



**VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN, INNOVACIÓN Y
TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA**

CENTRO DE POSGRADO

MAESTRÍA EN ESTRATEGIA MILITAR MARÍTIMA

**TRABAJO DE TITULACIÓN, PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO
DE MAGISTER EN ESTRATEGIA MILITAR MARÍTIMA**

**TEMA: INCIDENCIA DE LOS CAMBIOS DE COMPETENCIAS
INSTITUCIONALES EN EL DESARROLLO DE LOS INTERESES
MARÍTIMOS EN EL PERÍODO 2011-2016**

AUTOR: CPMG-EM MORALES AUZ, LUIS FERNANDO

DIRECTOR: DR. GUARNIZO ERAS, WILMAN STALIN

SANGOLQUÍ

2019



**VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN, INNOVACIÓN Y
TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA**

CENTRO DE POSGRADO

CERTIFICACIÓN

Certifico que el trabajo de titulación, "INCIDENCIA DE LOS CAMBIOS DE COMPETENCIAS INSTITUCIONALES EN EL DESARROLLO DE LOS INTERESES MARÍTIMOS EN EL PERÍODO 2011-2016" fue realizado por el señor CPFGE-EM MORALES AUZ LUIS FERNANDO, el mismo que ha sido revisado en su totalidad, analizado por la herramienta de verificación de similitud de contenido; por lo tanto cumple con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas ESPE, razón por la cual me permito acreditar y autorizar para que lo sustente públicamente.

Sangolquí, marzo 2019

Firma:



DR. GUARNIZO ERAS WILMAN STALIN

C.C.:1311923611.....



VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN, INNOVACIÓN Y TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA

CENTRO DE POSGRADO

AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD

Yo, CPGF-EM MORALES AUZ, LUIS FERNANDO, con cédula de ciudadanía 1709346504, declaro que el contenido, ideas y criterios del trabajo de titulación: **“INCIDENCIA DE LOS CAMBIOS DE COMPETENCIAS INSTITUCIONALES EN EL DESARROLLO DE LOS INTERESES MARÍTIMOS EN EL PERÍODO 2011-2016”** es de mi autoría y responsabilidad, cumpliendo con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas ESPE, respetando los derechos intelectuales de terceros y referenciando las citas bibliográficas.

Consecuentemente el contenido de la investigación mencionada es veraz.

Sangolquí, marzo 2019

Firma

CPFG-EM MORALES AUZ, LUIS FERNANDO

C.C.: 1709346504



VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN, INNOVACIÓN Y TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA

CENTRO DE POSGRADO

AUTORIZACIÓN

Yo, CPFG-EM MORALES AUZ, LUIS FERNANDO, autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE publicar el trabajo de titulación: **“INCIDENCIA DE LOS CAMBIOS DE COMPETENCIAS INSTITUCIONALES EN EL DESARROLLO DE LOS INTERESES MARÍTIMOS EN EL PERÍODO 2011-2016”** en el Repositorio Institucional, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi responsabilidad.

Sangolquí, marzo 20109

Firma


CPFG-EM MORALES AUZ, LUIS FERNANDO

C.C.: 1709346504

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a la Armada del Ecuador, Institución que me ha permitido el crecimiento profesional a través de experiencias y conocimientos, en los repartos en que he trabajado, a mis instructores que han incrementado mi conocimiento a través de la transmisión de sus conocimientos y experiencias profesionales y a mi Familia sin cuyo soporte habría sido muy difícil dedicar el tiempo requerido para el presente trabajo de investigación.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por darme la oportunidad de vivir.

A la Armada, por la preparación procurada durante los años de servicio.

A los repartos del sector de Intereses Marítimos por el cúmulo de experiencias y conocimientos adquiridos durante 15 años.

Expreso mi agradecimiento especial a mi amada esposa y a mis queridos hijos con cuyo amor, comprensión y sacrificio han permitido continuar con el proceso de perfeccionamiento necesario para continuar en mi vida profesional.

ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA	iv
AGRADECIMIENTO	v
ÍNDICE GENERAL.....	vi
ÍNDICE DE FIGURAS	ix
ÍNDICE DE TABLAS.....	x
RESUMEN	xi
ABSTRACT	xii
INTRODUCCIÓN	1
PROBLEMA.....	3
1.1. Título de la tesis.....	3
1.2. Justificación e importancia.....	3
1.2.1.Estado del arte a nivel mundial y local	4
1.2.2.Planteamiento del Problema.....	15
1.2.3.Formulación del problema a resolver	16
1.3. Objetivo general.....	16
1.4. Objetivos específicos.....	16
1.5. Hipótesis	16
1.6. Limitaciones.....	17
2. CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO.....	18
2.1. Intereses marítimos.....	18
2.2. Política pública sobre espacios marítimos jurisdiccionales	49
2.3. Creación de la Dirección General de Intereses Marítimos.....	53
2.4. Creación del Comité Interinstitucional del Mar y de Secretaría Técnica del Mar..	55
2.5. Aporte de la Armada a los intereses marítimos	58
2.6. Variables de la Investigación.....	61
2.6.1.Variable Independiente.....	61
2.6.2.Variable Dependiente	61
2.7. Marco Conceptual.....	61

3.	CAPÍTULO III METODOLOGÍA.....	64
3.1.	Diseño de la Investigación.....	64
3.2.	Modalidad de la Investigación.....	65
3.3.	Tipo de Investigación.....	66
3.4.	Población y Muestra.....	66
3.5.	Técnicas de Recopilación de Información.....	67
3.6.	Procedimientos de la Investigación.....	67
4.	CAPÍTULO IV RESULTADO Y ANÁLISIS.....	69
4.1.	Análisis descriptivo e interpretación de resultados.....	69
4.1.1	Análisis de Contenido.....	69
5.1.	Programa de fortalecimiento del componente de Conciencia Marítima.....	87
5.1.1.	Antecedentes.....	87
5.1.2.	Justificación.....	88
5.1.3.	Acciones estratégicas planteadas.....	88
5.1.4.	Objetivos.....	89
5.1.5.	Estrategias de intervención.....	89
5.1.6.	Procedimiento para la implementación.....	90
5.1.7.	Proyectos.....	90
5.2.	Programa de fortalecimiento del componente de Organismos, tratados, convenios marítimos internacionales.....	90
5.2.1.	Antecedentes.....	91
5.2.2.	Justificación.....	92
5.2.3.	Acciones estratégicas planteadas.....	93
5.2.4.	Objetivos.....	93
5.2.5.	Estrategias de intervención.....	94
5.2.6.	Procedimiento para la implementación.....	94
5.2.7.	Proyectos.....	94
5.3.	Programa de fortalecimiento del componente complejo Geomarítimo.....	95
5.3.1.	Antecedentes.....	95
5.3.2.	Justificación.....	96
5.3.3.	Acciones estratégicas planteadas.....	96
5.3.4.	Objetivos.....	97

5.3.5. Estrategias de intervención	97
5.3.6. Procedimiento para la implementación	97
5.3.7. Proyectos	98
5.4. Solución a la hipótesis de la investigación.	98
5.5. Presupuesto	100
6. CAPÍTULO VI CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	101
6.1. Conclusiones	101
6.2. Recomendaciones	103
7. BIBLIOGRAFÍA.....	104

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Diagrama Causa-Efecto	15
Figura 2. Gráfico de los porcentajes destinados a investigación y desarrollo.....	58
Figura 3. Pregunta No. 1.....	74
Figura 4. Pregunta No. 2.....	75
Figura 5. Pregunta No. 3.....	76
Figura 6. Pregunta No. 4.....	77
Figura 7. Pregunta No. 5.....	78
Figura 8. Pregunta No. 6.....	79
Figura 9. Pregunta No. 7.....	80
Figura 10. Pregunta No. 8.....	81
Figura 11. Pregunta No. 9.....	82
Figura 12. Pregunta No. 10.....	83
Figura 13. Pregunta No. 11.....	84
Figura 14. Pregunta No. 12.....	85

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Áreas de los espacios marítimos comparados con el territorio terrestre.....	20
Tabla 2 Porcentaje de gasto con respecto al gasto en I+D.....	57
Tabla 3 Matriz de involucrados	66
Tabla 4 Preguntas relacionadas al componente Complejo Geomarítimo	70
Tabla 5 Preguntas relacionadas al componente Marina Mercante	71
Tabla 6 Preguntas relacionadas al componente Infraestructura Científica y Tecnológica	71
Tabla 7 Preguntas relacionadas al componente Organismos, Tratados y Convenios marítimos internacionales.....	72
Tabla 8 Preguntas relacionadas al componente Conciencia Marítima.....	72
Tabla 9 Preguntas planteadas para obtener el componente más desarrollado y el menos desarrollado	73
Tabla 10 Programas componentes del Plan de Desarrollo de los Intereses marítimos	86

RESUMEN

A partir de los años 70 y durante más de 40 años el Estado ecuatoriano contó con instituciones que fomentaron el fortalecimiento de los Intereses Marítimos, a partir del año 2011, en el marco de la modernización del Estado se crean instituciones a las que se les traspasaron competencias relacionadas con el mar, sin embargo, estas fueron disueltas 5 años más tarde, causando un retraso en el desarrollo de los Intereses Marítimos. El presente trabajo busca llamar la atención al sector académico sobre un tema que debe continuar siendo estudiado, para lograr su manejo a nivel de toda la sociedad, y que es importante a nivel político estratégico, el desarrollo de los Intereses Marítimos, ya que este permitirá una correcta proyección Oceanopolítica del país en el entorno mundial, brindando mayores oportunidades a las generaciones futuras en la correcta gestión de los espacios marítimos jurisdiccionales ecuatorianos. Se realiza una revisión bibliográfica, y una encuesta al grupo considerado de expertos que está conformado por personal de las instituciones que están relacionadas con el mar, para luego del análisis de esos resultados, proponer un esquema de Plan de Fortalecimiento de los Intereses Marítimos conformado por 3 programas con sus respectivos proyectos.

Palabras clave:

INTERESES MARÍTIMOS

CAMBIO DE COMPETENCIAS

DESARROLLO NACIONAL

ABSTRACT

Since early 70's and for more than 40 years, the Ecuadorian State had institutions that fostered the strengthening of Maritime Interests. As of 2011, within the framework of the Law of modernization of the State, some institutions were created, and they were transferred. capabilities related to the ocean; however, these were dissolved 5 years later, causing a delay in the development of Maritime Interests. This thesis seeks to draw attention to the academic sector on a subject that should continue to be studied, to achieve its management at the level of society, and that is important at a strategic political level, the development of Maritime Interests, as this will allow a correct Oceanopolitic projection of the country in the global environment, providing greater opportunities for future generations in the correct management of Ecuadorian jurisdictional maritime spaces.

A bibliographic review is carried out, and a survey to the group considered as experts, which is made up of personnel from the institutions that are related to the ocean, and after analyzing these results, a scheme of plan is proposed for strengthening the Maritime Interests, this plan consists of 3 programs with their respective projects.

Key words:

MARITIME INTEREST

CHANGE OF COMPETENCES

NATIONAL DEVELOPMENT

INTRODUCCIÓN

Durante los años 70 a raíz del Gobierno revolucionario y nacionalista de 1972 se organiza el Estado ecuatoriano creando una serie de Instituciones para el Desarrollo Nacional. En lo relacionado al mar no se había planteado aún una visión clara los intereses marítimos, por lo que se crean en el seno de la Armada del Ecuador instituciones para implementar y fomentar el Desarrollo Marítimo del país, entre ellas está la Dirección de Desarrollo Marítimo en el año de 1973 y posteriormente la Dirección General de Intereses Marítimos en el año de 1977, marcando el inicio de una organización que estaría vigente durante cerca de 40 años hasta el 2011.

En el año 2011 se dan cambios en la estructura del Estado que influyeron en el desarrollo marítimo, el objetivo de este trabajo es determinar la incidencia de estos cambios en el desarrollo de los intereses marítimos, mediante búsqueda documental tanto en libros como en la parte legal, así como también con una encuesta a personal que ha participado en temas relacionados al mar. La metodología que fue utilizada para el presente análisis es cualitativa, analítica, inductiva, mediante la técnica de investigación documental y de campo.

El presente trabajo de investigación es desarrollado en seis capítulos. En el primer capítulo, se describe el problema a estudiar, mediante el planteamiento y la descripción de la situación detectada, sus probables causas y consecuencias, se delimita el problema que va a tratarse y que va a ser investigado, a continuación, continuando con la metodología se determinan tanto el objetivo general como los objetivos específicos.

En el segundo capítulo, se plantea el Marco Teórico, estableciendo la fundamentación teórica y el marco legal de la investigación, se plantean la hipótesis, la variable independiente y las variables dependientes, y se definen los términos usados en la investigación que permitan tener una mayor claridad para el lector.

En el tercer capítulo se plantea la metodología usada, definiendo el diseño y tipo de investigación que se desarrolló, se determina la muestra, el procedimiento para recolectar la información y la forma en que se realizó el análisis para la elaboración de la propuesta que a plantearse como producto de la investigación.

En el cuarto capítulo, se muestran los resultados obtenidos en cuanto al análisis en función de los componentes de los intereses marítimos, para posteriormente plantear en el quinto capítulo la propuesta del plan, como conjunto de programas y proyectos que se considera deben ser implementados desde la Armada del Ecuador para fortalecer los intereses marítimos en el país, finalmente se presentan en el sexto capítulo las conclusiones y recomendación obtenidas del trabajo de investigación.

