesión de Ecuador a la CONVEMAR” elaborado por el Ministerio de Relaciones Exteriores con fecha 19 de septiembre de 2012 y depositado en la Secretaría General de la Organización de Naciones Unidas 5 días más tarde. La información contenida en dicho instrumento es de carácter trascendental, puesto que mediante el establecimiento de 18 acápites, se manifiesta a la comunidad internacional las condiciones bajo las cuales el Ecuador se adhiere a la CONVEMAR. Además, es a partir de la fecha de la ratificación y no de la adhesión, que un Estado oficialmente pasa a ser miembro de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Ilustración 26: Borrador de la Carta Náutica IOA 41



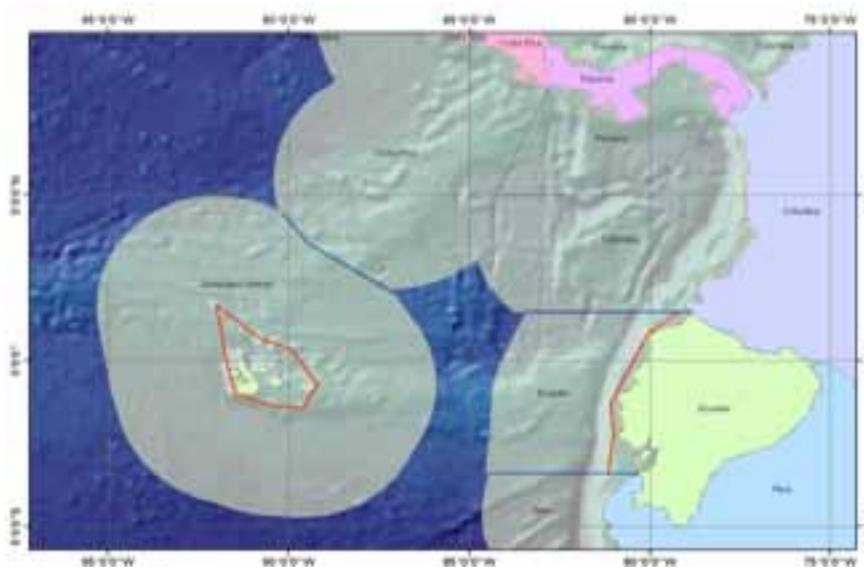
Fuente: DIGEIM-Instituto Oceanográfico de la Armada

Otra observación al párrafo anterior es que producto de obviar al Instrumento de Adhesión, se deja de mencionar la responsabilidad sobre el control de las actividades a desarrollarse en la plataforma continental, más aun cuando existen todas las evidencias de carácter técnico- científico que nos hacen pensar que dicha plataforma podría extenderse hasta 350 millas sobre las cordilleras submarinas de Carnegie, Colón y Cocos en el archipiélago de Galápagos. De igual manera, sorprende que no se mencione

el límite marítimo entre Ecuador y Colombia, que fuera establecido el 21 de Junio del 2012 mediante las Cancillerías de ambos países en la Base Naval de San Lorenzo y representado en la carta náutica IOA 41, la misma que fue legalizada y publicada por el Ministerio de Relaciones Exteriores en el Registro Oficial número 811 del 17 de Octubre del 2012 (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2012).

Tampoco se hace alusión a los límites marítimos con Costa Rica establecidos en 1985 y cuyas coordenadas fueron actualizadas en Abril del 2014 conforme al Datum WGS-84, una vez que la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR en 2012, permitió la armonización de los espacios marítimos -ZEE - de ambos países.

Ilustración 27: Delimitación de las ZEE de Ecuador y Costa Rica



Fuente: DIGEIM-Instituto Oceanográfico de la Armada

En el escenario así delimitado, se brindará la seguridad integral de los espacios acuáticos, mediante la ejecución del control de las actividades marítimas, seguridad de la navegación, seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino. Cabe recordar que la seguridad integral incluye a la seguridad alimentaria, seguridad humana, seguridad económica y seguridad personal para el buen vivir.

A fin de alcanzar los objetivos antes planteados, se realizarán las siguientes actividades: proteger, controlar y vigilar los espacios marítimos, a través de la ejecución en forma permanente de operaciones de vigilancia, patrullaje y de apoyo a la acción del Estado, para evitar, impedir y/o eliminar las amenazas y/o factores de riesgo, todo esto con el propósito de garantizar la seguridad humana en el mar, la seguridad a la navegación, la protección del medio ambiente marino costero y de los recursos vivos y no vivos en el mar.

Cabe aclarar que la Autoridad de Policía Marítima es el Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Armada (Ministerio de Defensa Nacional, 2012), quien se encargará de proveer la seguridad integral de los espacios acuáticos mediante la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA) y el Comando de Operaciones Navales (COOPNA) (Armada del Ecuador, 2014). Por su parte, la DIRNEA se empleará en dos áreas de responsabilidad que son las siguientes: a) el litoral con sus localidades urbanas y ejes fluviales y las aguas interiores con sus espacios ribereños; y b) el mar territorial, la zona contigua y la reserva marina de la Región Insular.

De la misma manera, COOPNA sin dejar de apoyar a la vigilancia y control en las áreas anteriormente mencionadas, priorizará su esfuerzo en una tercera área comprendida entre el límite exterior de la Zona Contigua y el límite interior de la ZEE continental e insular, el espacio de alta mar que comunica dichas áreas jurisdiccionales y la prolongación de la plataforma continental.

Para poder realizar el control de ese extenso territorio marítimo, que actualmente supera el millón de kilómetros cuadrados, pero que se verá incrementado cuando se consiga la prolongación de la plataforma continental en Galápagos, cuenta con los siguientes planes: a) Plan de Seguridad Integral y Protección de los Espacios Acuáticos y b) el Plan de Fortalecimiento para la Seguridad Integral y Protección de los Espacios Acuáticos. Cabe resaltar que por cumplir con esta tarea de Policía Marítima, en ningún momento se ha dejado de lado la misión principal de la Armada que es la defensa de la soberanía e integridad territorial, sino más bien, en ejercicio de las atribuciones y competencias, se está contribuyendo a la seguridad de la vida humana en el mar; al control de la explotación ilegal de los recursos vivos y no vivos; control de las actividades ilícitas y de la contaminación, además de

ejecutar actividades de apoyo a la Secretaría Nacional de Gestión de Riesgos ante desastres ocurridos en el ámbito marino costero de la nación.

Objetivos Estratégicos del Plan de Gestión Institucional la Armada del Ecuador (Armada del Ecuador, 2014)

1. Incrementar el Apoyo a la Acción del Estado en la protección de áreas estratégicas, defensa interna y seguridad marítima en el área de competencia de la Armada.

2. Incrementar la presencia naval en las aguas interiores y ejes fluviales, mar territorial, ZEE, continental e insular y recuperar las capacidades de vigilancia, mando y control.

Objetivos de Seguridad Integral y Protección de los Espacios Acuáticos (Armada del Ecuador, 2014)

1. Garantizar la protección de las personas, los recursos vivos y no vivos y al patrimonio nacional, en la zona de seguridad integral de los espacios acuáticos.

2. Fortalecer el control de los espacios acuáticos, suelo, subsuelo y lecho marino, del territorio marítimo nacional.

3. Incrementar la seguridad de la vida humana en la zona de responsabilidad marítima.

Objetivos de la Autoridad de Policía Marítima (Armada del Ecuador, 2014)

1. Ejercer control efectivo de los espacios acuáticos del territorio nacional y su lecho marino, y contribuir con el control de las actividades del espacio aéreo sobre los espacios marítimos.

2. Proteger a la población, los recursos vivos y no vivos, y el patrimonio nacional dentro de la zona de seguridad integral de los espacios acuáticos.

3. Controlar la contaminación marino costera y fluvial en la zona de seguridad integral de los espacios acuáticos.

4. Asistir a la población en situaciones emergentes, de crisis y desastres naturales en la zona de seguridad integral de los espacios acuáticos.

El Comando de Operaciones Navales cumplirá las tareas asignadas a través de sus medios operativos, compuestos por las unidades de la Comandancia de Escuadra (CODESC), el Comando de la Aviación Naval (COAVNA), el Cuerpo de Infantería de Marina (CUINMA) y el Escuadrón de Submarinos (ESCSUB).

La Dirección Nacional de Espacios Acuáticos ejercerá el control de la actividad marítima y fluvial, mediante el empleo de unidades del Comando de Guardacostas (COGUAR), la implementación de subcomandos ubicados en las provincias de Esmeraldas, Manabí, El Oro y Galápagos, y con el apoyo a requerimiento de elementos de unidades ribereñas de Infantería de Marina, y de aeronaves del Comando de Aviación Naval (Armada del Ecuador, 2014).

Ilustración 28: Zonas de responsabilidad de COOPNA y DIRNEA



Fuente: <http://www.armada.mil.ec/transparencia/concepto-estrategico-maritimo-2014/>

El Control del Mar

Ecuador es un país esencialmente marítimo, como lo demuestra la simple constatación de que el área de jurisdicción marítima aproximadamente equivale a 1,3 millones de Km² frente a su territorio continental e insular que es de 283.561 km². Es importante mencionar que en estas cifras se encuentra incluidos los 266.300 km² correspondientes a la ampliación de la Plataforma Continental, en torno a las islas Galápagos, desde las cordilleras submarinas

de Carnegie, Colón y Cocos (Nelson Pazmiño, Humberto Gómez, Valentí Sallares, 2010).

Es decir, el área marítima que el Estado debe vigilar, fiscalizar y controlar, es más de cinco veces superior al territorio continental. Esta sola comparación debería ser argumento suficiente para concluir que el desarrollo y progreso del Ecuador está íntimamente ligado a la investigación y explotación de las riquezas que nos ofrece el mar.

Pero, no sólo la geografía nos impone una condición marítima, sino que el Ecuador también es un país cuyo desarrollo económico depende vitalmente de su comercio exterior, el cual se materializa mayoritariamente por la vía marítima.

En el año 2013, el total de exportaciones vía marítima fue equivalente al 92% de las exportaciones ecuatorianas, mientras que el total de importaciones vía marítima fue equivalente al 90%. Esto significa que el 91% del comercio exterior del Ecuador se efectúa por mar, lo que representa más del 65% del Producto Interno Bruto (COMEX, 2013).

Esta doble condición marítima: geográfica y comercial, nos permite visualizar que en el caso ecuatoriano, en tiempos de paz, el Control del Mar adquiere dos dimensiones. La una, asociada a los espacios marítimos en el contexto de la Convención del Mar, que nos entrega jurisdicción hasta las 200 millas de la costa. La otra, que no está necesariamente asociado a la soberanía, sino a la promoción y defensa de los intereses comerciales propios.