CAPÍTULO I

PROBLEMA

1.1. Título de la tesis

Incidencia de la modernización del Estado ecuatoriano en el período 2011-2016 en el desarrollo de los intereses marítimos. Formulación de un plan de desarrollo de los Intereses Marítimos.

1.2. Justificación e importancia

En el marco de la Ley de modernización del Estado, se han emitido varios decretos ejecutivos¹ para modificar leyes o crear organismos, entre ellos se puede destacar los decretos No. 940 y No. 990 en el año 2011 y No. 923 en el año 2016, los mismos que afectaron a varias Instituciones creadas mediante Decretos Supremos² en la década de los 70, a cargo de los Intereses Marítimos en el Ecuador y de varios de sus componentes, cambiando estructuras y derogando atribuciones.

Se considera que es necesario determinar la incidencia que tuvo toda emisión de decretos y hasta dónde llegó la afectación en el desarrollo de los Intereses Marítimos, ya que estos contribuyen al desarrollo nacional.

A pesar de que aún no se ha determinado el tipo de incidencia que se dio como producto de mencionados decretos, a priori, se considera que ocasionaron muchos inconvenientes por los vacíos que causaron por lo que se torna primordial analizar

¹ Decretos emitidos directamente por el Presidente de la República.

² Decretos con la categoría de Ley emitidos durante una Dictadura.

algunos de los inconvenientes mediante un análisis de los componentes de los intereses marítimos, con el fin de proponer medidas correctivas en caso de determinarse necesario.

El análisis proveerá los insumos para realizar una propuesta de un plan de fortalecimiento de los intereses marítimos, la misma que considerará las capacidades y conocimiento que requieren las instituciones que pueden aportar con su experiencia a continuar con el apoyo al desarrollo nacional y al establecimiento de lineamientos para que los organismos competentes establezcan el marco legal necesario para que el Ecuador tome conciencia de que el mar tiene ya y tendrá una influencia vital tanto en el presente como en su futuro.

1.2.1. Estado del arte a nivel mundial y local

Para establecer el estado del arte a nivel mundial es necesario revisar como primer instrumento la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar de 1982, CONVEMAR, la misma que es considerada como la constitución del mar, ya que se regula por primera vez el uso del mar para todos los Estados a nivel mundial, tanto los ribereños como los no ribereños³ y realiza varios planteamientos en lo relacionado a los intereses marítimos de los Estados y sus componentes⁴, de entre los cuales se pueden destacar los siguientes.

El numeral 5 del artículo 7 plantea que:

³ Estados que no tienen acceso al mar, pero que, sin embargo, de acuerdo a la CONVEMAR tienen derecho al uso del mar y sus recursos.

⁴ De acuerdo a la Doctrina de la Armada del Ecuador los componentes son Complejo Geomarítimo, Conciencia Marítima, Marina Mercante, Infraestructura Científica y Tecnológica y Organismos, Tratados y Convenios Marítimos Internacionales. Sus conceptos serán discutidos en el Capítulo II.

“Cuando el método de líneas de base rectas sea aplicable según el párrafo 1, al trazar determinadas líneas de base podrán tenerse en cuenta los intereses económicos propios de la región de que se trate cuya realidad e importancia estén claramente demostradas por un uso prolongado.” (Naciones Unidas, 1982)

Esto está relacionado con dos componentes de los intereses marítimos, el primero que es el Complejo Geomarítimo y el segundo la infraestructura científica y tecnológica, ya a partir del trazado de líneas base, se definen los espacios marítimos jurisdiccionales del país, y para la realización del trazado y su sustentación, se requiere de varios estudios que son posibles a través de las instituciones relacionadas a la recolección de datos e investigación del mar, sus plataformas de recolección de datos y el talento humano capacitado.

El artículo 59, en lo pertinente, textualmente indica que:

“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.” (Naciones Unidas, 1982)

De igual manera este artículo se relaciona con el complejo Geomarítimo, y la infraestructura científica y tecnológica, ya que la delimitación de las áreas jurisdiccionales influirá en el desarrollo del país y en el aprovechamiento de los recursos vivos y no vivos, adicionalmente para reclamar derechos sobre estas áreas el Estado está obligado a tener el conocimiento necesario para determinar, mantener y explotar responsablemente los recursos para el desarrollo económico del futuro del Estado.

De acuerdo al numeral 3 del artículo 62 en relación a la Utilización de los recursos vivos, que textualmente indica:

“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.” (Naciones Unidas, 1982)

Este artículo se relaciona a tres de los componentes, el complejo Geomarítimo, la infraestructura tecnológica y científica y los tratados, acuerdos y convenios internacionales, ya que en los espacios jurisdiccionales se debe conocer los recursos existentes para poder llegar acuerdos con otros Estados para una explotación responsable que pueda ser la base para el desarrollo del país, todo esto sustentado en el conocimiento adquirido por las instituciones que desarrollan la investigación oceanográfica e hidrográfica.

En lo relacionado a la región se va a revisar los esquemas de Colombia, Perú y Chile en relación a instituciones que tienen como responsabilidad alguno de los componentes de los intereses marítimos, para analizar la forma de desarrollo, las estructuras e instituciones de cada país.

En Colombia la Comisión Colombiana del Océano, CCO es el órgano intersectorial⁵ de asesoría, consulta, planificación y coordinación del Gobierno Nacional en materia de Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros y sus diferentes temas conexos, estratégicos, científicos, tecnológicos, económicos y ambientales, relacionados con el desarrollo sostenible de los mares colombianos y sus recursos.

La CCO, tiene como funciones proponer al gobierno nacional la política nacional del océano y de los espacios costeros, para su administración y desarrollo sostenible, efectuando la coordinación interinstitucional e intersectorial necesaria, siguiendo las directrices del señor Presidente de la República, y recomendar al Gobierno Nacional el Plan de Acción para implementar la citada Política y adelantar su seguimiento, independientemente de la evaluación que realicen los órganos de control correspondientes.

Sirve de Foro de concertación e integración de las políticas sectoriales relacionadas con el uso, desarrollo y conservación de los espacios oceánicos y costeros, para consolidar la Política Nacional respectiva; exhortar al Gobierno Nacional un Sistema para el Manejo Integral de los Espacios Oceánicos y Costeros. Servir de Punto Focal Nacional Técnico ante los organismos internacionales, cuya misión sea la de propender y fomentar el desarrollo sostenible, el uso, conservación y estudio de los Espacios Oceánicos y Costeros, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores y el Ministerio del Medio Ambiente.

⁵ Institución que maneja temas transversales con la participación de varios ministerios.

Asesorar al Gobierno Nacional en la adopción y en el diseño y establecimiento de mecanismos de cooperación internacional relacionados con el uso, administración, estudio y conservación de los espacios oceánicos y costeros y de sus recursos y en la conformación y orientación técnica de las delegaciones oficiales que asisten a foros internacionales que tratan dichos asuntos; asesorar al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología en lo concerniente a la definición de Políticas para establecer prioridades de investigación y desarrollo tecnológico en los diferentes ámbitos relacionados con los objetivos de la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros.

Diseñar e implementar estrategias para articular las políticas sectoriales del uso y aprovechamiento de los espacios oceánicos y costeros y sus recursos, con la política ambiental, en coordinación con el Ministerio del Medio Ambiente. Establecer, difundir y mantener a través de su Secretaría Ejecutiva, un sistema nacional de información oceánica y costera, necesario para la aplicación y evaluación de la citada Política.es. (Comisión Colombiana del Océano, 2017).

Esta Comisión tiene una Secretaría General que la ocupa un oficial de la Armada de Colombia, con experiencia en el área marítima, y desarrolla sus actividades con las contrapartes civiles del Estado, aportando al Desarrollo de los intereses marítimos colombianos.

En Perú el Instituto del Mar del Perú, IMARPE⁶, es un organismo técnico especializado del Ministerio de la Producción orientado a la investigación científica, así

⁶ Pertenece a Ministerio de la Producción, pero es dirigido por Oficiales de la Marina de Guerra del Perú.

como al estudio y conocimiento del mar peruano y sus recursos, para asesorar al Estado en la toma de decisiones respecto al uso racional de los recursos pesqueros y la conservación del ambiente marino, contribuyendo activamente con el desarrollo del país. (Instituto del Mar del Perú, 2017).

La Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, cuya misión es Promover, coordinar y participar de las actividades vinculadas con el uso del ámbito marítimo, fluvial y lacustre, para el estudio y seguimiento permanente de la Realidad Marítima con la finalidad de formular y ejecutar los objetivos y políticas a nivel Institucional e Intersectorial, conducentes al fortalecimiento de los Intereses Marítimos y la promoción de la Conciencia Marítima. (Marina de Guerra del Perú, 2017), al igual que en Colombia, pese a no ser una institución militar, la dirección la ocupa un oficial de Marina, en este caso del Perú, con experiencia en el área marítima, quien es el encargado de coordinar todas las actividades tendientes a aportar al desarrollo de los intereses marítimos peruanos.

En Chile el Comité Oceanográfico Nacional, CONA, creado con Decreto el 10 de septiembre de 1971, con el objeto de asesorar y coordinar las instituciones que efectúen investigaciones del océano en sus diferentes aspectos...”, está compuesto por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, SHOA, LA División de Pesca del servicio agrícola y ganadero, el Instituto de Fomento Pesquero, El Servicio Meteorológico de la Armada, el Instituto de investigaciones geológicas, la Universidad de Chile, la Universidad Católica de Valparaíso, el Ministerio de Relaciones Exteriores, la Universidad de

Concepción, El presidente del Comité es el Director del SHOA. (Comité Oceanográfico Nacional - Chile, 2017).

El CONA pese a ser una organización que no está dentro de una estructura militar, la presidencia la ocupa un oficial de la Armada chilena con experiencia en el área marítima quien lidera las actividades que aportan a uno de los componentes de los intereses marítimos, que es la infraestructura científica y tecnológica.

En los casos que se han citado, específicamente de los países que comparten con el Ecuador un entorno geográfico similar y cercano, al compartir la costa oeste sudamericana, se puede observar que las instituciones a cargo de los intereses marítimos están fuera de la estructura militar del Estado, pero sus puestos directivos, parte de los técnicos y administrativos son asumidos por miembros de la Marina de Guerra del Perú y de la Armada de Chile respectivamente, con conocimiento y experiencia en los componentes de los intereses marítimos.

En cuanto al Ecuador, antes de la promulgación de las modificaciones a la Ley de Modernización del Estado de 2004 el desarrollo de los Intereses Marítimos estuvo a cargo de la Dirección de Intereses Marítimos de la Armada, DIGEIM, creada por Decreto Supremo 112 del 30 de septiembre de 1977, como un reparto de la Armada con la función básica de asesorar al Comandante General de Marina en los aspectos relacionados a los Intereses Marítimos, así como la planificación en alto nivel del desarrollo y empleo del Poder Marítimo excluyendo lo relacionado con el Poder Naval.

La DIGEIM, tenía adscritos al Instituto Oceanográfico del Armada, INOCAR, al Servicio de Dragas de la Armada, SERDRA, y al Instituto de Historia Marítima, INHIMA.

La DIGEIM, tenía asignada como tareas:

- 1) Difundir y fortalecer la conciencia marítima
- 2) Estudiar y preparar los documentos necesarios para la decisión del Comandante General de Marina en lo referente al desarrollo marítimo
- 3) Planificar la política nacional para el desarrollo de los intereses marítimos del país y llevarlo a conocimiento del Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos,
- 4) Efectuar los estudios relacionados con la política nacional en asuntos de soberanía marítima,
- 5) Promover el desarrollo de la Flota Mercante Nacional y la infraestructura en lo relacionado a puertos.
- 6) Formular la política general para evitar la contaminación.
- 7) Establecer la política tendiente a la armonización de las actividades de las direcciones, institutos y otros organismos nacionales, encargados de lograr los objetivos del Poder Marítimo, exceptuando el Poder Naval,
- 8) Establecer la política para la aplicación de las leyes que regulen el transporte vía marítima y fluvial y para promover el desarrollo de la investigación oceanográfica.
- 9) Actuar como organismo de coordinación, administración y fiscalización de las actividades relacionadas con el transporte por agua entre los que refiera la Ley general de transporte marítimo y fluvial,

- 10) Representar a la Armada Nacional en los órganos nacionales o internacionales relacionados con el campo de Desarrollo de los intereses marítimos.

En base a la ley de modernización, se realizan cambios en las instituciones relacionadas con el mar primero con el decreto 940 del 16 de noviembre del 2011 se adscribe al INOCAR, al Ministerio de Defensa Nacional, MIDENA, debido a que de acuerdo al literal f) del artículo 10.1 de la ley antes mencionada, define a los institutos como:

“Instituto como organismo público, adscrito a un Ministerio Sectorial o Secretaría Nacional, creado para el ejercicio y la ejecución de actividades especializadas, preferentemente en las áreas de investigación, promoción, normalización, ciencia y tecnología”,

Se debe determinar en base al análisis de los indicadores de este Instituto si este cambio ha influido positiva o negativamente en sus actividades que aportan al desarrollo del Estado en lo relacionado a investigación de nuestro mar, como en brindar seguridad a la navegación a todos los sectores que realizan actividades económicas en el mar.

Posteriormente con el decreto 990 del 29 de diciembre del 2011, se crea el Comité Interinstitucional del Mar, CIM y la Secretaría Técnica del Mar, el primero como ente de aprobación de la política pública intersectorial del mar, articulación y seguimiento, en el marco de la planificación y desarrollo nacional, compuesto por el Secretario Nacional de Planificación y Desarrollo, quien lo preside, el ministerio 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. La segunda como entidad adscrita a la

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, SENPLADES, con autonomía administrativa y financiera, para la coordinación de la implementación y el seguimiento de la política de desarrollo del territorio marino costero.

Además, se retiran atribuciones y se derogan artículos del Decreto Supremo de creación de la DIGEIM y SETEMAR asume las obligaciones de la Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar, CNDM. La Secretaría es suprimida con el decreto 923 del 22 de febrero del 2016, entregando las atribuciones a la SENPLADES, en relación al aporte realizado por la SETEMAR a los intereses marítimos nacionales se analizarán los documentos que se encuentren disponibles para establecer la posible causa de su supresión y tomar esto como base para emitir recomendaciones o acciones a seguir para obtener una institucionalidad apropiada sugerida al Estado que aporte positivamente con el Desarrollo de los intereses marítimos y por ende el Desarrollo Nacional.

El Ecuador se adhiere a la CONVEMAR,⁷ con decreto ejecutivo No. 1238 del 15 de julio del 2012, aceptando la delimitación de los espacios jurisdiccionales de mar territorial de 12 millas a partir de las líneas base, una zona económica exclusiva a partir de las 12 millas hasta las 200 millas, por lo que el área marítima jurisdiccional que el país obtiene es de 1'300.000 km². (Moreano, 2013, pág. 4)

Un aspecto importante de tratar es que la Armada en su Plan de Gestión Institucional establece su Misión, la cual textualmente indica:

Desarrollar las capacidades marítimas y proveer la seguridad integral en los espacios acuáticos que fortalezcan el poder naval y

⁷ Gestión realizada por la Armada del Ecuador.

que contribuyan a la defensa de la soberanía y la integridad territorial; y, con su contingente apoyar al desarrollo marítimo nacional y a la seguridad pública y del Estado.

El mismo documento establece que la Visión de la Armada, es la siguiente:

Ser una Institución que disponga de un Poder Naval con capacidad para el control integral y permanente del territorio marítimo en el marco de la CONVEMAR, comprometido en el desarrollo marítimo del país, con talento humano profesional y con alto sentido de pertenencia (Ecuador, 2014, pág. 17).

La Armada como organismo del Estado conforma el Poder Naval, encargado de la protección de los Intereses marítimos, por lo que en su Concepto Estratégico Marítimo 2014-2017, plantea la actitud estratégica como de naturaleza defensiva-disuasiva y que se debe priorizar el desarrollo de las capacidades marítimas listadas a continuación: movilidad, permanencia, flexibilidad, vigilancia, así como mando y control, adicionalmente el ejercicio de Autoridad de Policía Marítima está a cargo de la Armada quien proveerá seguridad integral a los espacios acuáticos a través de los medios de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, DIRNEA, reparto que tiene la responsabilidad de control de las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua y de la reserva marina de Galápagos; los medios del Comando de Operaciones Navales, COOPNA, priorizarán sus esfuerzos entre la zona contigua y el Zona Económica Exclusiva continental e insular y deberá tomar como área de interés al espacio de Alta Mar en donde realiza faenas de pesca la flota atunera ecuatoriana. (Armada del Ecuador, 2013)

Otro documento que debe considerarse el Plan de Seguridad Integral y Protección de los Espacios Acuáticos, donde se definen como amenazas o factores de

riesgo a varias actividades ilícitas que ocurren en los espacios acuáticos nacionales: (Armada del Ecuador, 2013, pág. 12)

1.2.2. Planteamiento del Problema

Con los antecedentes planteados en la justificación, se considera importante realizar un levantamiento de información⁸ que permita establecer si el nuevo marco legal, los cambios de competencias, y las instituciones creadas en base a la ley de modernización del Estado han tenido un efecto positivo, negativo, o indiferente en los Intereses Marítimos, para identificar inicialmente las causas se plantea el siguiente esquema causa efecto.

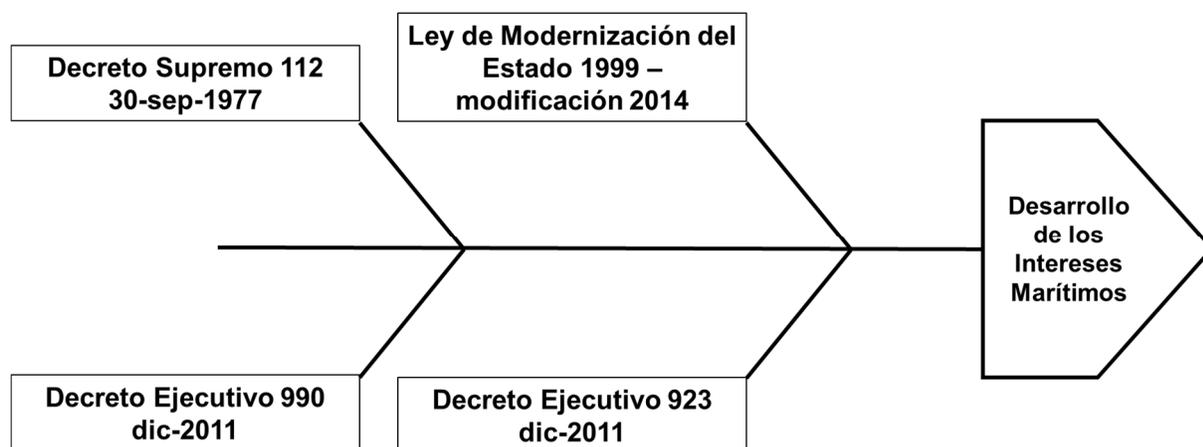


Figura 1. Diagrama Causa-Efecto

A priori con la supresión de la Secretaría Técnica del Mar, entidad encargada de la coordinación de la implementación y el seguimiento de la política de desarrollo del

⁸ Búsqueda documental.

territorio marino costero, el mismo se ha visto disminuido por la falta de continuación de los proyectos que estaban formulados. Esto conduce a la pregunta que se plantea en el siguiente ítem.

1.2.3. Formulación del problema a resolver

¿Qué incidencia tuvieron los cambios de competencias institucionales en el desarrollo de los intereses marítimos en el período 2011-2016?

1.3. Objetivo general

Determinar las causas y efectos de los cambios de competencias institucionales en el desarrollo de los intereses marítimos

1.4. Objetivos específicos

- a. Identificar los efectos los cambios de competencias institucionales en los Intereses Marítimos ecuatorianos.
- b. Evaluar el Desarrollo de los Intereses Marítimos en el período 2011-2016 mediante búsqueda bibliográfica.

1.5. Hipótesis

Los cambios de competencias institucionales afectaron negativamente al desarrollo de los intereses marítimos.

1.6. Limitaciones

Para el presente trabajo no se considera el presupuesto de la implementación de los proyectos listados como parte del plan propuesto, vista cada proyecto deberá ser planteado con el formato SENPLADES correspondiente y serán trabajos de investigación separados.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

El mar reviste una importancia vital para todos los países del mundo ya que en él se estima se encuentra cerca del 75% de la reserva de recursos vivos y no vivos de todo el planeta, a través del transporte marítimo fluye más del 85% del total del comercio internacional, es la principal fuente de oxígeno ya que absorbe más del 50% del dióxido de carbono generado en el planeta y regenera cerca del 70% de Oxígeno, y por sus características físicas y corrientes, es el principal regulador del clima a nivel mundial.

El Ecuador como Estado ribereño⁹ tiene derecho a acceder a los recursos en los espacios marítimos, el suelo y el subsuelo, así como también las obligaciones de mantener su soberanía, la protección, ejercer la autoridad marítima y garantizar una exploración y explotación responsable en sus aguas jurisdiccionales.

A continuación, se revisará el marco teórico relacionado con el presente trabajo de investigación.

2.1. Intereses marítimos

Se iniciará en este capítulo con la conceptualización y análisis de los intereses marítimos y sus componentes, basadas en la revisión de las publicaciones generadas por la DIGEIM a través de su historia para establecer la doctrina que sirvió de base al desarrollo marítimo ecuatoriano.

⁹ Definido como la soberanía ejercida por un Estado que tiene costa marina, más allá de sus límites terrestres.

La definición de los intereses marítimos se basa en lo expresado por el Almirante Alfred Mahan y se estableció como sigue: “son todas aquellas actividades que desarrolla el Estado y los particulares para el aprovechamiento del espacio y los recursos, dentro de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, del litoral y de los fondos marinos, con el fin de generar beneficios políticos, económicos y sociales para la nación”, por lo que la defensa y el desarrollo de estos intereses deben ser responsabilidad y prioridad del Estado. Los intereses marítimos a su vez son parte del poder marítimo, término descrito por Mahan como “la habilidad de un Estado para usar el mar en su beneficio... su tesis era que ninguna nación puede aspirar a ser una potencia a menos que pueda usar el mar efectivamente tanto para propósitos comerciales como militares” (Gray & Barnett, 1989, pág. 33), de ahí que en Ecuador se haya establecido la siguiente fórmula para entender la importancia que el poder marítimo tiene para el estado:

$$\textit{Poder Marítimo} = \textit{Intereses Marítimos} + \textit{Poder Naval}$$

Definidos poder marítimo e intereses marítimos, el tercer término es materializado por el poder que dará la habilidad al Estado para usar los intereses marítimos en su beneficio, es decir la Armada mediante sus unidades de superficie, submarinas, aéreas y de infantería.

Los intereses marítimos a su vez están conformados por varios componentes que permiten comprender de mejor manera su conceptualización, estos componentes son: El complejo Geomarítimo, la marina mercante, la infraestructura científica y tecnológica, los organismos, tratados y convenios marítimos internacionales y la conciencia marítima.

El complejo Geomarítimo está definido como “el conjunto de caracteres marítimos distintivos de un país, derivados de su condición y entorno geográfico, y de cómo se ha valido de estos el ser humano”, deben considerarse varios factores que van a incidir en su desarrollo.

El primer factor es la extensión de los espacios marítimos. Posterior a la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR el Estado tiene un espacio marítimo que abarca las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva, con una extensión de total de 1'092.140 Km²; Debido a la configuración geomorfológica de las Islas Galápagos se tiene la presencia de la Cordillera de Carnegie¹⁰, la cual podría dar el derecho de extensión de la plataforma más allá de las 200 millas náuticas, pudiendo llegar a tener un extensión total de 1'358.440 Km².

Tabla 1

Áreas de los espacios marítimos comparados con el territorio terrestre.

Territorio Marítimo	Extensión	Territorio nacional	Extensión
Espacios marítimos jurisdiccionales actuales	1'092.140 Km ²	Territorio terrestre	256.340 Km ²
Plataforma continental extendida	266.300 Km ²	Territorio marítimo	1'358.440 Km ²
<u>TOTAL</u>	1'358.440 Km²	<u>TOTAL</u>	1'614.780 Km²

Fuente: (Armada del Ecuador, 2013)

¹⁰ Cordillera submarina ubicada entre las Islas Galápagos y el continente que se piensa es resultado del movimiento de la placa de Nazca sobre el punto caliente de Galápagos.

El complejo Geomarítimo comprende igualmente las áreas en que se encuentran los intereses del Estado, y para el Ecuador lo constituyen la cuenca del pacífico, por su importancia ya que alrededor de la misma se encuentran 50 países de 3 continentes, tiene cerca del 50% de reservas energéticas y minerales de todo el mundo y constituye el centro de gravitación de la economía al ser el nexo de la unión para los países asiáticos y americanos. En ella se encuentran también áreas en las que pueden ser encontradas especies transzonales de interés para la explotación pesquera.

Un área en la que el Estado tiene interés tanto de científico como de conservación es la Antártida, razón por la cual se estableció en 1990 la Estación Científica Pedro Vicente Maldonado, gracias a este esfuerzo en ese año el Ecuador es aceptado como miembro consultivo del Tratado Antártico y dos años después es aceptado como miembro del Comité Científico de Investigaciones Antárticas, SCAR, durante varios años el esfuerzo de investigación y mantenimiento de la base se realizó exclusivamente por parte de la Armada a través del Programa Antártico Ecuatoriano, PROANTEC, creado en el año de 1988, hasta que en el año 2004 se crea el Instituto Antártico Ecuatoriano, INAE, adscrito al Ministerio de Defensa.

El segundo componente es la marina mercante, está definida como “el conjunto de organismos y medios que posibilita el transporte de pasajeros y el intercambio comercial por vía acuática de cabotaje e internacional. Comprende los puertos marítimos, la flota de tráfico internacional y cabotaje, la tripulación mercante, la construcción naval y la legislación marítima.

El tercer componente es la infraestructura científica y tecnológica, la infraestructura científica es el “grado de conocimiento científico sobre el mar y los fenómenos que en él se producen” la infraestructura tecnológica es el “conjunto de medios destinados a la exploración y explotación de los recursos renovables y no renovables del mar”. La investigación debe ser tomada en todos sus aspectos, comprende conocer el mar, aprovechar ese conocimiento para su utilización, explorarlo y explotarlo, preservarlo, reducir los impactos socioeconómicos y promulgar políticas de manejo.