Tratándose del espacio marítimo jurisdiccional, el Control del Mar se relaciona más bien con el ámbito marítimo, en que el rol de la Armada es vigilar, fiscalizar y evitar la depredación de las riquezas existentes en la biomasa, en el lecho y en el subsuelo marino. En este ámbito, esencial para el bienestar nacional, los buques oceánicos de superficie juegan un rol vital en la medida que el control deba ejercerse alejado de la costa, hasta el borde de las 200 millas, donde los buques menores no son capaces de operar. Además, se requiere aquel tipo buques para resguardar los intereses alrededor de las Islas Galápagos.

Paulatinamente, en los espacios más alejados de la costa, la presencia del Estado se siente con menor fuerza, generando situaciones de vulnerabilidad frente a los intereses de actores estatales y particulares de otras latitudes.

Para ello, los buques oceánicos de superficie son insustituibles en las tareas de control.

La soberanía que el Ecuador venía ejerciendo sobre la ZEE, no se ha visto afectada con la adhesión a la CONVEMAR, sino que más bien ha alcanzado el reconocimiento por parte de la comunidad mundial. En la ZEE se garantiza la libre navegación a los buques de otras naciones que realizan actividades pacíficas, situación que es favorable para los buques ecuatorianos que naveguen en la ZEE de otros Estados.

Este simple punto de partida nos permite situar con claridad y precisión el objeto de la Estrategia Naval, que no es otro que conquistar el control del mar, lo que significa establecer un cierto grado de control sobre las actividades que se desarrollan en un determinado espacio marítimo, durante un determinado período, con el propósito de disfrutar de su uso o bien para negar o dificultar el uso de ese espacio a un adversario o competidor.

A partir de este propósito se diseñan, construyen y emplean los buques y las Fuerzas Navales, teniendo en cuenta que en las crisis internacionales o en conflictos de baja intensidad, el Control del Mar no necesariamente se logra disparando cañones, ni lanzando misiles, sino simplemente con la presencia de buques con capacidad de permanencia y con la voluntad de emplear sus armas si fuese necesario. Esto genera una suerte de disuasión local y transitoria, mientras la Fuerza Naval esté presente en el lugar.

Como es evidente, las principales actividades en el mar ocurren sobre su superficie, por eso la Estrategia Marítima considera que el buque oceánico¹ de superficie es, por definición, el tipo de buque que más integralmente determina y ejerce el Control del Mar.

1 Se entiende por buque oceánico aquel que puede concurrir a zonas alejadas de la costa, permanecer por tiempo prolongado en el área, y operar eficientemente pese a las inclemencias de la meteorología.

Ilustración 8: Buque oceánico

PATRULLERO OCEÁNICO DE VIGILANCIA CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES



Fuente: <https://www.google>. Com/ imágenes de zona económica exclusiva

Existen también otros tipos de buques que cumplen funciones especializadas como el submarino diseñado especialmente para negar el uso del mar a los buques de superficie y la lancha misilera cuya función es impedir a los buques oceánicos adversarios la aproximación a la costa o la navegación en canales y bahías. Ambos, submarinos y misileras, cumplen un importante rol en lo que se refiere al Control del Mar, pero no cumplen un rol integral como ocurre con el buque oceánico de superficie.

Políticas oceánicas y costeras del Ecuador

Durante muchos años, la Armada del Ecuador a través de la Dirección General de Intereses Marítimos, entidad encargada de velar por el desarrollo de los mismos, trabajó de manera ardua para diseñar e implementar las políticas oceánicas y costeras ecuatorianas. Por tratarse de políticas de Estado, la responsabilidad de su elaboración y aprobación correspondía a los funcionarios del gobierno central, motivo por el cual, a pesar de haber sido presentadas en varias ocasiones al Ejecutivo de turno, nunca recibieron

el tratamiento correspondiente y este proceso de vital importancia para el país, se fue dilatando en el tiempo.

Sin embargo, después de muchos intentos fallidos por lograr su aprobación por parte de los diferentes gobiernos, la experiencia adquirida y el conocimiento de sus representantes, fueron de mucha valía para participar en la elaboración de dichas políticas, junto a diferentes instituciones del Estado, lideradas en esta ocasión por la Secretaría Técnica del Mar, que como se anotó anteriormente, es en la actualidad la institución del Estado responsable de coordinar todas las actividades relacionadas con el quehacer marítimo del Ecuador.

Las Políticas Oceánicas y Costeras del Ecuador son las siguientes (SETEMAR, 2012):

- Conservar el patrimonio natural y cultural, los ecosistemas y la diversidad biológica de la zona marina y costera, respetando los derechos de la naturaleza en el Ecuador continental, el archipiélago de Galápagos, el mar territorial, la zona contigua, la ZEE y la Antártida.
- Prevenir, controlar y mitigar la contaminación de los espacios marítimos nacionales y zonas costeras.
- Desarrollar y fomentar la formación, investigación científica y la innovación tecnológica para una sociedad del conocimiento justa y solidaria, en los ámbitos oceánicos y marino-costeros.
- Fomentar las actividades productivas y de prospección para el uso eficiente, inclusivo y sostenible de los recursos de la zona costera, oceánica, alta mar y fondos marinos.
- Fomentar un sistema integral logístico, de comercialización y transporte marítimo, que se ajuste a la planificación nacional y a las demandas internacionales, y que contribuya a una competitividad sistémica.
- Promover la inserción estratégica del Ecuador en el Océano Pacífico y en la Antártida.
- Garantizar la soberanía, los derechos de soberanía y la seguridad nacional en el mar, en el marco de la CONVEMAR y otros acuerdos internacionales suscritos en el ámbito oceánico y marino-costero.
- Reducir la vulnerabilidad y mejorar la adaptación de poblaciones y

ecosistemas ante el cambio climático y eventos naturales que afecten a la zona oceánica y marino-costera.

- Establecer el ordenamiento territorial oceánico y marino-costero para articular las diversas intervenciones humanas de manera coherente, complementaria y sostenible.

No existe información en los documentos públicos para conocer los antecedentes, papeles de trabajo, bibliografía de soporte, etc; que haya sido utilizada para la elaboración de las políticas oceánicas y costeras antes enumeradas. Tampoco se conoce la forma en la cual éstas, han de desplegarse para su cabal cumplimiento, en vista de que no existen al menos en forma pública, las líneas de acción, planes, programas o proyectos a través de las cuales dichas políticas han de materializarse.

Propuesta de lineamientos estratégicos para implementar las Políticas Oceánicas y Costeras del Ecuador

A continuación se presentan los lineamientos estratégicos sugeridos para materializar las Políticas Oceánicas y Costeras del Ecuador, los mismos que han sido planteados después de un análisis comparativo de las políticas marítimas de los países de la región para tener una idea aproximada de la orientación que estos países le están dando a sus instituciones para administrar el tema marítimo. (Un breve resumen de las políticas oceánicas de Chile y Colombia se encuentra en los Anexos 3 y 4, respectivamente.)

Conservar el patrimonio natural y cultural, los ecosistemas y la diversidad biológica de la zona marina y costera, respetando los derechos de la naturaleza en el Ecuador continental, el archipiélago de Galápagos, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la Antártida.

- El Ministerio de Ambiente procederá a actualizar los inventarios de Áreas Protegidas, Áreas Naturales del Estado, Parques Nacionales, Reservas Biológicas, Ecológicas y Geobotánicas, Reservas de Producción Faunística, Refugios de Vida Silvestre, Reservas Marinas, Áreas Nacionales de Recreación y Reservas Privadas, que se encuentren en el borde costero y en el archipiélago de Galápagos.

- El Ministerio de Cultura y Patrimonio procederá a actualizar los inventarios de patrimonio cultural -material e inmaterial- que se encuentren en el borde costero y en el archipiélago de Galápagos.

- Los Ministerios antes mencionados presentarán a la SETEMAR los planes de acción que de manera individual deban implementarse para promover, fomentar y preservar el patrimonio natural y cultural en los espacios oceánicos y marino-costeros del país.

Prevenir, controlar y mitigar la contaminación de los espacios marítimos nacionales y zonas costeras.

- El Ministerio de Ambiente en coordinación con el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca; y la Armada Nacional, elaborará un plan que permita prevenir, controlar y mitigar la contaminación en aguas interiores, mar territorial y ZEE tanto en el continente como en el archipiélago de Galápagos.

- El Ministerio de Ambiente en coordinación con el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, y la Armada Nacional, participarán en condiciones de Jefes de Sección Nacional, Puntos Focales Nacionales, Técnicos y demás, en todas las obligaciones contraídas por el país con la Comisión Permanente del Pacífico Sur, principalmente aquellas relacionadas con el Plan de Acción para Protección del Pacífico Sudeste.

Desarrollar y fomentar la formación, investigación científica y la innovación tecnológica para una sociedad del conocimiento justa y solidaria, en los ámbitos oceánicos y marino-costeros.

El Ministerio de Educación, en coordinación con el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, Ministerio de Electricidad y Energía Renovable, Ministerio de Recursos Naturales No Renovables y el Ministerio de Defensa Nacional, elaborará un Programa académico que abarque desde la enseñanza básica hasta la universitaria para ser implementado a nivel nacional, con el fin de formar investigadores científicos y desarrolladores de tecnología en los ámbitos oceánicos y marino-costeros.

Fomentar las actividades productivas y de prospección para el uso eficiente, inclusivo y sostenible de los recursos de la zona costera, oceánica, alta mar y fondos marinos.

- El Ministerio de Industrias y Productividad, en coordinación con el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca y el Ministerio de Recursos Naturales No Renovables, elaborarán un plan de fomento de las actividades relacionadas con la exploración y explotación de los recursos en los espacios marítimos que se encuentran bajo la jurisdicción y/o soberanía nacional.

- El Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana promoverá las acciones necesarias para lograr la adhesión del país a la Organización Regional de Ordenamiento Pesquero del Pacífico Sudeste (OROP-PS).

- El Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, promoverá las acciones necesarias para evaluar la conveniencia de permanecer adscritos a la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIATT) y otras entidades similares.

Fomentar un sistema integral logístico, de comercialización y transporte marítimo, que se ajuste a la planificación nacional y a las demandas internacionales, y que contribuya a una competitividad sistémica.

- El Ministerio de Transporte y Obras Públicas en coordinación con el Ministerio de Comercio Exterior y la Armada Nacional, desarrollará el plan para la construcción de un sistema integrado que incluya puertos de aguas profundas, astilleros, infraestructura portuaria y eficiencia de los servicios portuarios, entre otros elementos vinculados con el transporte marítimo ajustándose a la realidad actual que representa la existencia del Canal de Panamá y la eventual construcción del Canal de Nicaragua.