El cuarto componente es los organismos, tratados y convenios marítimos internacionales. Comprende el conjunto de organismos e instrumentos legales que permiten al Estado su relacionamiento con su entorno internacional. Se listan a continuación los principales Organismos a los que el Ecuador pertenece:

- **OMI:** Organización Marítima Internacional

Es un organismo especializado de las Naciones Unidas, que constituye la autoridad mundial encargada de establecer normas para la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental que debe observado en el transporte marítimo internacional. Su función principal es establecer un marco normativo para el sector del transporte marítimo que sea justo y eficaz, y que se adopte y aplique en el plano internacional.

Su función consiste en crear un marco de igualdad de condiciones a fin de que los armadores de buques dispongan de diversas maneras de solucionar sus problemas

financieros que no presupongan simplemente la aplicación de recortes presupuestarios que comprometan la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental. Por otra parte, este enfoque promueve la innovación y la eficacia.

El transporte marítimo es una industria verdaderamente internacional, y sólo puede funcionar de manera eficaz si sus reglamentos y normas se acuerdan, adoptan y aplican a nivel internacional, siendo la OMI la instancia en la cual se lleva a cabo este proceso.

El transporte marítimo internacional representa aproximadamente el 80 % del transporte mundial de mercancías entre los pueblos y comunidades de todo el mundo. El transporte marítimo es el sistema de transporte internacional más eficiente y rentable para la mayoría de las mercancías; constituye un medio de transporte internacional de mercancías seguro y de bajo costo, que fomenta el comercio entre las naciones y los pueblos, al tiempo que contribuye a su prosperidad.

El mundo depende de un sector naviero internacional seguro, protegido y eficiente, lo cual se logra a través del marco normativo que se establece y se mantiene actualizado en el seno de la OMI.

Las disposiciones que se adoptan en el seno de la OMI comprenden todos los ámbitos del transporte marítimo internacional -incluidos el proyecto, la construcción, el equipamiento, la dotación, el funcionamiento y el desguace de los buques– con el fin de garantizar que este importante sector continúe siendo seguro, ecológico, eficiente en términos energéticos y protegido.

El transporte marítimo constituye uno de los elementos esenciales de todo programa que tenga por objeto un crecimiento económico sostenible. En el marco de la OMI, los Estados miembros de la Organización, la sociedad civil y el sector del transporte marítimo ya se encuentran trabajando de forma conjunta a fin de lograr un avance constante y vigoroso en pos de una economía verde y de un crecimiento ecológico y sostenible. El fomento del transporte y desarrollo marítimos sostenibles es una de las principales prioridades de la OMI para los próximos años.

Eficiencia energética, nuevas tecnologías e innovación, educación y formación marítimas, protección marítima, gestión del tráfico marítimo y desarrollo de la infraestructura marítima: la elaboración y aplicación, a través de la OMI, de normas internacionales que atiendan éstos y otros temas apuntalará el compromiso de la OMI de crear el marco institucional adecuado para un sistema de transporte marítimo mundial ecológico y sostenible.

- **NOAA:** Administración Nacional del Océano y la Atmósfera

La Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (National Oceanic and Atmospheric Administration, NOAA) es una agencia científica del Departamento de Comercio de los Estados Unidos cuyas actividades se centran en las condiciones de los océanos y la atmósfera. NOAA avisa del tiempo meteorológico, prepara cartas de mares y de cielos, guía sobre el uso y la protección de los recursos oceánicos y costeros, y conduce estudios para mejorar el entendimiento y la administración del ambiente.

Además de su personal civil, NOAA investiga y trabaja con 300 empleados uniformados, el Cuerpo NOAA. El administrador de NOAA es el Subsecretario de Comercio para los Océanos y la Atmósfera, en el Departamento de Comercio de EE.UU.

La "visión estratégica" de la NOAA es la de "una sociedad informada que aprovecha un entendimiento cabal del rol de los océanos, las costas y la atmósfera en el ecosistema mundial para tomar las mejores decisiones sociales y económicas."

La misión de la agencia consiste en "entender y predecir los cambios en el ambiente de la Tierra, conservar y manejar los recursos costeros y marinos para completar las necesidades de la nación en lo económico, social y ambiental."

Además de su visión y misión, la NOAA tiene cuatro metas que guían su suite de operaciones. Cada meta corresponde a las actividades enfocadas en ecosistemas, clima, tiempo, agua, comercio y transporte. Específicamente, la NOAA opera para:

- Asegurar el uso sustentable de los recursos y el equilibrio en el uso competitivo de los ecosistemas costeros y marinos, reconociendo tanto sus componentes naturales como humanos.
- Entender los cambios climáticos, incluyendo el cambio climático y el fenómeno oscilatorio de El Niño, para asegurar que se pueda planear y responder apropiadamente.
- Proveer datos y pronósticos del tiempo y los eventos cíclicos del agua, incluyendo tormentas, sequías e inundaciones.
- Proveer información sobre el tiempo, el clima y los ecosistemas para asegurar que el transporte individual y comercial sea seguro y eficiente, sin dañar el medio ambiente.

- **IALA:** Asociación Internacional de Señalización Náutica.

Es el sistema de balizamiento marítimo IALA por sus siglas en inglés (International Association of Lighthouse Authorities) o AISM (Asociación Internacional de Señalización Marítima) constituye un ente que norma la legislación internacional dictada para estandarizar las características del boyado que delimita canales navegables y sus aguas adyacentes a fin de unificar criterios.

Establece dos sistemas de señalización a lo largo del mundo, el sistema A aplicado en Europa, África, Oceanía y Asia excluidos Japón, Corea y Filipinas. El sistema B aplicado en América del sur, central y norte además de los tres países asiáticos antes mencionados.

El sistema de balizamiento fue instaurado para delimitar canales navegables, señalar obstáculos a la navegación y servir de ayuda al navegante.

Ambos sistemas de balizamiento, A y B, son análogos. Difieren únicamente en cuanto a la ubicación de las marcas y boyas laterales mientras el resto de las señales es común a los dos.

En el sistema A un buque que entra desde el mar hacia puerto haciendo uso de un canal boyado debe dejar las boyas y marcas verdes por estribor (por su derecha). En el sistema B es a la inversa.

- **SCAR:** Comité Científico para la investigación Antártica

El Comité Científico para la Investigación Antártica (en inglés: Scientific Committee on Antarctic Research o SCAR) es un comité del Consejo Internacional para la Ciencia. El Comité se encarga de iniciar, desarrollar y coordinar la investigación científica en la Antártida. Asimismo, proporciona consejo científico a las reuniones consultivas del Tratado Antártico y de otras organizaciones en temas relacionados con la ciencia y con la conservación que afecta a la Antártida y al océano Antártico. El SCAR ha realizado numerosas recomendaciones que se han incorporado como instrumentos del Tratado Antártico.

Fue establecido luego de la reunión de Estocolmo del Consejo Internacional para la Ciencia entre el 9 y el 11 de septiembre de 1957. El primer encuentro del SCAR fue realizado en La Haya entre el 3 y 6 de febrero de 1958.

El SCAR se reúne cada dos años en un encuentro de delegados. Un comité ejecutivo escogido por los delegados es el responsable de la administración día a día del Comité. La secretaría del SCAR se encuentra en el Instituto Scott de Investigación Polar en Cambridge, Reino Unido. El comité ejecutivo está formado por un presidente y 4 vicepresidentes. La secretaría del Comité está formada por el director ejecutivo, un oficial ejecutivo y una secretaría.

El SCAR celebra, con anterioridad a la elección de los delegados, una conferencia científica abierta, encaminada a llamar la atención en temas antárticos, así como

reuniones de los grupos científicos que diseñan los programas científicos que serán, posteriormente, aprobados por los delegados.

En 2002 el comité fue galardonado con el Premio Príncipe de Asturias de Cooperación Internacional por los trabajos desarrollados para la protección de la Antártida.

- **COI:** Comisión Oceanográfica Intergubernamental

Comisión dependiente de la UNESCO, cuya finalidad es la de fomentar la investigación científica de los océanos y los servicios oceánicos relacionados difundiendo un mejor conocimiento de su naturaleza y de sus recursos, a través de la acción concertada de sus miembros.

La Comisión Oceanográfica Intergubernamental tiene establecido los siguientes Objetivos:

- Promocionar la cooperación internacional y coordinar programas relacionados con la investigación para conocer más a fondo la naturaleza y los recursos de los océanos y de las zonas costeras.
- Aplicar todo su conocimiento en la mejora de la gestión, el desarrollo sostenible, la protección del medio marino y el proceso de toma de decisiones de sus estados miembro.

- **NIMA:** Agencia de Mapeo de Imágenes Nacionales

La Agencia Nacional de Inteligencia-Geoespacial (del inglés: National Geospatial-Intelligence Agency, NGA), es tanto una agencia de apoyo en combate bajo dirección del Departamento de Defensa, como una agencia de inteligencia de la Comunidad de Inteligencia de Estados Unidos con el objetivo principal de recolectar, analizar y distribuir datos de inteligencia geoespacial (GEOINT) en una labor de apoyo a la seguridad nacional. La NGA era previamente conocida como Agencia Nacional De Imágenes y Mapas (del inglés: National Imagery and Mapping Agency (NIMA) hasta el 2003.

La sede central de la NGA está situada en Fort Belvoir en Springfield (Virginia), y tiene oficinas subsidiarias y grandes instalaciones en el área de Misuri (San Luis), así como oficinas de apoyo y enlace en todo el mundo. El campus de la NGA tiene una extensión de 214 000 m² y es el tercer mayor edificio gubernamental en el área metropolitana de Washington, y su atrio es lo suficientemente amplio como para dar cabida a la Estatua de la Libertad.

Además de utilizar Inteligencia Geoespacial para los esfuerzos de la inteligencia y los militares de Estados Unidos, la NGA proporciona asistencia durante catástrofes naturales o provocadas por el hombre.

- **CPPS:** Comisión Permanente del Pacífico Sur

La Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), constituye un sistema marítimo regional, una alianza, una opción estratégica, política y operativa en el Pacífico

Sudeste, para consolidar la presencia de los países ribereños en dicha área geográfica y su proyección de manera efectiva y coordinada, tanto hacia las zonas aledañas cuanto a la vinculación con la Cuenca del Pacífico.

El origen de la CPPS se remonta a 1952 cuando se firmó su documento fundacional, la Declaración de Santiago, esta manifestación fue un documento visionario cuyo contenido en el preámbulo señala: "los gobiernos tienen la obligación de asegurar a sus pueblos las necesarias condiciones de subsistencia y de procurarles los medios para su desarrollo económico" (Declaración de Santiago de 1952).

La Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) es un organismo intergubernamental, creado por acuerdo entre Chile, Ecuador y Perú, al que se adhirió posteriormente Colombia en 1979. Por tanto, la CPPS es persona jurídica de derecho internacional de conformidad con lo establecido en el Convenio de Paracas, Perú, del 14 de enero de 1966.

La CPPS es la Secretaria Ejecutiva del Convenio de Lima 1981 y del Plan de Acción para la protección del Medio Marino y las Áreas costeras del Pacífico Sudeste.

La CPPS ha establecido un norte y ha definido las acciones cruciales para alcanzarlo al incorporar en su filosofía una nueva orientación estratégica que contempla, en su desarrollo, la capacidad de comprender el entorno, en su contexto y las oportunidades que de allí se derivan. La institución lleva sesenta años de gestión en la protección de sus recursos marítimos

Hoy en día la CPPS es un organismo que promueve y articula la cooperación entre sus miembros y con otros organismos de la comunidad internacional en asuntos marítimos. Entre sus principales actividades se contempla la realización de estudios científicos relacionados con el fenómeno del niño a fin de pronosticar oportunamente este fenómeno y alertar a sus poblaciones de los riesgos climáticos asociados a este evento, esta actividad se desarrolla mediante cruceros de investigación efectuados con el apoyo de los buques de investigación de los cuatro países miembros, coordinados por la CPPS, constituyendo una acción conjunta, única a nivel internacional.

Otra importante actividad de la CPPS en el ámbito de la prevención, es la coordinación del sistema regional de alertas de tsunamis en el pacífico sudeste, promueve la educación a la población a fin de reducir sus riesgos y sus efectos en las poblaciones costeras y ayudan además en la adecuada preparación de las instituciones de prevención para enfrentar estos fenómenos.

La CPPS mantiene programas de apoyo a la pesca artesanal promoviendo la capacitación de los pescadores a fin de garantizar una pesca sostenible y evitar la sobreexplotación de los recursos marinos. En este mismo contexto la CPPS apoya la lucha contra la pesca ilegal no declarada y no reglamentada, actividad que pone en riesgo los recursos de nuestra región y que requiere un esfuerzo coordinado de sus países miembros. La CPPS y la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) Representación en Ecuador, colaboran para promover la adopción del acuerdo del estado rector del puerto y sus principales criterios.

Otra gestión coordinada por la CPPS, es el apoyo a sus estados miembros para una adecuada valoración de sus ecosistemas marinos y costeros con la finalidad de crear conciencia sobre su importancia económica en provecho con su población.

Además, la CPPS como Secretaria Ejecutiva del Convenio de Lima 1981 y del Plan de Acción lleva a cabo actividades de monitoreo y control de la contaminación marina en cada uno de los países miembros permitiendo disponer de un panorama actualizado del estado de la salud del océano en la región del Pacífico Sudeste.