- El Ministerio de Transporte y Obras Públicas en coordinación con el Ministerio de Industrias y Productividad, desarrollará el plan para la construcción naval que satisfaga las necesidades nacionales para la navegación comercial y la seguridad marítima, con prospección de competir en el mercado regional en dicha materia.

Promover la inserción estratégica del Ecuador en el Océano Pacífico y en la Antártida.

- El Ministerio de Comercio Exterior en coordinación con el Ministerio de Industrias y Productividad, de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana procederán a la elaboración del plan de acción para promover, fomentar e impulsar la inserción estratégica del país en la cuenca Asia-Pacífico y el fortalecimiento del comercio con los puertos ubicados en la costa occidental del continente americano.

- El Ministerio de Defensa en coordinación con el Ministerio de Ambiente, llevarán adelante las acciones necesarias para desarrollar la presencia permanente del Ecuador en la Antártida.

Garantizar la soberanía, los derechos de soberanía y la seguridad nacional en el mar, en el marco de la CONVEMAR y otros acuerdos internacionales suscritos en el ámbito oceánico y marino-costero.

- El Ministerio de Defensa Nacional preverá los recursos necesarios para organizar, entrenar, equipar y mantener de manera permanente, el poder naval que sea necesario para defender los intereses marítimos del Estado, contribuyendo de esta manera al desarrollo de los intereses marítimos del Estado.

- El Ministerio de Comercio Exterior, de Defensa Nacional, Industrias y Productividad, Recursos Naturales no Renovables, de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, de Transporte y Obras Públicas, de Turismo, de Ambiente y de Deporte, elaborarán el plan de desarrollo de los intereses marítimos, cada uno en el ámbito de su competencia, el mismo que será articulado por la SETEMAR.

- El Ministerio de Defensa Nacional en su condición de Autoridad de Policía Marítima y a través de la Armada Nacional, elaborará un plan de seguridad integral que permita prevenir, controlar y combatir las actividades ilícitas en aguas interiores, mar territorial y ZEE tanto en el continente como en el archipiélago de Galápagos.

Reducir la vulnerabilidad y mejorar la adaptación de poblaciones y ecosistemas ante el cambio climático y eventos naturales que afecten a la zona oceánica y marino-costera.

- La Secretaría de Gestión de Riesgos en coordinación con el Ministerio de Defensa Nacional, de Desarrollo Urbano y Vivienda y el de Ambiente, procederán a la elaboración del plan de acción para enfrentar los desastres causados por los eventos naturales y de origen antrópico y; reducir la vulnerabilidad de los asentamientos urbanos y los ecosistemas ubicados a lo largo del territorio continental y en el archipiélago de Galápagos.

Establecer el ordenamiento territorial oceánico y marino-costero para articular las diversas intervenciones humanas de manera coherente, complementaria y sostenible.

- El Ministerio de Ambiente en coordinación con el Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda, de Educación, de Salud Pública, de Transporte y Obras Públicas, procederán a elaborar el plan que permita desarrollar de manera ordenada los espacios marino-costeros, tanto en el continente como en el archipiélago de Galápagos; en concordancia con los lineamientos ambientales correspondientes.

- El Ministerio de Defensa Nacional en su condición de Autoridad de Policía Marítima, determinará las acciones correspondientes para la aplicación de la CONVEMAR, leyes y demás convenios internacionales tendientes a regular las actividades en cada uno de los espacios oceánicos y marino-costeros del país.

Las entidades pertenecientes a los Ministerios mencionados y que se encuentren involucradas en la ejecución de las Políticas Oceánicas y Marino-Costeras, incentivarán la inversión extranjera e incluirán en sus respectivos presupuestos anuales los fondos para financiar las actividades así dispuestas y; todas aquellas que sean inherentes al manejo de los temas oceánicos y marino-costeros, en cumplimiento de sus respectivos objetivos institucionales.

CONCLUSIONES

1. La Gobernanza Internacional del Océano es un recurso valioso para ayudar a abordar los problemas costeros y oceánicos mediante el uso de un sustancial cuerpo de leyes, convenciones y recursos, adoptando enfoques regionales para el manejo y desarrollo sustentable del océano.

2. El estado ribereño tiene derechos soberanos sobre los recursos naturales y las actividades económicas que se realizan en su área de jurisdicción, debiendo por lo tanto, controlar la contaminación originada por cables submarinos y cañerías tendidos bajo su plataforma continental por otros estados, regular las actividades económicas y la investigación científica marina para evitar el daño ambiental en el área de su jurisdicción.

3. Las amenazas a las especies marinas están creciendo considerablemente, a tal punto que casi tres cuartas partes de las pesquerías más importantes estarían fuera de los límites de pesca permitidos, sea por sobreexplotación, agotamiento o subexplotación, generando con ello consecuencias negativas para el bienestar humano que son igualmente apremiantes.

4. Las amenazas a otras especies marinas como aves, tortugas y mamíferos provienen de los efectos directos e indirectos de las artes de pesca utilizadas y de las prácticas de pesca inadecuadas, la contaminación marina y los numerosos impactos humanos en hábitat críticos.

5. Las Áreas Marinas Protegidas y el Manejo Integrado Costero ofrecen medios que ayudan a conservar la biodiversidad protegiendo el hábitat y pueden incrementar la productividad proveyendo refugios seguros para especies bajo amenaza, pudiendo también ser usados para estudios de monitoreo ambiental de largo plazo y como sitios de control para estudiar las técnicas para su manejo.

6. La invasión de especies exóticas está categorizada en segundo lugar como amenaza a la biodiversidad y se está acelerando a medida que el comercio internacional se expande, tanto de forma intencional que cubre las introducciones de especies de peces de agua dulce, moluscos, crustáceos, y especies marinas, así como una lista creciente de introducciones no intencionales a través del agua de balasto de los barcos.

7. La expansión potencial dentro de la jurisdicción nacional de la explotación de otros recursos mineros, además del petróleo y gas, debería ser mantenida bajo revisión por la autoridad de los fondos marinos, identificando autoridades institucionales y recursos para llevar a cabo las tareas de manejo, que incluyan medidas de producción limpia e incentivos para su implementación.

8. Ecuador ha recorrido varias décadas de historia marítima en las cuales se puede percibir un profundo cambio de la visión contemporáneo en relación con su mar y sus riquezas. Sin embargo, todavía existen ciertos sectores que consideran al mar como la frontera que limita al Oeste y no toman en cuenta los ilimitados intereses marítimos y todo el potencial en sus recursos para las presentes y futuras generaciones.

9. La adhesión del Ecuador a la CONVEMAR se constituyó en una política de Estado desde hace más de una década y por lo tanto, fue adoptada también por el gobierno del Presidente Rafael Correa, quien solicitó su aprobación en su debido momento al Congreso Nacional, a la Asamblea Constituyente y finalmente a la Asamblea Nacional.

10. El poder ejecutivo y legislativo del Ecuador han sido consecuentes con la impostergable necesidad de que el país forme parte de un marco jurídico internacional, que proteja y conserve sus recursos actuales y potenciales.

11. A la brevedad posible deben darse los pasos necesarios para iniciar una serie de acciones que le permitan armonizar su legislación interna y desarrollar los estudios técnicos de extensión de la plataforma continental en Galápagos.

12. Es necesario preparar a la nación entera para enfrentar el reto que significa proteger responsablemente un territorio marítimo que alberga en sus aguas, en el suelo y en el subsuelo, el patrimonio del presente y del futuro de sus habitantes.

Capítulo



8

ANEXOS

ANEXO 1

Instrumento de Adhesión



República del Ecuador

INSTRUMENTO DE ADHESIÓN

Por cuanto la **"Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar"**, fue adoptada en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982.

Por cuanto el objetivo de la Convención es establecer un orden jurídico para los mares y océanos que facilite la comunicación internacional y promueva los usos con fines pacíficos de los mares y océanos, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, el estudio, la protección y la preservación del medio marino y la conservación de sus recursos vivos.

Por cuanto el señor Presidente Constitucional de la República del Ecuador, conforme dispone la Constitución de la República, mediante Decreto Ejecutivo Número 1238, de 15 de julio de 2012, publicado en el Registro Oficial No. 759, de 2 de agosto de 2012, ratificó la Adhesión a la **"Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar"**, con la Declaración del Ecuador.

Expide el presente Instrumento de Adhesión, el mismo que deberá ser depositado, junto a la Declaración del Ecuador, ante el Secretario General de las Naciones Unidas.

Hecho en Quito, el 19 de septiembre de 2012

RICARDO PATIÑO AROCA
MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES,
COMERCIO E INTEGRACION.



República del Ecuador

“DECLARACIÓN DEL ECUADOR AL MOMENTO DE ADHERIR A LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

I.- El Estado Ecuatoriano, en cumplimiento del artículo 4 de la Constitución de la República, que dispone que " El territorio del Ecuador constituye una unidad geográfica e histórica de dimensiones naturales, sociales y culturales, legado de nuestros antepasados y pueblos ancestrales. Este territorio comprende el espacio continental y marítimo, las islas adyacentes, el mar territorial, el Archipiélago de Galápagos, el suelo, la plataforma submarina, el subsuelo y el espacio suprayacente continental, insular y marítimo. Sus límites son los determinados por los tratados vigentes", ratifica la plena vigencia de la Declaración sobre Zona Marítima, suscrita en Santiago de Chile el 18 de agosto de 1952, por la cual Chile, Ecuador y Perú proclamaron "...como norma de su política internacional marítima la soberanía y jurisdicción exclusivas que a cada uno corresponde sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países, hasta una distancia mínima de 200 millas marinas desde las referidas costas..." a fin "...de asegurar a sus pueblos las necesarias condiciones de subsistencia y de procurarles los medios para su desarrollo económico...";

II.- El Estado Ecuatoriano, conforme a las disposiciones de la Convención ejerce soberanía y jurisdicción sobre las 200 millas marinas, las que se hallan integradas por los siguientes espacios marítimos:

1. Las aguas interiores, que son las aguas situadas al interior de las líneas de base;
2. El mar territorial, que se extiende desde las líneas de base hasta un límite que no exceda las 12 millas marinas;
3. La zona económica exclusiva, que es un área comprendida entre los límites exteriores del mar territorial y hasta una distancia de 188 millas marinas adicionales; y,
4. La plataforma continental;

III.- En las aguas interiores y en las doce millas marinas del mar territorial, contadas a partir de las líneas de base, el Ecuador ejercerá su jurisdicción y competencia soberanas, sin limitación ni restricción de ninguna naturaleza. Se garantiza el derecho de los países ribereños y no ribereños al paso inocente, rápido e ininterrumpido de sus embarcaciones con la obligación de que cumplan las disposiciones del Estado ecuatoriano y siempre que ese paso no sea perjudicial para la paz, el buen orden y la seguridad del Estado;



República del Ecuador

IV.- En la Zona Económica Exclusiva, la República del Ecuador ejercerá los siguientes derechos y obligaciones:

1. Soberanía exclusiva para los fines de exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho, del lecho y del subsuelo del mar;
2. Soberanía exclusiva para los fines de exploración y explotación económica de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes marinas y de los vientos;
3. Ejercicio del derecho exclusivo de: autorizar, regular y ejecutar la construcción, funcionamiento y uso de toda clase de islas artificiales, instalaciones y estructuras, en las 200 millas de su territorio marítimo, incluido en la plataforma continental;
4. Los demás derechos y deberes previstos en la Convención;
5. Los demás Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan de las libertades de navegación, de sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinos, con sujeción a las disposiciones previstas en la Convención.