Entre los principales tratados y convenios se pueden listar los siguientes:

- Tratado Antártico

El Tratado Antártico y otros acuerdos relacionados, colectivamente denominados como Sistema del Tratado Antártico, regulan las relaciones internacionales con respecto a la Antártida. Para los propósitos del Tratado Antártico la Antártida es definida como todas las tierras y barreras de hielo ubicadas al sur del paralelo 60° Sur sin afectar derechos sobre la alta mar allí existente. El tratado fue firmado en Washington D.C., capital de los Estados Unidos, el 1 de diciembre de 1959 y entró en vigor el 23 de junio de 1961 al depositarse el último de los instrumentos de ratificación de los 12 signatarios originales. El Gobierno de los Estados Unidos es el depositario del tratado, mientras que la sede permanente de la Secretaría del Tratado Antártico está situada en la ciudad de Buenos Aires en Argentina desde su creación en 2004.

Los firmantes originales fueron: Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Estados Unidos, Francia, Japón, Noruega, Nueva Zelanda, el Reino Unido, Sudáfrica y la Unión Soviética, pero el tratado dejó la puerta abierta a cualquier miembro de la Organización de las Naciones Unidas, u otro estado invitado por la totalidad de los signatarios consultivos. Desde su firma el número de signatarios creció hasta un total de 53 en 2017, pero solo 29 de ellos poseen la categoría de «miembros consultivos», que les otorga plenos derechos decisorios. Los restantes 24 son considerados «miembros adherentes», por lo cual no gozan del derecho a votar.

El tratado tiene vigencia indefinida y solo puede ser modificado por la unanimidad de los miembros consultivos. La única posibilidad de realizar modificaciones por mayoría en una conferencia con la participación de los miembros no consultivos se previó para 30 años después de su entrada en vigencia, lo cual debió ocurrir en 1991, pero se dejó pasar sin realizarlas.

- **Tratado de Cooperación Amazónica**

La Organización del Tratado de Cooperación Amazónica (OTCA) pretende promover la preservación del patrimonio natural de la Amazonia a través de los principios de desarrollo sustentable. Reafirma la soberanía de los países amazónicos e incentiva, institucionaliza y orienta el proceso de cooperación regional entre los mismos.

Prevé el incremento de la investigación científica y tecnológica, el intercambio de informaciones, la utilización racional de los recursos naturales, la libertad de navegación,

la preservación del patrimonio cultural, los cuidados con la salud, la creación de centros de investigación, el establecimiento de una adecuada infraestructura de transportes y comunicaciones, y el incremento del turismo y del comercio fronterizo.

Tiene como objetivo central, la promoción del desarrollo armónico de la Amazonía, y la incorporación de sus territorios a las respectivas economías nacionales, lo que es fundamental para el mantenimiento del equilibrio entre crecimiento económico y preservación del medio ambiente.³ Sus países miembros son: Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú, Surinam y Venezuela.

La OTCA tiene la convicción de que la Amazonía, por poseer uno de los más ricos patrimonios naturales del planeta Tierra, es estratégica para impulsar el futuro desarrollo de los países miembros y de la región, un patrimonio que debe ser preservado, pero, esencialmente, promovido, en consonancia con los principios del desarrollo sostenible

- **Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional**

Fue firmado el 6 de marzo de 1948 y entró en vigor el 17 marzo de 1958, estableciendo los siguientes objetivos.

Los objetivos de la organización son:

- Depurar un sistema de cooperación entre los Gobiernos en la esfera de la reglamentación y de las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional; alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas

como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques, y atender las cuestiones administrativas y jurídicas relacionadas con los objetivos enunciados en el presente artículo.

- Alentar la eliminación de medidas discriminatorias y de restricciones innecesarias aplicadas por los Gobiernos a la navegación comercial internacional, con el fin de fomentar la disponibilidad de los servicios marítimos para el comercio mundial sin discriminación; la ayuda y el estímulo dados por un Gobierno a su marina mercante nacional para el desarrollo de esta y a fines de seguridad nacional no constituyen en sí mismos discriminación, a condición de que dichos ayuda y estímulo no estén fundados en medidas encaminadas a restringir, para los buques de cualquier pabellón, la libertad de participar en el comercio internacional.
- Dejar la posibilidad de que la organización examine las cuestiones relativas a las prácticas restrictivas desleales de empresas de navegación marítima, de conformidad con la parte II.
- La posibilidad de que la organización examine toda cuestión que, en relación con la navegación marítima y los efectos de esta en el medio marino, pueda serle sometida por cualquier órgano u organismo especializado de las Naciones Unidas. e. Procurar que exista intercambio de información entre los Gobiernos acerca de las cuestiones sometidas a la consideración de la organización.

- **Convenio Internacional sobre las líneas de carga 1966**

En el Convenio sobre líneas de carga de 1966 se establecen disposiciones por las que se determina el francobordo de los buques tanque mediante compartimentado y cálculos de estabilidad con avería.

- Convenio Internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen contaminación por hidrocarburos

- **Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar. 1974**

El Convenio SOLAS en sus versiones sucesivas está considerado como el más importante de todos los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques mercantes. La primera versión fue adoptada en 1914, en respuesta a la catástrofe del Titanic, la segunda en 1929, la tercera en 1948, y la cuarta en 1960.

El Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974-SOLAS, establece normas que deben cumplir las naves mercantes que realizan tráfico internacional con el fin de efectuar una navegación con seguridad. Dichas normas refieren aspectos de diseño, construcción, integridad de casco, maquinaria, sistemas y equipos para emergencias, prevención y lucha contra incendio, salvamento, evacuación, sistemas y equipos de comunicaciones, sistemas y equipos de navegación, manejo, estiba de

diferentes tipos de carga y de buques (a granel, gases licuados, químicos, etc.), sistemas de gestión operacional relativos a la seguridad y protección de los buques y de las instalaciones portuarias.

El Convenio SOLAS incluye disposiciones por las que se establecen obligaciones de carácter general, procedimientos de enmienda y otras disposiciones, acompañado de un anexo dividido en 12 capítulos.

- **Convenio para facilitar el Tráfico Marítimo Internacional. 1965**

El Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (Convenio de Facilitación) fue adoptado por la Conferencia internacional sobre facilitación de viajes y transporte marítimos el 9 de abril de 1965 y entró en vigor el 5 de marzo de 1967.

Este Convenio tiene por objeto facilitar el transporte marítimo mediante la reducción y simplificación al mínimo de los trámites, documentos y formalidades relacionados con la llegada, estancia en puerto y salida de los buques que efectúan viajes internacionales. El Convenio fue originalmente elaborado para responder a la creciente preocupación internacional por el excesivo número de documentos exigidos a los buques mercantes.

Los documentos que tradicionalmente se exigen las autoridades de aduanas, inmigración, sanidad y otros organismos públicos en relación con el buque, la tripulación, los pasajeros, los equipajes, la carga y el correo son muy numerosos. El papeleo innecesario constituye un problema en la mayoría de los sectores. El Convenio pone de relieve la importancia de facilitar el tráfico marítimo y demuestra por qué las autoridades

y los armadores que tienen que utilizar esos documentos deben adoptar el sistema de documentación normalizada que ha creado la OMI y cuyo uso a nivel mundial ha recomendado la Asamblea de la Organización.

El anexo del Convenio contiene las reglas para simplificar los trámites, documentos y formalidades exigidos a la llegada y salida de los buques y, en particular, reduce a ocho el número de documentos que las autoridades públicas pueden exigir, a saber: La declaración general, la declaración de carga, la declaración de provisiones del buque, la declaración de efectos de la tripulación, la lista de la tripulación, la lista de pasajeros y dos documentos más, uno prescrito por el Convenio Postal Universal y el otro por el Reglamento Sanitario Internacional. Como medida adicional para facilitar el cumplimiento del Convenio, su anexo contiene Normas y Prácticas recomendadas. La presente edición de 2006 contiene, además de las enmiendas al Convenio FAL, las enmiendas de 1999; las enmiendas de 2002, y las enmiendas de 2005.

- **Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques 1973 y su protocolo 1978.**

El Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques o MARPOL 73/78 es un conjunto de normativas internacionales con el objetivo de prevenir la contaminación por los buques. Fue desarrollado por la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo especializado de la ONU.

El convenio MARPOL 73/78 (abreviación de polución marina y años 1973 y 1978) se aprobó inicialmente en 1973, pero nunca entró en vigor. La matriz principal de la versión actual es la modificación mediante el Protocolo de 1978 y ha sido modificada desde entonces por numerosas correcciones. Entró en vigor el 2 de octubre de 1983. Actualmente 119 países lo han ratificado.

Su objetivo es preservar el ambiente marino mediante la completa eliminación de la polución por hidrocarburos y otras sustancias dañinas, así como la minimización de las posibles descargas accidentales.

- **Convención del Mar. 1982**

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), aprobada en Montego Bay, Jamaica, en 1982, es fruto de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada en doce períodos de sesiones entre 1973 y 1982.

La CONVEMAR es el instrumento jurídico internacional más importante que regula las actividades humanas en los Océanos y Mares y es un ejemplo de la aplicación del principio de cooperación internacional en materia de tratados.

Representa el desarrollo progresivo del Derecho Internacional y agrupa al conglomerado de normas legales y consuetudinarias, referentes al Derecho del Mar, más importante realizado en los últimos 5 siglos. Regula los usos pacíficos de mares y

océanos y es la primera Convención en establecer claramente los límites de la jurisdicción nacional sobre los espacios marítimos.

Adicionalmente, contiene los instrumentos constitutivos de tres importantes organizaciones internacionales: el Tribunal Internacional sobre el Derecho del Mar, la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y la Comisión de la Plataforma Continental.

La Convención no es un instrumento de derecho consuetudinario, pues modifica e innova muchas instituciones del Derecho del Mar. Los Estados Parte en tal instrumento gozan de los beneficios y ejercen los derechos previstos en él, pero a su vez asumen las obligaciones establecidas en la Convención.

Los Estados no Parte están excluidos de dichos beneficios, no pueden ejercer esos derechos, ni han de contraer las obligaciones concomitantes. Esta exclusión acarrea grandes perjuicios, principalmente para los Estados en desarrollo que carecen de otros mecanismos jurídicos, políticos o de otra índole para hacer respetar sus derechos.

La CONVEMAR fue aprobada el 30 de abril de 1982, en Montego Bay, Jamaica. El 10 de diciembre del mismo año, quedó abierta a su suscripción. Varios Estados la firmaron ese mismo día, entre, ellos: Bahamas, Barbados, Belice, Brasil, Haití, Honduras, Jamaica, México, Panamá Paraguay, Granadinas, Surinam, Trinidad y Tobago y Uruguay, de la región latinoamericana. Entre los países desarrollados se hallaban: Australia, Austria, la República Popular China, la Federación de Rusia, Francia, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Polonia, Portugal, Suecia y Ucrania.

El quinto componente es la conciencia marítima, la misma que es definida como “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 supervivencia y desarrollo, como de su bienestar y seguridad”.

Para construir una verdadera conciencia marítima el Estado debe asegurarse que todos los habitantes tengan la capacidad de:

- Reconocer las potencialidades que el mar ofrece
- Identificar que geográfica y políticamente el país depende del mar
- Contribuir a garantizar el desarrollo marítimo sustentable
- Dirigir sus esfuerzos para proteger y preservar el mar y sus recursos
- Estar convencidos que el futuro del país está en el mar.

Los esfuerzos liderados por la Armada en relación a la conciencia marítima se dirigieron tanto al personal que realiza actividades en el mar como a la juventud en el campo de educación formal, educación no formal y educación informal, a través de dos proyectos emblemáticos:

- Proyecto de los Guardianes del Mar y de los intereses marítimos, PROGIM, cuyo objetivo es conseguir que los habitantes tengan una cultura marítima sólida, enraizada en el mar, capaz de transformar significativamente su calidad de vida, comprometiéndolas con el desarrollo marítimo y la conservación del ambiente marino-costero. Este proyecto se base en tres ejes:

- Fortalecimiento de las competencias profesionales de los sectores productivos que realizan actividades relacionadas al mar, los ríos y sus recursos.
 - Impulsar una cultura de conservación y preservación del ambiente marino costero y sus recursos, a través de la participación vivencial e integral de la juventud y niñez.
 - Lograr un alto grado de valoración, participación y compromiso de la población con el mar y sus recursos a través de campañas de sensibilización, concienciación y socialización de la conciencia marítima.
- Programa de Educación Ambiental Marino-costera, PEAMCO, cuyo objetivo es fomentar la educación ambiental marino-costera y fluvial en las comunidades ribereñas, mediante la aplicación de proyectos de protección ambiental y manejo costero integrado.

Programa de Educación Ambiental Marino – Costera - PEAMCO

La Educación Ambiental Marino – Costera tiene su origen a finales del año 1983, bajo el nombre de Educación Marina, con el fin de lograr en la población ecuatoriana lo siguiente:

- Cambiar las visiones filosóficas, éticas y ambientales de la educación ecuatoriana creando con esto nuevas concepciones en las futuras

generaciones, en pro del cuidado ambiental, en especial del ambiente marino.

- Impartir una educación para y por los intereses marítimos ecuatorianos para que los niños y jóvenes participantes del sistema educativo formal se conviertan en individuos multiplicadores de propuestas positivas en su entorno.
- Aprovechar el gran interés por la naturaleza que existe en la niñez y la juventud, y direccionarla en pro del conocimiento y manejo adecuado de las zonas y recursos marinos.
- Aprovechar también la situación histórico – mundial donde el cuidado del medio ambiente juega un papel fundamental y trascendental para el desarrollo de cualquier nación.

En la actualidad se han emprendido varias estrategias para que la educación ocupe un lugar de importancia dentro del presupuesto general del Estado, dejando de lado la expresión “gasto educativo” por el de “inversión educativa”, considerando que en ésta se encuentran los caminos a seguir en pro del desarrollo de la nación.

La educación impartida a niños y jóvenes es un elemento multiplicador comprobado para llegar a los adultos y conseguir de ellos respuestas positivas para el mejoramiento y la protección de su entorno.

Los aspectos marinos y costeros no han sido incorporados ni desarrollados en el currículo educativo propuesto en la actualidad, lo que se ha hecho es ubicarlos como

apéndices dentro de los contenidos que se trabajan en algunos establecimientos educativos de la zona costera, especialmente en el área de Ciencias Naturales, con actividades novedosas como: campañas, exposiciones, concursos, entre otras; sin darle la importancia que se merece.

Estas circunstancias motivaron a que la Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada Nacional, conjuntamente con los Ministerios de Defensa, Salud, Ambiente y Educación; lideren una propuesta educativa cuyo propósito fundamental sea lograr la adquisición y práctica de una conciencia marítima en la población.

Enfoque y alcance del PEAMCO

Este importante programa educativo ambiental trabaja bajo la aplicación de los siguientes proyectos:

- Salud y Participación comunitaria.
- Preservación del Medio Ambiente y Seguridad.
- Administración del programa.

Las principales actividades que desarrolla el PEAMCO son las siguientes:

- Capacitación a los miembros de los Comités de Gestión Provincial, autoridades locales, profesores y líderes de organizaciones comunitarias.
- Promoción de la estrategia de Atención Primaria Ambiental - APS para escuelas, comunidades y municipios saludables.
- Organización de campañas de concienciación, concursos escolares, sobre temas marino-costeros.
- Propuestas metodológicas para enriquecimiento del pensum en la Educación Básica Nacional.

- Elaboración, Producción, edición y difusión de materiales didácticos para la comunidad educativa.

La Educación Ambiental Marino – Costera es:

- Una propuesta nueva con metas encaminadas al desarrollo sostenible, en busca del equilibrio del hombre con la naturaleza.
- La forma de propiciar una escuela responsable para el futuro, que permita la acción y desenvolvimiento autónomo y responsable del educando frente a su entorno.
- Una educación propositiva que ayude a formar en el estudiante hábitos ambientalmente sanos, relacionados con el saber hacer, fruto de un querer hacer.
- Aplicación de la transversalidad de la educación ambiental con enseñanzas propias de los intereses marítimos y el ambiente marino – costero.
- Una estrategia de cambio en el enfoque educativo para y desde la educación formar una conciencia marítima en la población aportando de esta manera al desarrollo de nuestro país.

Incorporación de la Educación Ambiental Marino Costera en la Educación Básica

Las regiones costero-marinas del mundo han sido y siguen siendo presionadas por diferentes factores naturales y antropogénicos. Se ha reconocido el valor del agua, de la zona costera y de la biodiversidad costero-marina mundialmente, y también se reconoce que el factor educación juega un importante papel para tratar de remediar el daño ocasionado a esta importante zona y aliviar algunas de las presiones que la aqueja. La incorporación de la Educación Ambiental Marino costera en la Educación Básica Ecuatoriana tiene la finalidad de concienciar a niños, niñas y maestros de la región costera a nivel nacional, para que éstos se conviertan en agentes multiplicadores de las

ideas de conservación y manejo sostenible, y realicen acciones concretas integrando las comunidades, no solo para elevar los niveles cognoscitivos y la calidad de vida, sino también para conservar los ecosistemas costero-marinos.

El litoral costero marino es un recurso dentro de un conjunto de elementos que configuran el territorio, donde suelo y agua constituyen los elementos claves. Gran parte de los ecosistemas de mayor diversidad, complejidad, y productividad se encuentran en las islas tropicales y en especial en las regiones costeras. El carácter de recurso con el que se califica el litoral lo convierte en objeto de uso y abuso, y ha sido dentro de los últimos decenios uno de los ecosistemas más sometidos a la sobrecarga de acciones humanas. El litoral constituye la base del desarrollo para países como el nuestro, por lo que es esencial disponer de mecanismos didácticos efectivos y propiciar la educación ambiental y la protección de este espacio natural.

Reconociendo la necesidad de realizar acciones concretas que permitan mejorar la situación ambiental del Ecuador; y la falta de educación general sobre los recursos marino - costeros, la importancia de su conservación para una mejor calidad de vida y su relación directa con el futuro de las generaciones venideras y dada la influencia que ejercen las instituciones educativas en las comunidades costeras como vehículos portadores y multiplicadores de estos conocimientos, se pretende realizar una campaña de educación costero-marina a nivel de todo el territorio nacional; utilizando los mecanismos de educación ya establecidos, como primer paso insertando dentro del currículo educativo la problemática ambiental marino – costera y como segundo paso diseñando materiales didácticos dirigidos a estudiantes y maestros.

Justificación e Importancia

El nivel educativo de los pobladores de las zonas costero-marinas del país, tan importantes para la supervivencia de las comunidades aledañas y para la misma economía del país es deficiente, a diario podemos observar cómo los ecosistemas marino-costeros se destruyen por la ignorancia de sus habitantes y por los intereses económicos de empresas a las cuales únicamente les importa sacar provecho de todos los recursos naturales, sin demostrar políticas de desarrollo sustentable.

De igual manera, la presión existente en estas zonas afecta a las comunidades y los impactos negativos provocados por acciones antropogénicas reduce no solo la calidad ambiental, sino también la calidad de vida de los moradores, y reduce y se pierde la oportunidad de uso y disfrute de los recursos costero-marinos, tan importantes para la industria turística y para el desarrollo general del país.

La educación es un factor importante en cualquier programa de conservación, pues los cambios de actitud de los individuos con respecto al medio ambiente se dan después de un amplio conocimiento sobre el entorno y el funcionamiento de los ecosistemas. Nadie cuida lo que no ama, y si no lo conoce a profundidad no puede amarlo, es un círculo virtuoso que se pretende crear a través de la inserción de la temática educativa ambiental marino – costera dentro de la educación básica, que se convierte en una necesidad urgente por las siguientes razones:

- El Ecuador cuenta con un importante marco jurídico que respalda el fortalecimiento de la educación ambiental, como una dimensión

fundamental del proceso educativo y un instrumento eficaz para la gestión ambiental. Su difusión y aplicación son aún limitadas, se requiere impulsar el conocimiento y aplicación de la reglamentación existente en la administración y gestión escolar, a nivel central y local; en los planes de desarrollo institucional y, en el currículo de los establecimientos de educación básica.

- La falta de un sistema de monitoreo y evaluación cualitativa de la aplicación de la Reforma Curricular para la Educación Básica dificulta precisar los logros obtenidos en el desarrollo del eje transversal sobre educación ambiental en general, y marino costero en caso particular.
- No existe un presupuesto de inversión educativa permanente para la puesta en marcha de programas y proyectos que mejoren la calidad de la misma, y sobre todo se encaminen al cuidado ambiental con prioridad a la temática marítima.
- Se hace necesario trabajar en un Plan Nacional de Capacitación y Actualización docentes para un manejo apropiado de la educación ambiental, especialmente en educación marino – costera.
- No existe una propuesta de una evaluación sistematizada que avale las experiencias e investigaciones pedagógicas sobre educación ambiental en el sistema escolar ecuatoriano.
- Existe un desarrollo relativo mayor en las actividades de educación ambiental marino costera en el ámbito informal; es por lo tanto necesario

definir estrategias para incidir de manera más eficaz en el sector formal de la educación nacional.

- Estando vigente la Reforma Curricular para la Educación Básica, en la cual se establece como eje transversal a la Educación Ambiental, no se ha hecho evidente la aplicación de la misma en la zona marina costera, por algunas razones como: la falta de capacitación de los docentes, la falta de recursos y la carencia de un bloque de contenidos aplicados a las áreas, relacionados con la temática.
- En nuestro país muchas organizaciones gubernamentales y no gubernamentales ejecutan actividades orientadas al desarrollo en las áreas marino-costeras; sin embargo, al actuar de manera dispersa no alcanzan los resultados previstos; se debe pensar en un programa integrado para optimizar las capacidades y recursos.
- Se debe emprender con visión de país el fortalecimiento de la educación para el desarrollo sostenible de las zonas marino-costeras del Ecuador.

2.2. Política pública sobre espacios marítimos jurisdiccionales

La adhesión del Ecuador a tratados y convenios internacionales relacionados con la conservación del ambiente, participación en investigación y delimitación de los espacios marítimos jurisdiccionales y de interés ha demostrado el alto grado de compromiso de nuestro país para el desarrollo de los Intereses Marítimos especialmente

en dos de sus componentes que son: el Complejo Geomarítimo y la Infraestructura de Investigación y Científica¹¹.

Este compromiso se materializó en la creación de instituciones, creación de políticas nacionales y ejecución de proyectos de investigación y de monitoreo ambiental, todas estas acciones tendientes a fomentar y fortalecer el desarrollo nacional en el campo marítimo.

Para entender lo que es una política pública he tomado el concepto propuesto por Velásquez Raúl, 2009:

“Política pública es un proceso integrador de decisiones, acciones, inacciones, acuerdos e instrumentos, adelantado por autoridades públicas con la participación eventual de los particulares, y encaminado a solucionar o prevenir una situación definida como problemática.” (Velasquez, 2017, pág. 160)

Para el caso internacional considero que en este concepto debe entenderse a las autoridades públicas como una comunidad internacional ya sea a nivel regional o global.

En el caso marítimo considero que el instrumento de mayor jerarquía sería la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) de 1982, a la cual Ecuador se adhirió en el año 2012, ya que es considerada a nivel mundial como la Constitución del Mar, el Ecuador adoptó sus regulaciones para definir los espacios marítimos jurisdiccionales.

¹¹ Se consideran estos dos como los más relacionados con la política pública.

En consideración de los Espacios de Interés Nacional, se debe mencionar 2 instrumentos adicionales la Declaración de Santiago y el Tratado Antártico.

La Declaración de Santiago de 1952¹² considero que nos dejó un importante legado regional que es la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), organismo regional Marítimo para la coordinación de las políticas marítimas de sus Estados Miembros, lo cual constituyó una señal positiva a nivel mundial del establecimiento de políticas regionales.

El tratado antártico de 1959 al cual nuestro país se adhirió en 1987 y es miembro consultivo desde 1990 regula las actividades que se realizan en la Antártida, creando un marco propicio para la cooperación en logística y en investigación en el área del tratado que está definida como área de interés en el artículo 4 de la Constitución Nacional.

En base a los instrumentos citados en nuestro país se fortalecieron y crearon instituciones encargadas de la gestión de los espacios marítimos jurisdiccionales y de la investigación entre los cuales considero nombrar los siguientes:

La Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada (DIGEIM) se encargó de promover la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR, mediante la gestión de la creación de la Comisión Nacional del Derecho del Mar (CNDM) en el 2002¹³, de la misma manera en el marco del El Plan de Acción para la Protección del Medio Marino y Áreas

¹² Estableció que nuestro país tenía derecho a 200 millas de mar territorial lo cual cambió con la adhesión a la CONVEMAR.

¹³ DIGEIM fue Secretario Técnico de la CNDM

Costeras del Pacífico Sudeste en el marco de la CPPS, ejerce como Punto Focal Nacional, coordinando los proyectos regionales que se han realizado.

La Dirección General de Soberanía Marítima, Aérea y Espacial del Ministerio de Relaciones Exteriores, que ejerció la Secretaría Ejecutiva de la CNDM fue un actor importante en la consecución de la adhesión a la CONVEMAR.

El Instituto Oceanográfico de la Armada (INOCAR), lideró la subcomisión técnica de la CNDM; participa en el monitoreo del mar ecuatoriano dentro del Protocolo del Estudio Regional del Fenómeno de El Niño (ERFEN) en el marco de la CPPS.

El Instituto Antártico Ecuatoriano (INAE) creado el 2002 el cual ha liderado la investigación antártica en nuestro país, fomentando la cooperación internacional y demostrando el interés del país en este continente.

Con Decreto Ejecutivo 990 en el año 2011, se crea la Comisión Interinstitucional del Mar (CIM)¹⁴, y la Secretaría Técnica del Mar (SETEMAR), dando una señal importante de que la Conciencia Marítima impulsada por la Armada llegó a los niveles de tomadores de decisión del Estado, ya que el CIM de acuerdo al artículo 4 de mencionado decreto, fue creado “como ente de aprobación de política pública intersectorial del mar, articulación y seguimiento, en el marco de la planificación y desarrollo nacional”, se crea también la SETEMAR quien logra publicar las políticas oceánicas. La SETEMAR es disuelta con Decreto Ejecutivo 923 en el año 2016, asumiendo sus funciones la Secretaría

¹⁴ Conformada por SENPLADES Y los Ministerios Coordinadores de Patrimonio, Sectores Estratégicos, Talento Humano, Producción, empleo y competitividad y Seguridad interna y externa.

Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES), lastimosamente no se han dado avances en la emisión de políticas para la gestión de los espacios marítimos jurisdiccionales.

La Subsecretaría de Recursos Pesqueros del Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca, se encarga de regular a nivel nacional la pesca y las vedas, apoyado en las investigaciones científicas y tecnológicas realizadas por el Instituto Nacional de Pesca (INP).

Es importante nombrar también a Universidades como la Escuela Politécnica del Litoral (ESPOL), Universidad de la Península de Santa Elena (UPSE), Pontificia Universidad Católica de Manabí (PUCE), Universidad de Guayaquil (UG), Universidad San Francisco de Quito (USFQ) quienes han demostrado interés en la investigación en nuestros espacios marítimos jurisdiccionales y de interés.

2.3. Creación de la Dirección General de Intereses Marítimos

La Dirección de Intereses Marítimos de la Armada, DIGEIM, fue creada por Decreto Supremo 112 del 30 de septiembre de 1977, como un reparto de la Armada con la función básica de asesorar al Comandante General de Marina en los aspectos relacionados a los Intereses Marítimos, así como la planificación en alto nivel del desarrollo y empleo del Poder Marítimo excluyendo lo relacionado con el Poder Naval.

Mediante su ley de creación, se adscribió a la DIGEIM, el Instituto Oceanográfico del Armada, INOCAR, el Servicio de Dragas de la Armada, SERDRA, y el Instituto de Historia Marítima, INHIMA.

Estableciéndose las siguientes tareas:

- 1) Difundir y fortalecer la conciencia marítima
- 2) Estudiar y preparar los documentos necesarios para la decisión del Comandante General de Marina en lo referente al desarrollo marítimo
- 3) Planificar la política nacional para el desarrollo de los intereses marítimos del país y llevarlo a conocimiento del Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos,
- 4) Efectuar los estudios relacionados con la política nacional en asuntos de soberanía marítima,
- 5) Promover el desarrollo de la Flota Mercante Nacional y la infraestructura en lo relacionado a puertos.
- 6) Formular la política general para evitar la contaminación.
- 7) Establecer la política tendiente a la armonización de las actividades de las direcciones, institutos y otros organismos nacionales, encargados de lograr los objetivos del Poder Marítimo, exceptuando el Poder Naval,
- 8) Establecer la política para la aplicación de las leyes que regulen el transporte vía marítima y fluvial y para promover el desarrollo de la investigación oceanográfica.
- 9) Actuar como organismo de coordinación, administración y fiscalización de las actividades relacionadas con el transporte por agua entre los que refiera la Ley general de transporte marítimo y fluvial,
- 10) Representar a la Armada Nacional en los órganos nacionales o internacionales relacionados con el campo de Desarrollo de los intereses marítimos.

2.4. Creación del Comité Interinstitucional del Mar y de Secretaría Técnica del Mar

Con decreto 990 del 29 de diciembre del 2011, se crea el Comité Interinstitucional del Mar, CIM y la Secretaría Técnica del Mar, el objetivo del decreto se establece en su artículo 1 como:

El presente decreto ejecutivo tiene como objetivo articular las acciones que desarrollan las distintas instituciones del Estado en relación con el mar, adaptándolas a la nueva estructura democrática del Estado, lo cual permitirá un sistema coherentemente articulado de permanente y continua colaboración interinstitucional, en armonía con los preceptos constitucionales y legales.

Se establece que se crea el CIM como ente de aprobación de la política pública intersectorial del mar, articulación y seguimiento, en el marco de la planificación y desarrollo nacional, compuesto por:

- a) el Secretario Nacional de Planificación y Desarrollo, quien lo preside,
- b) el ministerio coordinador de Patrimonio,
- c) el ministro coordinador de Sectores Estratégicos,
- d) el Ministro Coordinador de Talento Humano,
- e) el ministro coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad,
- f) y el Ministro Coordinador de Seguridad Interna y Externa.

La SETEMAR se crea como entidad adscrita a la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, SENPLADES, con autonomía administrativa y financiera, para la coordinación de la implementación y el seguimiento de la política de desarrollo del territorio marino costero.

Se establecen como atribuciones del CIM

1. Aprobar y coordinar la política nacional relativa al espacio marítimo.
2. Planificar la política nacional para el desarrollo de los intereses marítimos del Estado.
3. Vigilar que la cooperación interministerial para temas del territorio marino costero guarde concordancia con la política intersectorial establecida.
4. 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.

Se establecen como atribuciones de la SETEMAR

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 y Desarrollo en el ámbito de sus competencias.

La Secretaría es suprimida con el decreto 923 del 22 de febrero del 2016, entregando las atribuciones a la SENPLADES, en relación al aporte realizado por la SETEMAR a los intereses marítimos nacionales se analizarán los documentos que se encuentren disponibles para establecer la posible causa de su supresión y tomar esto

como base para emitir recomendaciones o acciones a seguir para obtener una institucionalidad apropiada sugerida al Estado que aporte positivamente con el Desarrollo de los intereses marítimos y por ende el Desarrollo Nacional.

De la revisión de los documentos en cuanto a la inversión en innovación y desarrollo, se puede ver que existen fondos dedicados a la exploración y explotación del medio terrestre y para la exploración y explotación del espacio, pero no constan fondos para el medio marino, sumando esto al efecto negativo de la reestructura.

Tabla 2
Porcentaje de gasto con respecto al gasto en I+D

	2009	2010	2011
Producción y tecnología industrial	46,8%	49,6%	29,2%
Ambiente	9,6%	11,6%	18,6%
<u>Exploración y explotación del medio terrestre</u>	9,6%	6,5%	12,0%
Sistemas políticos y sociales, estructura y procesos	10,1%	6,3%	9,8%
Salud	5,2%	4,2%	6,7%
Agricultura	5,8%	6,4%	6,2%
Transporte, telecomunicaciones y otras infraestructuras	3,0%	5,8%	4,3%
Educación	1,3%	2,4%	2,8%
Defensa	2,9%	1,2%	2,7%
Cultura, ocio, religión y medios de comunicación	2,3%	2,4%	2,1%
Avance general del conocimiento I+D financiada con otras fuentes	1,4%	1,8%	2,0%
Energía	1,3%	0,8%	1,9%
Avance general del conocimiento I+D financiada con los Fondos Generales de Universidades (FGU)	0,7%	0,8%	1,2%
<u>Exploración y explotación del espacio</u>	0,2%	0,0%	0,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: (INEC, 2014)

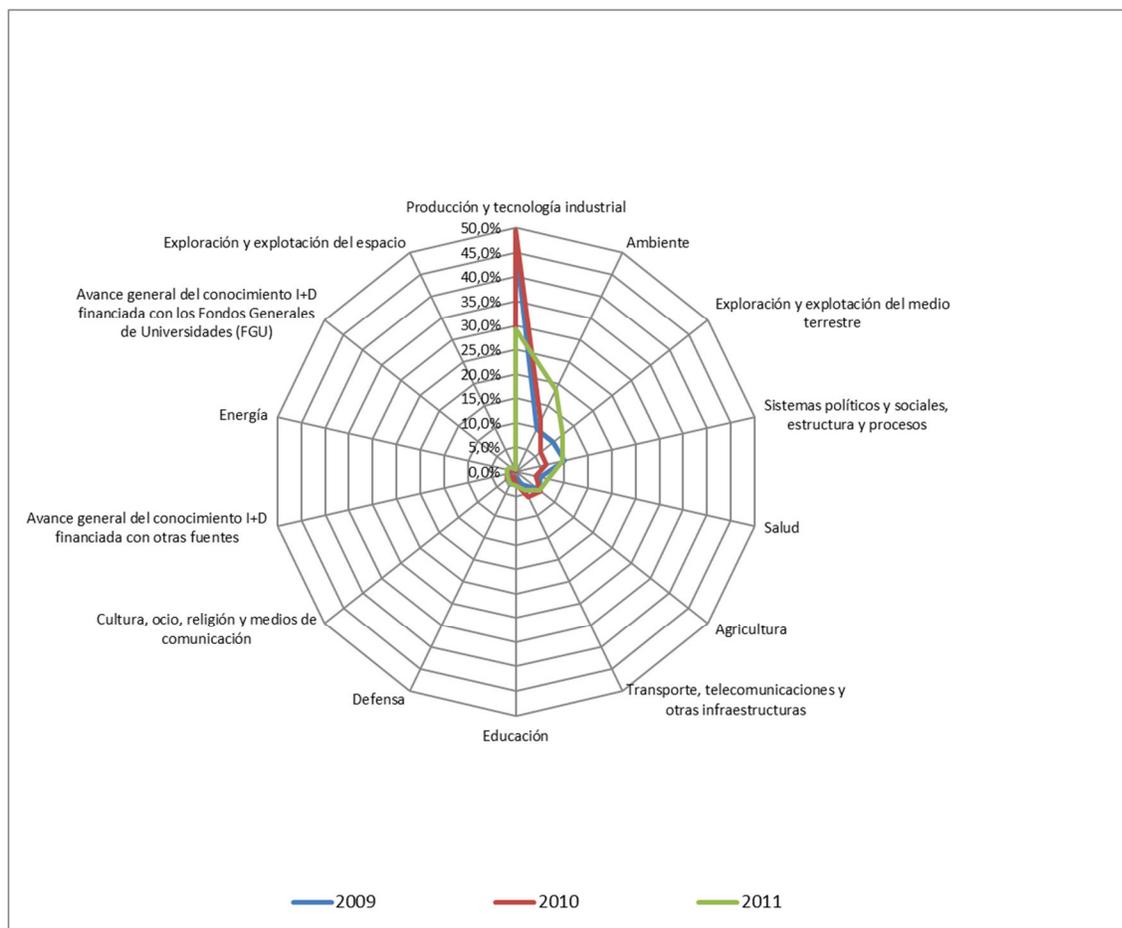


Figura 2. Gráfico de los porcentajes destinados a investigación y desarrollo
Fuente: (INEC, 2014)

2.5. Aporte de la Armada a los intereses marítimos

En 1972 se crea el Departamento de Intereses Marítimos, dependiente de la Secretaría General de la Armada del Ecuador, que al siguiente año pasaría a formar parte del Estado Mayor. Este Departamento trabajó junto al Comando y fue el órgano asesor inmediato en todo el amplio campo del desarrollo marítimo. El Departamento de Intereses Marítimos tuvo cuatro años de existencia en el Estado Mayor de la Armada del Ecuador.

A partir de la experiencia del mencionado departamento, se dejó establecido que la Armada del Ecuador debería contar con un Estado Mayor para el Desarrollo, función que la cumplirá, desde su creación, la Dirección General de Intereses Marítimos, con Decreto Supremo N° 112 del 8 de febrero de 1973 publicado en el Registro Oficial N° 248 del 16 de febrero de 1973, con el cual se constituye la Dirección General de Desarrollo Marítimo, con sede en Guayaquil, nombrándose como su primer Director al Capitán de Navío Vicente Miño.

Los considerandos de este documento recogen los principios de desarrollo marítimo:

- La prioridad fundamental de explotar y aprovechar los recursos marítimos en beneficio del pueblo ecuatoriano.
- La efectiva intervención de la Armada del Ecuador en la gran tarea del Desarrollo Marítimo del país para lo cual ha constituido algunas Empresas Nacionales y de industria de Construcción Naval a las que es necesario adscribir a los repartos Navales acordes con su finalidad específica y técnica.
- Y que un Programa de Desarrollo del Poder Marítimo Nacional, para llevarse en forma ordenada y planificada, precisa de Organismos especializados y específicos que lo oriente, dirija y coordine.

Se adscriben a esta nueva Dirección General: la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral (actual DIRNEA), el Instituto Oceanográfico de la Armada, INOCAR, y la Empresa Transportes Navieros Ecuatorianos, TRANSNAVE; y, le corresponde ser la dependencia orientadora, coordinadora y reguladora de las actividades de los organismos adscritos a ella.

Los intereses marítimos nacionales, hasta el año 1978 eran manejados desde la Dirección de Desarrollo Marítimo, una rama de la nueva organización interna dependiente de la Comandancia General de Marina. El Capitán de Navío Franklin Molina propuso la creación oficial de la Dirección General de Intereses Marítimos, DIGEIM, al Almirante Alfredo Poveda Burbano, Comandante General de la Fuerza Naval y jefe del Consejo Supremo de Gobierno.

La nueva dependencia de la Armada del Ecuador nace con el Decreto Supremo N° 1857 del 23 de septiembre de 1977, publicado en el Registro Oficial N° 434 del 30 de septiembre de 1977, con sede en Quito. En este Decreto se establece como función básica, el “asesorar al Comandante General de Marina, en los aspectos relacionados a los Intereses Marítimos y la planificación en alto nivel del desarrollo y empleo del Poder Marítimo excluyendo, lo relacionado al Poder Naval”.

Desde ese entonces la Armada del Ecuador logró desarrollar: el Plan General de Puertos, abarcando puertos marítimos para el comercio exterior, terminales petroleros y puertos pesqueros, preparación de proyectos de reformas a las leyes, decretos, acuerdos y resoluciones para instrumentar los programas de desarrollo. Más de sesenta leyes fueron creadas o modificadas siendo, entre las de mayor importancia, la Ley General de Puertos y la Ley General de Pesca, Coordinación de varios proyectos y actividades de las diversas empresas de la Armada del Ecuador.