Los demás Estados acatarán y cumplirán las leyes, reglamentos y regulaciones dictadas por el Estado ecuatoriano en su calidad de estado ribereño;

V.- En la plataforma continental, el Estado ecuatoriano ejerce derechos de soberanía exclusivos a los efectos de la exploración, conservación y explotación de sus recursos naturales, y nadie podrá explotarlos sin su expreso consentimiento.

El Estado ecuatoriano proclama que, dentro del plazo y las condiciones previstas en el artículo 76 de la Convención, hará uso de la facultad que le asiste para extender su plataforma continental hasta una distancia de 350 millas marinas medidas desde las líneas de base del Archipiélago de Galápagos;

VI.- El Ecuador reitera la plena validez y vigencia del Decreto Supremo No. 959-A, publicado el 28 de junio de 1971, en el Registro Oficial 265, de 13 de julio de 1971, por el cual estableció sus líneas de base rectas conforme al derecho internacional. Reafirma que dichas líneas en el Archipiélago de Galápagos, responden al origen geológico común de esas islas, a su unicidad histórica y pertenencia al Ecuador, así como a la necesidad de conservar y preservar sus ecosistemas singulares en el planeta. Las líneas de base, a partir de las cuales se miden los espacios marítimos descritos en el numeral II de la presente Declaración, que son las siguientes:



República del Ecuador

1.- Líneas de Base Continentales:

- a. La línea partirá del punto de intersección de la frontera marítima con Colombia, con la recta Punta Manglares (Colombia) Punta Galera (Ecuador);
- b. Desde este punto, una recta pasando por Punta Galera que vaya a encontrar el punto más septentrional de la isla de la Plata;
- c. De este punto, una recta a Puntilla de Santa Elena;
- d. Recta desde la Puntilla de Santa Elena en dirección al Cabo Blanco (Perú), hasta la intersección del Paralelo Geográfico que constituye la frontera marítima con el Perú.

2. Líneas de Base Insulares:

- a. Del islote Darwin, una recta al extremo nororiental de la isla Pinta;
- b. Recta al punto más septentrional de la isla Genovesa;
- c. Recta que pasando por la punta Valdizán, Isla San Cristóbal, corte la prolongación norte de la recta que une al extremo sur-oriental de la isla Española con la Punta Pitt, Isla San Cristóbal;
- d. Recta desde esta intersección al extremo sur-oriental de la Isla Española;
- e. Recta a Punta Sur, Isla Santa María;
- f. Recta que pasando por el extremo sur-oriental de la Isla Santa Isabela, cerca de Punta Essex, vaya a cortar la prolongación sur de la línea que una al punto más saliente de la costa occidental de la Isla Fernandina, aproximadamente en el centro de la misma, con el extremo occidental del sector sur de la Isla Isabela, en las proximidades de Punta Cristóbal;
- g. De este punto de intersección una línea que pasando por el extremo occidental del sector sur de la isla Isabela, en las proximidades de Punta Cristóbal, vaya al punto más saliente de la costa occidental de la isla Fernandina, aproximadamente en el centro de la misma;
- h. Recta a la Isla Darwin;

VII.- En relación con la delimitación de los espacios marítimos adyacentes al territorio continental del Ecuador, el Estado declara que está determinada por los tratados de límites vigentes y constituida por los paralelos geográficos que se extienden desde los puntos donde las fronteras terrestres llegan al mar;

VIII.- Ratifica que se encuentran en plena vigencia los instrumentos internacionales aplicables, al Archipiélago de Galápagos, por los cuales éste ha sido incorporado como Patrimonio Natural de la Humanidad y Reserva de la Biosfera por el Programa del Hombre y la Biosfera, declarados por la UNESCO.



República del Ecuador

En tal virtud, el Estado ecuatoriano ejerce plena jurisdicción y soberanía tanto sobre la Reserva Marina de Galápagos, establecida en la Ley Orgánica de Régimen Especial para la Conservación y Desarrollo Sustentable de la provincia de Galápagos, publicada en el Registro Oficial No. 278 del 18 de marzo de 1998, la Zona Marítima Especialmente Sensible y la "Zona a Evitar", estas dos últimas establecidas por la Organización Marítima Internacional;

IX.- El Ecuador declara que el Golfo de Guayaquil es una bahía histórica por el uso y aprovechamiento ancestrales por parte de la población ecuatoriana, así como por la positiva influencia que las aguas del río Guayas ejercen en la generación de un eco sistema altamente rico en recursos naturales;

X.- El Estado ecuatoriano declara que la regulación de los usos o actividades no previstos expresamente en la Convención (derechos y competencias residuales) que se relacionen con sus derechos en las 200 millas marinas, así como futuras ampliaciones de los mismos, le corresponden privativamente;

XI.- Manifiesta que los Estados cuyos buques de guerra, naves auxiliares u otros buques o aeronaves que, previa notificación y autorización del Estado ecuatoriano, transiten por los espacios marítimos sujetos a su soberanía y jurisdicción, son responsables por los daños ocasionados por la contaminación del medio marino en que incurran, de conformidad con lo previsto en los Arts. 235 y 236 de la Convención;

XII.- De conformidad con las disposiciones pertinentes de la Convención, cuando la misma población o poblaciones de peces asociadas se encuentren tanto dentro de la zona ecuatoriana de 200 millas como en un área marítima adyacente a dicha zona, los Estados cuyos nacionales pesquen tales especies en el área adyacente a la zona ecuatoriana, están obligados a acordar con el Estado ecuatoriano las medidas necesarias para su conservación y protección, así como para promover su óptima utilización. A falta de dicho acuerdo, el Ecuador se reserva el ejercicio de los derechos que le corresponden conforme el artículo 116 y otras disposiciones de la Convención, así como de las demás normas pertinentes del derecho internacional;

XIII.- El Estado ecuatoriano en los casos en que sea parte de un contrato comercial en la Zona de los Fondos Marinos, no se someterá a arbitraje comercial obligatorio, por así prohibirlo el Art. 422 de su Constitución. En tales casos estipulará previamente y de manera expresa, el mecanismo de solución



República del Ecuador

de controversias al que se someterá, siempre que éste no involucre la cesión de su jurisdicción soberana;

XIV.- De conformidad con el artículo 287 de la Convención, el Ecuador elige, para la solución de las controversias relativas a la interpretación o la aplicación de la Convención, a:

1. El Tribunal Internacional del Derecho del Mar;
2. La Corte Internacional de Justicia;
3. Un tribunal especial, constituido de conformidad con el Anexo VIII, para una o varias de las categorías de controversias relacionadas con pesquerías, protección y preservación del medio marino, investigación científica marina y navegación, incluida la contaminación causada por buques y por vertimiento;

XV.- En relación con el artículo 297, párrafos 2 y 3 de la Convención, el Gobierno del Ecuador no aceptará someterse a los procedimientos de la Sección 2 de la Parte XV, las controversias relativas al ejercicio de los derechos que le corresponden en cuanto a actividades de investigación científica, así como respecto a la regulación de las pesquerías dentro de las 200 millas marinas, incluidas sus facultades discrecionales para determinar la captura, su capacidad de explotación, la asignación de excedentes, si los hubiere, y las modalidades y condiciones establecidas en sus leyes y reglamentos de conservación y administración;

XVI.- En relación con lo dispuesto en el artículo 297, párrafo 3, literales b) iii y c), el Ecuador no aceptará la validez del informe de la comisión de conciliación que sustituya las facultades discrecionales del Estado ecuatoriano relativas a la utilización de los excedentes de recursos vivos dentro de sus zonas de soberanía y jurisdicción, en aplicación de los artículos 62, 69 y 70 de la Convención, o cuyas recomendaciones entrañen efectos perjudiciales para las actividades pesqueras ecuatorianas;

XVII.- De conformidad con el artículo 298 de la Convención, el Ecuador declara que no acepta ninguno de los procedimientos previstos en la Sección 2 de la Parte XV con respecto a las categorías de controversias señaladas en el párrafo 1 de dicho artículo 298, literales a), b) y c);

XVIII.- El Estado ecuatoriano declara, de conformidad con los artículos 5 y 416 de la Constitución de la República, que sus espacios marítimos constituyen una **zona de paz**, en tal virtud, en dicha zona no podrá realizarse ningún tipo de



República del Ecuador

ejercicios o maniobras militares, ni actividades de navegación que atenten o puedan atentar contra la paz y seguridad, sin su expreso consentimiento.

Asimismo manifiesta que se requerirá de notificación y autorización previas, para el tránsito por sus espacios marítimos, de buques impulsados por energía nuclear o que transporten sustancias radioactivas, tóxicas, peligrosas o nocivas."

REFRENDADO:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ricardo Patiño Aroca'.

Ricardo Patiño Aroca
MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES,
COMERCIO E INTEGRACION

ANEXO 2

DEBERES Y OBLIGACIONES EN LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA DE ACUERDO A LA CONVEMAR

Artículo 56

Derechos, jurisdicción y deberes del Estado ribereño en la zona económica exclusiva

1. En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tiene:

a) Derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económicas de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos;

b) Jurisdicción, con arreglo a las disposiciones pertinentes de esta Convención, con respecto a:

i) El establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras;

ii) La investigación científica marina;

iii) La protección y preservación del medio marino;

c) Otros derechos y deberes previstos en esta Convención.

2. En el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes en la zona económica exclusiva en virtud de esta Convención, el Estado ribereño tendrá debidamente en cuenta los derechos y deberes de los demás Estados y actuará de manera compatible con las disposiciones de esta Convención.

3. Los derechos enunciados en este artículo con respecto al lecho 3. Los derechos enunciados en este artículo con respecto al lecho del mar y su subsuelo se ejercerán de conformidad con la Parte VI.52

Artículo 57

Anchura de la zona económica exclusiva

La zona económica exclusiva no se extenderá más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

Artículo 58

Derechos y deberes de otros Estados en la zona económica exclusiva

1. En la zona económica exclusiva, todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan, con sujeción a las disposiciones pertinentes de esta Convención, de las libertades de navegación y sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinos a que se refiere el artículo 87, y de otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades, tales como los vinculados a la operación de buques, aeronaves y cables y tuberías submarinos, y que sean compatibles con las demás disposiciones de esta Convención.

2. Los artículos 88 a 115 y otras normas pertinentes de derecho internacional se aplicarán a la zona económica exclusiva en la medida en que no sean incompatibles con esta Parte.

3. En el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes en la zona económica exclusiva en virtud de esta Convención, los Estados tendrán debidamente en cuenta los derechos y deberes del Estado ribereño y cumplirán las leyes y reglamentos dictados por el Estado ribereño de conformidad con las disposiciones de esta Convención y otras normas de derecho internacional en la medida en que no sean incompatibles con esta Parte.

Artículo 59

Base para la solución de conflictos relativos a la atribución de derechos y jurisdicción en la zona económica exclusiva

En los casos en que esta Convención no atribuya derechos o jurisdicción al Estado ribereño o a otros Estados en la zona económica exclusiva, y surja un conflicto entre los intereses del Estado ribereño y los de cualquier otro Estado o Estados, el conflicto debería ser resuelto sobre una base de equidad

y a la luz de todas las circunstancias pertinentes, teniendo en cuenta la importancia respectiva que revistan los intereses de que se trate para las partes, así como para la comunidad internacional en su conjunto.

Artículo 60

Islas artificiales, instalaciones y estructuras en la zona económica exclusiva

1. En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tendrá el derecho exclusivo de construir, así como el de autorizar y reglamentar la construcción, operación y utilización de:

- a) Islas artificiales;
- b) Instalaciones y estructuras para los fines previstos en el artículo 56 y para otras finalidades económicas;
- c) Instalaciones y estructuras que puedan interferir el ejercicio de los derechos del Estado ribereño en la zona.

2. El Estado ribereño tendrá jurisdicción exclusiva sobre dichas islas artificiales, instalaciones y estructuras, incluida la jurisdicción en materia de leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, sanitarios, de seguridad y de inmigración.

3. La construcción de dichas islas artificiales, instalaciones o estructuras deberá ser debidamente notificada, y deberán mantenerse medios permanentes para advertir su presencia. Las instalaciones o estructuras abandonadas o en desuso serán retiradas para garantizar la seguridad de la navegación, teniendo en cuenta las normas internacionales generalmente aceptadas que haya establecido a este respecto la organización internacional competente. A los efectos de la remoción, se tendrán también en cuenta la pesca, la protección del medio marino y los derechos y obligaciones de otros Estados. Se dará aviso apropiado de la profundidad, posición y dimensiones de las instalaciones y estructuras que no se hayan retirado completamente.

4. Cuando sea necesario, el Estado ribereño podrá establecer, alrededor de dichas islas artificiales, instalaciones y estructuras, zonas de seguridad razonables en las cuales podrá tomar medidas apropiadas para garantizar tanto la seguridad de la navegación como de las islas artificiales, instalaciones y estructuras.

5. El Estado ribereño determinará la anchura de las zonas de seguridad, teniendo en cuenta las normas internacionales aplicables. Dichas zonas guardarán una relación razonable con la naturaleza y funciones de las islas artificiales, instalaciones o estructuras, y no se extenderán a una distancia mayor de 500 metros alrededor de éstas, medida a partir de cada punto de su borde exterior, salvo excepción autorizada por normas internacionales generalmente aceptadas o salvo recomendación de la organización internacional competente. La extensión de las zonas de seguridad será debidamente notificada.

6. Todos los buques deberán respetar dichas zonas de seguridad y observarán las normas internacionales generalmente aceptadas con respecto a la navegación en la vecindad de las islas artificiales, instalaciones, estructuras y zonas de seguridad.

7. No podrán establecerse islas artificiales, instalaciones y estructuras, ni zonas de seguridad alrededor de ellas, cuando puedan interferir la utilización de las vías marítimas reconocidas que sean esenciales para la navegación internacional.

8. Las islas artificiales, instalaciones y estructuras no poseen la condición jurídica de islas. No tienen mar territorial propio y su presencia no afecta a la delimitación del mar territorial, de la zona económica exclusiva o de la plataforma continental.

Artículo 61

Conservación de los recursos vivos

1. El Estado ribereño determinará la captura permisible de los recursos vivos en su zona económica exclusiva.

2. El Estado ribereño, teniendo en cuenta los datos científicos más fidedignos de que disponga, asegurará, mediante medidas adecuadas de conservación y administración, que la preservación de los recursos vivos de su zona económica exclusiva no se vea amenazada por un exceso de explotación. El Estado ribereño y las organizaciones internacionales competentes, sean subregionales, regionales o mundiales, cooperarán, según proceda, con este fin.

3. Tales medidas tendrán asimismo la finalidad de preservar o restablecer las poblaciones de las especies capturadas a niveles que puedan producir

el máximo rendimiento sostenible con arreglo a los factores ambientales y económicos pertinentes, incluidas las necesidades económicas de las comunidades pesqueras ribereñas y las necesidades especiales de los Estados en desarrollo, y teniendo en cuenta las modalidades de la pesca, la interdependencia de las poblaciones y cualesquiera otros estándares mínimos internacionales generalmente recomendados, sean subregionales, regionales o mundiales.

4. Al tomar tales medidas, el Estado ribereño tendrá en cuenta sus efectos sobre las especies asociadas con las especies capturadas o dependientes de ellas, con miras a preservar o restablecer las poblaciones de tales especies asociadas o dependientes por encima de los niveles en que su reproducción pueda verse gravemente amenazada.

5. Periódicamente se aportarán o intercambiarán la información científica disponible, las estadísticas sobre captura y esfuerzos de pesca y otros datos pertinentes para la conservación de las poblaciones de peces, por conducto de las organizaciones internacionales competentes, sean subregionales, regionales o mundiales, según proceda, y con la participación de todos los Estados interesados, incluidos aquellos cuyos nacionales estén autorizados a pescar en la zona económica exclusiva.

Artículo 62

Utilización de los recursos vivos

1. El Estado ribereño promoverá el objetivo de la utilización óptima de los recursos vivos en la zona económica exclusiva, sin perjuicio del artículo 61.

2. El Estado ribereño determinará su capacidad de capturar los recursos vivos de la zona económica exclusiva. Cuando el Estado ribereño no tenga capacidad para explotar toda la captura permisible, dará acceso a otros Estados al excedente de la captura permisible, mediante acuerdos⁵⁵ u otros arreglos y de conformidad con las modalidades, condiciones y leyes y reglamentos a que se refiere el párrafo 4, teniendo especialmente en cuenta los artículos 69 y 70, sobre todo en relación con los Estados en desarrollo que en ellos se mencionan.

3. Al dar a otros Estados acceso a su zona económica exclusiva en virtud de este artículo, el Estado ribereño tendrá en cuenta todos los

factores pertinentes, incluidos, entre otros, la importancia de los recursos vivos de la zona para la economía del Estado ribereño interesado y para sus demás intereses nacionales, las disposiciones de los artículos 69 y 70, las necesidades de los Estados en desarrollo de la subregión o región con respecto a las capturas de parte de los excedentes, y la necesidad de reducir al mínimo la perturbación económica de los Estados cuyos nacionales hayan pescado habitualmente en la zona o hayan hecho esfuerzos sustanciales de investigación e identificación de las poblaciones.

4. Los nacionales de otros Estados que pesquen en la zona económica exclusiva observarán las medidas de conservación y las demás modalidades y condiciones establecidas en las leyes y reglamentos del Estado ribereño. Estas leyes y reglamentos estarán en consonancia con esta Convención y podrán referirse, entre otras, a las siguientes cuestiones:

a) La concesión de licencias a pescadores, buques y equipo de pesca, incluidos el pago de derechos y otras formas de remuneración que, en el caso de los Estados ribereños en desarrollo, podrán consistir en una compensación adecuada con respecto a la financiación, el equipo y la tecnología de la industria pesquera;

b) La determinación de las especies que puedan capturarse y la fijación de las cuotas de captura, ya sea en relación con determinadas poblaciones o grupos de poblaciones, con la captura por buques durante un cierto período o con la captura por nacionales de cualquier Estado durante un período determinado;

c) La reglamentación de las temporadas y áreas de pesca, el tipo, tamaño y cantidad de aparejos y los tipos, tamaño y número de buques pesqueros que puedan utilizarse;

d) La fijación de la edad y el tamaño de los peces y de otras especies que puedan capturarse;

e) La determinación de la información que deban proporcionar los buques pesqueros, incluidas estadísticas sobre capturas y esfuerzos de pesca e informes sobre la posición de los buques;

f) La exigencia de que, bajo la autorización y control del Estado ribereño, se realicen determinados programas de investigación pesquera y la reglamentación de la realización de tales investigaciones, incluidos el

muestreo de las capturas, el destino de las muestras y la comunicación de los datos científicos conexos;

g) El embarque, por el Estado ribereño, de observadores o personal en formación en tales buques;

h) La descarga por tales buques de toda la captura, o parte de ella, en los puertos del Estado ribereño;

i) Las modalidades y condiciones relativas a las empresas conjuntas o a otros arreglos de cooperación;

j) Los requisitos en cuanto a la formación de personal y la transmisión de tecnología pesquera, incluido el aumento de la capacidad del Estado ribereño para emprender investigaciones pesqueras;

k) Los procedimientos de ejecución.

5. Los Estados ribereños darán a conocer debidamente las leyes y reglamentos en materia de conservación y administración.

Artículo 63

Poblaciones que se encuentren dentro de las zonas económicas exclusivas de dos o más Estados ribereños, o tanto dentro de la zona económica exclusiva como en un área más allá de ésta y adyacente a ella

1. Cuando en las zonas económicas exclusivas de dos o más Estados ribereños se encuentren la misma población o poblaciones de especies asociadas, estos Estados procurarán, directamente o por conducto de las organizaciones subregionales o regionales apropiadas, acordar las medidas necesarias para coordinar y asegurar la conservación y el desarrollo de dichas poblaciones, sin perjuicio de las demás disposiciones de esta Parte.

2. Cuando tanto en la zona económica exclusiva como en un área más allá de ésta y adyacente a ella se encuentren la misma población o poblaciones de especies asociadas, el Estado ribereño y los Estados que pesquen esas poblaciones en el área adyacente procurarán, directamente o por conducto de las organizaciones subregionales o regionales apropiadas, acordar las medidas necesarias para la conservación de esas poblaciones en el área adyacente.

Artículo 64

Especies altamente migratorias

1. El Estado ribereño y los otros Estados cuyos nacionales pesquen en la región las especies altamente migratorias enumeradas en el Anexo I cooperarán, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales apropiadas, con miras a asegurar la conservación y promover el objetivo de la utilización óptima de dichas especies en toda la región, tanto dentro como fuera de la zona económica exclusiva. En las regiones en que no exista una organización internacional apropiada, el Estado ribereño y los otros Estados cuyos nacionales capturen esas especies en la región cooperarán para establecer una organización de este tipo y participar en sus trabajos.

2. Lo dispuesto en el párrafo 1 se aplicará conjuntamente con las demás disposiciones de esta Parte.

Artículo 65

Mamíferos marinos

Nada de lo dispuesto en esta Parte menoscabará el derecho de un Estado ribereño a prohibir, limitar o reglamentar la explotación de los mamíferos marinos en forma más estricta que la establecida en esta Parte o, cuando proceda, la competencia de una organización internacional para hacer lo propio. Los Estados cooperarán con miras a la conservación de los mamíferos marinos y, en el caso especial de los cetáceos, realizarán, por conducto de las organizaciones internacionales apropiadas, actividades encaminadas a su conservación, administración y estudio.

Artículo 66

Poblaciones anádromas

1. Los Estados en cuyos ríos se originen poblaciones anádromas tendrán el interés y la responsabilidad primordiales por tales poblaciones.

2. El Estado de origen de las poblaciones anádromas asegurará su conservación mediante la adopción de medidas regulatorias apropiadas tanto para la pesca en todas las aguas en dirección a tierra a partir del límite exterior de su zona económica exclusiva como para la pesca a que se refiere el apartado

b) del párrafo 3. El Estado de origen podrá, previa consulta con los otros Estados mencionados en los párrafos 3 y 4 que pesquen esas poblaciones, fijar las capturas totales permisibles de las poblaciones originarias de sus ríos.

3. a) La pesca de especies anádromas se realizará únicamente en las aguas en dirección a tierra a partir del límite exterior de las zonas económicas exclusivas, excepto en los casos en que esta disposición pueda acarrear una perturbación económica a un Estado distinto del Estado de origen. Con respecto a dicha pesca más allá del límite exterior de la zona económica exclusiva, los Estados interesados celebrarán consultas con miras a llegar a un acuerdo acerca de las modalidades y condiciones de dicha pesca, teniendo debidamente en cuenta las exigencias de la conservación de estas poblaciones y las necesidades del Estado de origen con relación a estas especies:

b) El Estado de origen cooperará para reducir al mínimo la perturbación económica causada en aquellos otros Estados que pesquen esas poblaciones, teniendo en cuenta la captura normal, la forma en que realicen sus actividades esos Estados y todas las áreas en que se haya llevado a cabo esa pesca;

c) Los Estados a que se refiere el apartado b) que, por acuerdo con el Estado de origen, participen en las medidas para renovar poblaciones anádromas, en particular mediante desembolsos hechos con ese fin, recibirán especial consideración del Estado de origen en relación con la captura de poblaciones originarias de sus ríos;⁵⁸

d) La ejecución de los reglamentos relativos a las poblaciones anádromas más allá de la zona económica exclusiva se llevará a cabo por acuerdo entre el Estado de origen y los demás Estados interesados.

4. Cuando las poblaciones anádromas migren hacia aguas situadas en dirección a tierra a partir del límite exterior de la zona económica exclusiva de un Estado distinto del Estado de origen, o a través de ellas, dicho Estado cooperará con el Estado de origen en lo que se refiera a la conservación y administración de tales poblaciones.

5. El Estado de origen de las poblaciones anádromas y los otros Estados que pesquen esas poblaciones harán arreglos para la aplicación de las disposiciones de este artículo, cuando corresponda, por conducto de organizaciones regionales.

Artículo 67

Especies catádromas

1. El Estado ribereño en cuyas aguas especies catádromas pasen la mayor parte de su ciclo vital será responsable de la administración de esas especies y asegurará la entrada y la salida de los peces migratorios.

2. La captura de las especies catádromas se realizará únicamente en las aguas situadas en dirección a tierra a partir del límite exterior de las zonas económicas exclusivas. Cuando dicha captura se realice en zonas económicas exclusivas, estará sujeta a lo dispuesto en este artículo y en otras disposiciones de esta Convención relativas a la pesca en esas zonas.

3. Cuando los peces catádromos migren, bien en la fase juvenil o bien en la de maduración, a través de la zona económica exclusiva de otro Estado, la administración de dichos peces, incluida la captura, se reglamentará por acuerdo entre el Estado mencionado en el párrafo 1 y el otro Estado interesado. Tal acuerdo asegurará la administración racional de las especies y tendrá en cuenta las responsabilidades del Estado mencionado en el párrafo 1 en cuanto a la conservación de esas especies.

Artículo 68

Especies sedentarias

Esta Parte no se aplica a las especies sedentarias definidas en el párrafo 4 del artículo 77.

Artículo 69

Derecho de los Estados sin litoral

1. Los Estados sin litoral tendrán derecho a participar, sobre una base equitativa, en la explotación de una parte apropiada del excedente de recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños de la misma subregión o región, teniendo en cuenta las características económicas y geográficas pertinentes de todos los Estados interesados y de conformidad con lo dispuesto en este artículo y en los artículos 61 y 62.

2. Los Estados interesados establecerán las modalidades y condiciones de esa participación mediante acuerdos bilaterales, subregionales o regionales, teniendo en cuenta, entre otras cosas:

a) La necesidad de evitar efectos perjudiciales para las comunidades pesqueras o las industrias pesqueras del Estado ribereño;

b) La medida en que el Estado sin litoral, de conformidad con lo dispuesto en este artículo, esté participando o tenga derecho a participar, en virtud de los acuerdos bilaterales, subregionales o regionales existentes, en la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de otros Estados ribereños;

c) La medida en que otros Estados sin litoral y Estados en situación geográfica desventajosa estén participando en la explotación de los recursos vivos de la zona económica exclusiva del Estado ribereño y la consiguiente necesidad de evitar una carga especial para cualquier Estado ribereño o parte de éste;

d) Las necesidades en materia de nutrición de las poblaciones de los respectivos Estados.

3. Cuando la capacidad de captura de un Estado ribereño se aproxime a un punto en que pueda efectuar toda la captura permisible de los recursos vivos en su zona económica exclusiva, el Estado ribereño y otros Estados interesados cooperarán en el establecimiento de arreglos equitativos sobre un base bilateral, subregional o regional, para permitir la participación de los Estados en desarrollo sin litoral de la misma subregión o región en la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños de la subregión o región, en forma adecuada a las circunstancias y en condiciones satisfactorias para todas las partes. Al aplicar esta disposición, se tendrán también en cuenta los factores mencionados en el párrafo 2.

4. Los Estados desarrollados sin litoral tendrán derecho, en virtud de lo dispuesto en este artículo, a participar en la explotación de recursos vivos sólo en las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños desarrollados de la misma subregión o región, tomando en consideración la medida en que el Estado ribereño, al facilitar el acceso de otros Estados a los recursos vivos de su zona económica exclusiva, haya tenido en cuenta la necesidad de reducir al mínimo las consecuencias perjudiciales para las comunidades pesqueras y las perturbaciones económicas en los Estados cuyos nacionales hayan pescado habitualmente en la zona.

5. Las disposiciones que anteceden no afectarán a los arreglos concertados en subregiones o regiones donde los Estados ribereños puedan conceder a Estados sin litoral de la misma subregión o región derechos iguales o preferenciales para la explotación de los recursos vivos en las zonas económicas exclusivas.

Artículo 70

Derecho de los Estados en situación geográfica desventajosa

1. Los Estados en situación geográfica desventajosa tendrán derecho a participar, sobre una base equitativa, en la explotación de una parte apropiada del excedente de recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños de la misma subregión o región, teniendo en cuenta las características económicas y geográficas pertinentes de todos los Estados interesados y de conformidad con lo dispuesto en este artículo y en los artículos 61 y 62.

2. Para los efectos de esta Parte, por “Estados en situación geográfica desventajosa” se entiende los Estados ribereños, incluidos los Estados ribereños de mares cerrados o semicerrados, cuya situación geográfica les haga depender de la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de otros Estados de la subregión o región para el adecuado abastecimiento de pescado a fin de satisfacer las necesidades en materia de nutrición de su población o de partes de ella, así como los Estados ribereños que no puedan reivindicar zonas económicas exclusivas propias.

3. Los Estados interesados establecerán las modalidades y condiciones de esa participación mediante acuerdos bilaterales, subregionales o regionales, teniendo en cuenta, entre otras cosas:

a) La necesidad de evitar efectos perjudiciales para las comunidades pesqueras o las industrias pesqueras del Estado ribereño;

b) La medida en que el Estado en situación geográfica desventajosa, de conformidad con lo dispuesto en este artículo, esté participando o tenga derecho a participar, en virtud de acuerdos bilaterales, subregionales o regionales existentes, en la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de otros Estados ribereños;

c) La medida en que otros Estados en situación geográfica desventajosa

y Estados sin litoral estén participando en la explotación de los recursos vivos de la zona económica exclusiva del Estado ribereño y la consiguiente necesidad de evitar una carga especial para cualquier Estado ribereño o parte de éste;

d) Las necesidades en materia de nutrición de las poblaciones de los respectivos Estados.

4. Cuando la capacidad de captura de un Estado ribereño se aproxime a un punto en que pueda efectuar toda la captura permisible de los recursos vivos en su zona económica exclusiva, el Estado ribereño y otros Estados interesados cooperarán en el establecimiento de arreglos equitativos sobre una base bilateral, subregional o regional, para permitir la participación de los Estados en desarrollo en situación geográfica desventajosa de la misma subregión o región en la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños de la subregión o región, en forma adecuada a las circunstancias y en condiciones satisfactorias para todas las partes. Al aplicar esta disposición, se tendrán también en cuenta los factores mencionados en el párrafo 3.

5. Los Estados desarrollados en situación geográfica desventajosa tendrán derecho, en virtud de lo dispuesto en este artículo, a participar en la explotación de recursos vivos sólo en las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños desarrollados de la misma subregión o región, tomando en consideración la medida en que el Estado ribereño, al facilitar el acceso de otros Estados a los recursos vivos de su zona económica exclusiva, haya tenido en cuenta la necesidad de reducir al mínimo las consecuencias perjudiciales para las comunidades pesqueras y las perturbaciones económicas en los Estados cuyos nacionales hayan pescado habitualmente en la zona.

6. Las disposiciones que anteceden no afectarán a los arreglos concertados en subregiones o regiones donde los Estados ribereños puedan conceder a Estados en situación geográfica desventajosa de la misma subregión o región derechos iguales o preferenciales para la explotación de los recursos vivos en las zonas económicas exclusivas.

Artículo 71

Inaplicabilidad de los artículos 69 y 70

Las disposiciones de los artículos 69 y 70 no se aplicarán en el caso de un Estado ribereño cuya economía dependa abrumadoramente de la explotación de los recursos vivos de su zona económica exclusiva.

Artículo 72

Restricciones en la transferencia de derechos

1. Los derechos previstos en virtud de los artículos 69 y 70 para explotar los recursos vivos no se transferirán directa o indirectamente a terceros Estados o a los nacionales de éstos por cesión o licencia, por el establecimiento de empresas conjuntas ni de cualquier otro modo que tenga el efecto de tal transferencia, a menos que los Estados interesados acuerden otra cosa.

2. La disposición anterior no impedirá a los Estados interesados obtener asistencia técnica o financiera de terceros Estados o de organizaciones internacionales a fin de facilitar el ejercicio de los derechos de conformidad con los artículos 69 y 70, siempre que ello no tenga el efecto a que se hace referencia en el párrafo 1.

Artículo 73

Ejecución de leyes y reglamentos del Estado ribereño

1. El Estado ribereño, en el ejercicio de sus derechos de soberanía para la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos vivos de la zona económica exclusiva, podrá tomar las medidas que sean necesarias para garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos dictados de conformidad con esta Convención, incluidas la visita, la inspección, el apresamiento y la iniciación de procedimientos judiciales.

2. Los buques apresados y sus tripulaciones serán liberados con prontitud, previa constitución de una fianza razonable u otra garantía.

3. Las sanciones establecidas por el Estado ribereño por violaciones de las leyes y los reglamentos de pesca en la zona económica exclusiva no podrán incluir penas privativas de libertad, salvo acuerdo en contrario entre los Estados interesados, ni ninguna otra forma de castigo corporal.

4. En los casos de apresamiento o retención de buques extranjeros, el Estado ribereño notificará con prontitud al Estado del pabellón, por los conductos apropiados, las medidas tomadas y cualesquiera sanciones impuestas subsiguientemente.

Artículo 74

Delimitación de la zona económica exclusiva entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente

1. La delimitación de la zona económica exclusiva entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente se efectuará por acuerdo entre ellos sobre la base del derecho internacional, a que se hace referencia en el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, a fin de llegar a una solución equitativa.

2. Si no se llegare a un acuerdo dentro de un plazo razonable, los Estados interesados recurrirán a los procedimientos previstos en la Parte XV.

3. En tanto que no se haya llegado a un acuerdo conforme a lo previsto en el párrafo 1, los Estados interesados, con espíritu de comprensión y cooperación, harán todo lo posible por concertar arreglos provisionales de carácter práctico y, durante ese período de transición, no harán nada que pueda poner en peligro u obstaculizar la conclusión del acuerdo definitivo. Tales arreglos no prejuzgarán la delimitación definitiva.

4. Cuando exista un acuerdo en vigor entre los Estados interesados, las cuestiones relativas a la delimitación de la zona económica exclusiva se resolverán de conformidad con las disposiciones de ese acuerdo.

Artículo 75

Cartas y listas de coordenadas geográficas

1. Con arreglo a lo dispuesto en esta Parte, las líneas del límite exterior de la zona económica exclusiva y las líneas de delimitación trazadas de conformidad con el artículo 74 se indicarán en cartas a escala o escalas adecuadas para precisar su ubicación. Cuando proceda, las líneas del límite exterior o las líneas de delimitación podrán ser sustituidas por listas de coordenadas geográficas de puntos en cada una de las cuales se indique específicamente el datum geodésico.

2. El Estado ribereño dará la debida publicidad a dichas cartas o listas de coordenadas geográficas y depositará un ejemplar de cada una de ellas en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

ANEXO 3

Comentarios sobre las Políticas Oceánicas de Chile¹

A pesar de que no ha sido posible encontrar un documento oficial donde consten las Políticas Oceánicas de Chile, es importante conocer las propuestas presentadas por la Armada en la persona del Almirante Jorge Arancibia, su Comandante en Jefe (2001) y que resumen el arduo trabajo realizado por esa institución en la elaboración e implementación de dichas políticas por varias décadas.

Política para la Ocupación y Desarrollo del Territorio Oceánico Nacional y del Borde Costero.

El propósito de esta primera política es detallar las acciones que el Estado chileno debe desarrollar dentro de cada uno de los espacios marítimos establecidos por la CONVEMAR. Llama la atención la inclusión de tres conceptos muy particulares de ese país a los espacios marítimos formalmente establecidos en la Convención y que son: el Mar Presencial, las Aguas Continentales y el Borde Costero.

El Mar Presencial constituye “el espacio oceánico comprendido entre el límite de la Zona Económica Exclusiva de Chile y el meridiano que, pasando por el borde occidental de la plataforma continental de isla de Pascua, se prolonga desde el hito fronterizo N° 1 hasta el Polo Sur”. (CNDM- Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar , 2002)

Las Aguas Continentales se denominan:

(...)aquellas provenientes de ríos, lagos y embalses, que fluyen o están rodeados por masas terrestres. Cada cuerpo de estas aguas termina indefectiblemente en el mar y en esa relación es donde debe ejercerse una

¹ <http://revistamarina.cl/revistas/2001/1/arancibia.pdf>

fiscalización eficiente, toda vez que las principales fuentes de contaminación marina provienen de los desechos de las actividades de tierra que son arrastrados hacia el mar. (CNDM- Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar, 2002). El borde costero, es aquel “espacio donde interactúan las actividades terrestres y marítimas, con el fin de que cuanto allí se desarrolle, no afecte a una parte de nuestro mar que, además de vulnerable, se proyecta como de máxima importancia futura”. (CNDM- Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar, 2002).

Política para Uso del mar como vía de comunicaciones

La Armada es la institución que rige el transporte marítimo del país a través de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR) y considera que más del 90% del comercio exterior de Chile se efectúa por vía marítima, por lo tanto su eficiencia es de vital importancia para los intereses del Estado, para lo cual en esta política se establecen una serie de medidas para optimizar dicho sistema, que incluye “las naves, los puertos y el entramado jurídico-administrativo que regula su operación”.

Política para Incentivar el uso del mar como vía de comunicación para el transporte interno de mercaderías y productos

Esta política pretende sacar ventaja de la morfología de la extensa costa chilena y de sus puertos ubicados a lo largo de toda su extensión, para escoger al mar como la vía preferida para el transporte interno de los productos de sus diferentes regiones.

Política de los recursos pesqueros del Mar de Chile

Esta política está basada en las premisas de la importancia que tiene la producción pesquera en el presupuesto estatal chileno y la competencia que sobre los recursos pesqueros enfrenta a Chile a con sus países vecinos, por lo tanto el Estado debe tomar las medidas necesarias para satisfacer de la mejor manera ambos aspectos, frente a otros factores involucrados como son la creciente demanda mundial de alimentos, el debilitamiento de las masas de peces y el agotamiento de algunas especies.

Política para el fomento de la conciencia y la educación marítima

El espíritu de esta política se encuentra en llevar a la población chilena, los conocimientos que le permitan apreciar la importancia del mar para su subsistencia, seguridad, crecimiento y prosperidad. Estudios sobre la materia, han arrojado resultados que indican que un 90% de los chilenos tienen regular, poca o ninguna conciencia acerca de su realidad marítima.

La Armada Nacional ha sugerido como política destinada a suplir esta carencia, que se elabore un sistema integral y progresivo que “debe cubrir desde la enseñanza básica hasta la universitaria y contener desde los deportes náuticos hasta los más altos grados de especialización en las ciencias del mar”.

ANEXO 4

Comentarios sobre la Política Nacional del océano y de los espacios costeros de Colombia

La Comisión Colombiana del Océano (CCO) es presidida por el Vicepresidente de la República y tiene como misión el proponer al Gobierno Nacional la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros. Para alcanzar dicho objetivo, realiza la coordinación interinstitucional e intersectorial a nivel público y privado, e impulsa el desarrollo de estrategias para la administración, vigilancia y control sobre el territorio marítimo nacional y su correspondiente zona costera².

En un documento de 34 páginas, perfectamente estructurado presenta la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC), iniciando con la definición de los intereses marítimos colombianos, manifestando los principios orientadores de la Política en mención y su objetivo, así como también analiza los aspectos transversales relacionados con el establecimiento de la PNOEC.

Posteriormente, identifica cinco áreas temáticas en las cuales se sustenta la PNOEC y a cada una de ellas les da las líneas de acción (políticas) a través

2 <http://www.vicepresidencia.gov.co/programas/Paginas/comision-oceano.aspx>

de las cuales materializarán el fortalecimiento del tema marítimo en el país y tenderán a alcanzar la integración del océano y los espacios costeros al desarrollo nacional.

Estas Áreas Temáticas son las siguientes:

Desarrollo Institucional

1) Poder Naval

Las líneas de acción disponen que la Armada y la Dirección Marítima (DIMAR) deberán contemplar la modernización y reemplazo de los medios de superficie, aeronavales y guardacostas que permitan la vigilancia y control efectivo de las aguas jurisdiccionales, así como también garantizar la defensa de la soberanía y la integridad territorial. Además deberá fortalecerse el concepto de seguridad marítima y la ocupación efectiva de la zona económica exclusiva, plataforma continental y las áreas insulares.

2) Autoridad Marítima

La disposición emanada por la PNOEC es que la DIMAR establezca el Plan Director de Costas, que se tramite un proyecto de ley para ampliar las atribuciones de la DIMAR como Autoridad Marítima Nacional, y al Ministerio de Defensa Nacional le dispone que fortalezca a la DIMAR, dotándola de personal técnico especializado en temas científicos y jurídicos para copar con su presencia todo el territorio nacional.

Desarrollo Económico

1) Puertos e Infraestructura Portuaria

La PNOEC establece que el Ministerio de Transporte o la entidad que haga sus veces, velará por el desarrollo equilibrado y sostenible de los puertos, optimizará el uso de la infraestructura portuaria y la eficiencia de los servicios portuarios, creará las condiciones que permitan el desarrollo de la industria en las zonas de influencia portuaria y favorecerá el desarrollo social en las áreas de influencia portuaria.

2) Transporte Marítimo

La política del Estado colombiano es que el transporte marítimo sea prestado por los particulares y solo por excepción participará el Estado, en función de los intereses de los usuarios. Para lograrlo, dispone a los Ministerios competentes incentivar la inversión nacional y extranjera que permita el desarrollo de la marina mercante y la industria naval. De igual forma dispone a los Ministerios de Educación y Defensa, la capacitación de la Gente de Mar y al Ministerio de Protección Social, la creación de leyes para la protección y seguridad social en concordancia con la Organización Marítima Internacional (OMI).

3) Marina Mercante e Industria Naval

La PNOEC dispone revisar las condiciones de abanderamiento de naves y fomentar la marina mercante para satisfacer los requerimientos económicos y de seguridad del Estado. Ordena al Ministerio de Defensa que a través de la Corporación de Ciencia y Tecnología para la Industria Naval, Marina y Fluvial (COTECMAR) fomente el desarrollo de la industria naval. De manera general, esta política dispone a todas las entidades gubernamentales relacionadas, que revisen sus procedimientos y brinden todas las facilidades para favorecer el desarrollo de la industria naval colombiana.

4) Pesca y Acuicultura

En relación a este tema, la PNOEC establece ejecutar investigaciones pesqueras y acuícolas marinas con el fin de conocer el real potencial de los recursos en las aguas jurisdiccionales, promover su aprovechamiento y consumo interno de manera sustentable, fortaleciendo la exportación de los excedentes; obviamente a través de la Armada Nacional realizará la vigilancia y control de las faenas de pesca de nacionales y extranjeros. Es interesante conocer la preocupación del Estado por los pescadores artesanales e industriales y dispone que se diseñe un sistema de seguridad social especialmente destinados para ellos.

Industria Turística

El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo mejorará el servicio a los turistas, así como también atraerá la inversión nacional y extranjera para el desarrollo de proyectos del sector. La PNOEC dispone al Ministerio de Transporte reglamentar todo lo relacionado con el transporte turístico conforme a la ley; y a todas las entidades competentes les ordena que formulen estrategias para el fortalecimiento de los programas de ecoturismo en las regiones marinas y costeras del país.

Minerales, Hidrocarburos y Fuentes de Energía no Convencionales (FENC), Alternas o Renovables

Minerales: el Ministerio de Energía y Minas propenderá a incrementar la actividad minera, promoverá la explotación del oro, platino, carbón y minerales, precautelando su impacto en las zonas marino costeras.

Hidrocarburos Petróleo: el Ministerio de Energía y Minas continuará la exploración sísmica en el Caribe colombiano, apoyará la interconexión con Venezuela para el transporte de crudo y derivados venezolanos con salida al Pacífico o Caribe colombiano, creará la infraestructura para facilitar la exploración costa afuera, entre otras disposiciones.

Fuentes de Energía No Convencionales (FENC), Alternas o Renovables: Nuevamente se emiten disposiciones para el Ministerio de Energía y Minas para fomentar el uso de fuentes energéticas convencionales y no convencionales con criterio de uso racional y eficiente, el desarrollo de la energía mareomotriz y proveniente de las olas, entre otras directrices que pretenden buscar nuevas alternativas de generación energética en los espacios marino costeros.

Desarrollo Territorial

1) Manejo Integrado de la Zona Costera (MIZC)

La PNOEC dispone que la CCO articule, coordine y controle las acciones interinstitucionales para fortalecer la gobernabilidad; a DIMAR que elabore el Plan Director de Costas, a la CCO y autoridades ambientales que

conformen el comité que incluya los lineamientos para el MIZC, entre otras disposiciones pertinentes.

2) Prevención y Atención de Desastres

La PNOEC establece que la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres (UNGRD) desarrolle planes locales y regionales de emergencia y contingencias en las zonas costeras del país, para enfrentar los desastres causados por los eventos naturales y de origen antrópico.

Eventos naturales: La PNOEC establece líneas de acción para las instituciones en casos de Tsunami, Fenómeno El Niño, Ciclones Tropicales y Cambio Climático. Eventos de origen antrópico: la DNP actualizará el Plan de Contingencia contra derrames de hidrocarburos y sustancias nocivas en aguas marinas, fluviales y lacustres.

3) Áreas Marinas y Costeras Protegidas

La PNOEC establece que el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADS) en coordinación con sus institutos vele por las áreas protegidas para el aprovechamiento sostenible de las mismas. De igual forma emite una serie de disposiciones para consolidar el subsistema de áreas marinas y costeras protegidas con el fin de aumentar la biodiversidad marina y costera del país.

Desarrollo del Ambiente Oceánico y Costero

1) Conservación de Recursos y Ecosistemas Estratégicos

A través de esta temática, se emiten disposiciones para el MADS, los Parques Naturales, institutos y más entidades relacionadas con el tema, para que coordinen, articulen y contribuyan a reglamentar las actividades acuáticas, subacuáticas y ecoturísticas, a través de planes de manejo de las áreas marinas protegidas.

2) Biodiversidad Marina

Se emiten las disposiciones para el uso sostenible y control de la biodiversidad marina, las especies amenazadas y especies invasoras. Es

decir una serie de medidas que permitirán preservar la biodiversidad de los espacios marino costeros del Estado colombiano. Las instituciones involucradas principalmente, pero no exclusivamente, pertenecen al MADS, Parques naturales, INVEMAR, entre otras.

3) Calidad Ambiental Marina

El propósito aquí es evaluar riesgos y amenazas, regular, controlar y evitar el vertimiento de sustancias contaminantes en los ambientes marinos desde las embarcaciones en aplicación de las normativas internacionales. Lo interesante es que la política en este caso, se hace más amplia e incluye a las universidades y organizaciones no gubernamentales relacionadas con el tema. De la misma manera, la PNOEC enfoca los temas de contaminación marina, la investigación científica, campañas de educación ambiental, prevención de siniestros marítimos, limpieza y recolección de residuos; es decir abarca un sinnúmero de instituciones y de amenazas que deben ser neutralizadas en forma oportuna.

4) Cambio Climático

La PNOEC establece que el MADS y sus institutos adscritos monitorearán el cambio climático, pronosticarán las condiciones oceanográficas y climatológicas para prevenir y responder a los desastres que estas puedan causar en las costas y mares colombianos.

Desarrollo Sociocultural

1) Cultura Marítima

El Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH) junto con el Ministerio de Cultura y el Ministerio de Comercio, Industrias y Turismo fortalecerán los estudios arqueológicos, promoverán el diálogo entre los grupos asentados en los espacios costeros e implementarán programas de desarrollo turístico e industrial en procura de mejorar las condiciones de dichos grupos humanos.

2) Educación Marítima

Las disposiciones principalmente están dirigidas al Ministerio de Educación y la DIMAR para el desarrollo de programas académicos relacionados con el uso, preservación y aprovechamiento del océano y las zonas costeras en las instituciones de educación superior, secundario y en la formación y capacitación de la Gente de Mar; todo esto con el fin de dotarlos de una educación marítima que permita que los mares y zonas costeras sean considerados como una alternativa de desarrollo.

3) Patrimonio Cultural

La PNOEC determina las disposiciones para el Ministerio de Cultura y el ICANH para fortalecer los inventarios de los bienes culturales arqueológicos materiales e inmateriales existentes en los espacios oceánicos y costeros, así como la elaboración e implementación de los Planes Especiales de protección y Manejo de Sitios Arqueológicos.

Finalmente, se establecen las medidas de administración y financiamiento para el desarrollo de los planes, programas y proyectos que van a volver realidad todo lo enunciado en la Política Nacional del Océano y Espacios Costero. Es importante mencionar que la PNOEC sirve como insumo para la formulación del Plan Nacional de Desarrollo, Planes de Desarrollo Administrativos Sectoriales, Planes de Desarrollo de los Entes Territoriales y los Planes de Ordenamiento Territorial³. Por su parte, las instituciones que son responsables de llevar a cabo las líneas de acción determinadas por la política, ingresarán en sus presupuestos anuales de inversión, los rubros correspondientes para el cabal cumplimiento de las disposiciones emanadas por la Comisión Colombiana del Océano.

Como se puede apreciar, la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC) es un documento muy bien elaborado, que permite determinar lo que hay que hacer, quienes lo deben hacer y los recursos con los que cuentan las entidades gubernamentales para alcanzar las ambiciosas metas planteadas por el Estado colombiano en materia oceánica y costera.

3 Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros de Colombia (PNOEC), pág. 44

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Kimball, L. A. (2003). La Gobernanza Internacional del Océano. Anual, UICN- The World Conservation Union.

Gomez, H., & Pérez, H. (2009). La Prospectiva del Pensamiento Geopolítico y Oceanopolítica en la Educación Superior. Universidad Católica Santiago de Guayaquil.

Sepulveda, J. (2001). Geopolítica, Evolución y Vigencia a fines del Siglo XX. Valparaíso: ACANAV.

Rivera, J. (2004). El Derecho del Mar . Lima: Editora Jurídica Grijley.

Proaño, J. C. (2006). El Ecuador y la Oceanopolítica. Guayaquil: Academia de Guerra Naval.

CPPS. (s.f.). Recuperado el Diciembre de 2014, de Comisión Permanente del Pacífico Sur: www.cpps-int.org/index.php/site-map/cpps-decisiones/cpps-ce

CIAT. (s.f.). Recuperado el 2014, de Comisión Interamericana del Atún Tropical: <https://www.iattc.org/HomeSPN.htm>

Cruz, H. (2000). Antecedentes Histórico Jurídicos del Actual Derecho del Mar. Recuperado el 2014, de www.universidadabierta.edu.mx

Organización de Naciones Unidas. (2001). El Derecho del Mar CONVEMAR. NY, EEUU.

Faidutti, J. C. Derecho Internacional: El Derecho de las Grandes Potencias. UEES.

CNDM. (2002). El Derecho del Mar- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar CONVEMAR. (C. N. Mar, Ed.) Guayaquil.

Moreano, H. (1992). El Ecuador frente al Siglo XXI, Seguridad y Geopolítica. Quito, Ecuador: Ministerio de Defensa Nacional.

Armada del Ecuador . (2012). Concepto Estratégico Marítimo.

Kimball, L. A. (2003). La Gobernanza Internacional del Océano. (S. S. Ricardo Delfino, Trad.) IUCN, Gland Switzerland and Cambridge. UK.

Vega, I. H. (19 de julio de 1993). 20 años de desarrollo marítimo. Diario Expreso .

Rodríguez, M. L. (15 de abril de 2011). Recuperado el 2014, de Geopolítica

XXI: <http://geopoliticaxxi.wordpress.com/2011/04/15/fundamentos-para-la-oceanopolitica/>

Martínez Busch, A. J. (2008). Geopolítica (Cuarta edición ed.). Academia de Guerra Naval.

Comité de Pesca. (2012). Gobernanza de los océanos y resultados pertinentes de Río+20. Comité de Pesca, Roma .

Academia de Guerra Naval. (2008). Geopolítica (Cuarta ed.). Ecuador.

DIGEIM Carlos Vacacela. (2006). Memorial de los Intereses Marítimos del Ecuador (Dirección General de Intereses Marítimos ed.). Guayaquil.

(s.f.).



ESPE

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

Publicaciones Científicas



Colección: Estudios Estratégicos y Geopolíticos

ISBN: 978-9978-301-57-9



9 789978 301579