La DIGEIM participó en la creación y fue parte de la gestión de las siguientes instituciones:

- Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos;
- Consejo Nacional de Desarrollo Pesquero;
- Empresa Pesquera Nacional;
- Conferencia Internacional del Derecho del Mar;
- Junta Nacional de Coordinación y Planificación Económica;
- Preparación del Plan de Desarrollo para Galápagos.

2.6. Variables de la Investigación

A continuación, se describen las variables de investigación que fueron definidas para el presente trabajo, por lo que se buscará determinar el grado de influencia que tiene la variable independiente en los diversos componentes de la variable dependiente, para de esta manera guiar la propuesta que se persigue plantear para resolver el problema presentado.

2.6.1. Variable Independiente

La variable independiente para el presente estudio fue definida como: “Los cambios de competencias institucionales”.

2.6.2. Variable Dependiente

La variable dependiente se fue definida como “Los intereses marítimos”.

2.7. Marco Conceptual

A continuación, se establecen los conceptos que contribuirán a una mejor comprensión del presente estudio.

Intereses Marítimos. - Son todas aquellas actividades que desarrolla el Estado y los particulares para el aprovechamiento del espacio y de los recursos, dentro de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, del litoral y de los fondos marinos, con el fin de generar beneficios políticos, económicos y sociales para la nación.

Complejo Geomarítimo. - Es el conjunto de caracteres marítimos distintivos de un país, derivados de su condición y entorno geográfico y de cómo se ha valido de estos el ser humano.

Conciencia Marítima. – Es la capacidad que poseen los habitantes de un país para comprender, aceptar y valorar el grado de dependencia que tiene con respecto al mar, tanto desde el punto de vista de su supervivencia como se su seguridad.

Marina Mercante. - Es el conjunto de organismos y medios que posibilita el transporte de pasajeros y el intercambio comercial por vía acuática de cabotaje e internacional.

Infraestructura Científica y Tecnológica. - La primera representada por el grado de conocimiento científico sobre el mar y los fenómenos que en él se producen. La infraestructura tecnológica está constituida por el conjunto de medios destinados a la exploración y explotación de los recursos renovables y no renovables del mar.

Organismos, tratados y convenios marítimos internacionales. - Los países se han unido formando organismos internacionales que regulan y legislan universalmente

las actividades marítimas. Del grado de participación de un país en este contexto internacional dependerá el nivel de desarrollo de sus Intereses Marítimos.

Modernización del Estado. - El proceso de modernización del Estado tiene por objeto incrementar los niveles de eficiencia, agilidad y productividad en la administración de las funciones que tiene a su cargo el Estado; así como promover, facilitar y fortalecer la participación del sector privado y de los sectores comunitarios o de autogestión en las áreas de explotación económica.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1. Diseño de la Investigación

Para realizar el diseño de la investigación en el tema planteado, se tomó en cuenta lo la metodología propuesta por Cano (2006), en la que se establece que existen 6 consideraciones especiales que deben ser tomadas en cuenta en la investigación y en la selección de las estrategias metodológicas de investigación las mismas que son listadas a continuación:

- la naturaleza de la investigación
- los recursos disponibles
- el tipo de información existente
- la colaboración del objeto a investigar
- los temas que se van a investigar
- el tiempo que se ha determinado para el estudio

Una vez que se ha determinado y analizado todas las variables mencionadas, se puede continuar para escoger el tipo de investigación que se utilizará para el estudio que está siendo planteado.

Debido a su naturaleza el presente trabajo de investigación será de tipo documental debido a que requiere de la búsqueda, análisis e interpretación de datos e información, argumentos que se usarán para determinar si es posible alcanzar el objetivo general y los objetivos específicos planteados para la presente investigación.

De acuerdo con lo expresado por Rojas (2011), la investigación de tipo documental se enfoca en el procesamiento y utilización de información que se encuentra en documentos para encontrar respuestas de un fenómeno específico.

De la misma manera forma se planteó el empleo de una encuesta electrónica para reforzar la información obtenida mediante la búsqueda documental, la cual intentará obtener información de un grupo definido por propósitos académicos que consiste en personal que trabaja o ha trabajado en instituciones relacionadas con el mar y con el tema de esta investigación.

3.2. Modalidad de la Investigación

El enfoque metodológico que tuvo la investigación fue cualitativo, el cual tiene el propósito de interpretar y comprender la conducta humana desde las intenciones de los sujetos. En este enfoque los investigadores elaboran registros narrativos de los fenómenos utilizando técnicas como la observación participante y entrevista no estructurada. (Fernández, Díaz, 2002)

El enfoque cualitativo demanda de métodos de recolección de datos como el análisis de documentos, encuestas, entrevistas con los cuales recolectar información relacionada con el tema.

3.3. Tipo de Investigación

El tipo de investigación utilizada en el presente trabajo es la documental, en la que se describe las definiciones, concepciones y aplicaciones para el establecimiento de la afectación a los intereses marítimos y al desarrollo que tuvieron antes y durante el período establecido del 2011 al 2016.

3.4. Población y Muestra

En la tabla 2 Matriz de involucrados, consta el numérico de oficiales y tripulantes especialistas en el tema de investigación, a los cuales se aplicarán la encuesta y entrevista plantada en la investigación, para lo cual se consideró un porcentaje de error del 10% y un nivel de confianza del 90%.

Tabla 3
Matriz de involucrados

Grupos/ Individuos	Tamaño del Grupo (N)	Tamaño de la Muestra (n)	Tipo de Muestreo	Método/Técnica
Personal de la Servidores Públicos de la Armada	40	40	Aleatorio	Encuesta
Personal de Servidores Públicos de otras instituciones	40	40	Aleatorio	Encuesta

3.5. Técnicas de Recopilación de Información

Los instrumentos de recolección de información fueron búsqueda de información tanto en las páginas web institucionales como en reportes e informes de gestión de las instituciones involucradas, vale la pena resaltar que no está disponible información completa de la Secretaría del Mar, ya que su página web institucional fue retirada cuando fue disuelta, lo que impidió se establezcan indicadores de su gestión del 2011 al 2016. Sin embargo para la investigación se utilizó la investigación documental¹⁵, con un método descriptivo¹⁶, el cual permitió obtener, analizar y presentar la información recolectada de acuerdo a los objetivos de la investigación:

- En la revisión documental se realizó el levantamiento de información para verifica el marco legal que determinó la reestructuración, derogación de atribuciones y creación de organismos como parte del proyecto de modernización del Estado.
- Para la encuesta se establecieron 10 preguntas, dos por cada componente de los intereses marítimos y dos adicionales para determinar las mayores afectaciones en el desarrollo de los intereses marítimos en el período determinado.

3.6. Procedimientos de la Investigación

El procedimiento establecido para el presente trabajo de investigación determinó dividirlo en cuatro fases, las cuales se describen a continuación:

¹⁵ Este tipo de investigación consiste en la observación y reflexión sistemática sobre realidades, usando para ello diferentes tipos de documentos a fin de obtener resultados que puedan ser la base para el desarrollo de la investigación.

¹⁶ Este método consiste en evaluar ciertas características de una situación particular, analizando datos reunidos para relacionar las variables obtenidas.

- a) La primera fase consistió en la formulación del problema, establecer la importancia y alcance del estudio con el fin de determinar las afectaciones en el desarrollo de los intereses marítimos que fueron ocasionadas por la reestructuración del Estado.
- b) La segunda fase consistió en la búsqueda de la información en documentos, páginas web y reportes, para clasificarla de acuerdo al componente que corresponda.
- c) La tercera fase consistió en el análisis y comparación de la información obtenida de la búsqueda documental con los datos obtenidos de la encuesta con el fin de verificar si los objetivos propuestos fueron alcanzados y permiten responder a la hipótesis del trabajo, la cual fue los cambios de competencias institucionales (variable independiente) afectó negativamente al desarrollo de los intereses marítimos (variable dependiente).
- d) La fase final consistió en la elaboración de la propuesta a presentarse.

CAPÍTULO IV

RESULTADO Y ANÁLISIS

En el presente capítulo se analizarán los resultados obtenidos tanto de la investigación bibliográfica como de la encuesta realizada al personal de las instituciones seleccionadas para el análisis de los componentes de los Intereses Marítimos.

4.1. Análisis descriptivo e interpretación de resultados

Para el análisis e interpretación de la información y datos obtenidos, a continuación, se realiza la revisión siguiendo los lineamientos del instrumento utilizado para el trabajo de investigación. Primeramente, se describirá la técnica usada del análisis de contenido para posteriormente analizar los resultados de la encuesta.

4.1.1 Análisis de Contenido

En cuanto al análisis de la información obtenida mediante la revisión documental, a continuación, se describe lo encontrado en relación a los componentes de los intereses marítimos, de manera de que se constituya en un insumo al cumplimiento de los objetivos planteados y permita la obtención de conclusiones, así como también para establecer las acciones estratégicas requeridas para la propuesta del plan de desarrollo de los intereses marítimos.

4.1.2 Análisis de la Encuesta

Con el fin de reforzar los resultados obtenidos de la revisión documental, se realizó una encuesta dirigida hacia funcionarios de la Dirección General de Intereses Marítimos,

el Instituto Oceanográfico de la Armada, el Instituto Antártico Ecuatoriano, el Instituto Nacional de Pesca, INP, la Escuela Politécnica del Litoral, Ministerio del Ambiente y Ministerio de Transporte, se seleccionó un total de 80 funcionarios, de los cuales se obtuvo 67 respuestas.

La encuesta se la realizó con un total de 12 preguntas, dos por cada uno de los componentes de los intereses marítimos, en donde se plantearon componentes que se considera serán representativos y permitirán una cuantificación del desarrollo en el período planteado, adicionalmente se plantearon dos respuestas para obtener la opinión sobre el componente que más se ha desarrollado el que menos se ha desarrollado, las preguntas se plantean a continuación.

En relación al componente del complejo Geomarítimo, se consideraron dos temas representativos que son el conocimiento del mar y la actividad en la Antártida.

Tabla 4

Preguntas relacionadas al componente Complejo Geomarítimo

Preguntas	Considera usted que en estos últimos años el conocimiento de nuestro mar ha:
	Considera usted que en los últimos años la actividad del Ecuador en la Antártida ha:
Opciones	disminuido
	continuado igual
	mejorado
	no conoce

En relación con el componente Marina Mercante se consideraron dos temas representativos que son los puertos y la construcción naval.

Tabla 5*Preguntas relacionadas al componente Marina Mercante*

Preguntas	Considera usted que en los últimos años la actividad en puertos marítimos ha:
	Considera usted que en los últimos años la construcción naval ha:
Opciones	disminuido
	continuado igual
	mejorado
	no conoce

En relación con el componente Infraestructura Científica y Tecnológica se consideraron dos temas representativos que son la investigación y el número de plataformas de obtención de datos.

Tabla 6*Preguntas relacionadas al componente Infraestructura Científica y Tecnológica*

Preguntas	Considera usted que en los últimos años la investigación marina ha:
	Considera usted que en los últimos años el número de buques de investigación ha:
Opciones	disminuido
	continuado igual
	mejorado
	no conoce

En relación con el componente Organismos, Tratados y Convenios marítimos internacionales, se consideraron dos temas representativos que son el relacionamiento internacional en actividades del mar y los convenios internacionales.

Tabla 7

Preguntas relacionadas al componente Organismos, Tratados y Convenios marítimos internacionales

Preguntas	Considera usted que en los últimos años las condiciones internacionales para el país en relación al mar han: <hr/> Considera usted que en los últimos años el número de convenios internacionales a los que el país es signatario ha:
Opciones	<hr/> disminuido <hr/> continuado igual <hr/> mejorado <hr/> no conoce

En relación con el componente Conciencia marítima se consideraron dos temas representativos que son la conciencia marítima en sí y el grado de dependencia del mar.

Tabla 8

Preguntas relacionadas al componente Conciencia Marítima

Preguntas	Considera usted que en los últimos años la conciencia marítima ha:: <hr/> Considera usted que en los últimos años la dependencia del mar de nuestro país ha
Opciones	<hr/> disminuido <hr/> continuado igual <hr/> mejorado <hr/> no conoce

Adicionalmente se plantearon dos preguntas que buscan establecer entre los temas planteados que pertenecen a los componentes de los intereses marítimos, cuál ha sido el que más se ha desarrollado y cuál el que menos se ha desarrollado, no se preguntó directamente sobre los componentes con el fin de obtener respuestas más objetivas.

Tabla 9

Preguntas planteadas para obtener el componente más desarrollado y el menos desarrollado

Preguntas	En cuál de los temas abordados cree usted han existido peores resultados
Opciones	En cuál de los temas abordados cree usted han existido peores resultados
	Conocimiento del mar
	Actividades en la Antártida
	Puertos marítimos
	Construcción naval
	Investigación Marina
	Buques de investigación
	Condiciones internacionales
	Convenios internacionales
	Conciencia marítima
	Dependencia del mar

Una vez establecidas las preguntas se procedió a enviar la encuesta electrónica, usando la herramienta Google Forms, de la cual se obtuvieron los siguientes resultados que han sido obtenidos en gráfico de pastel para mejor visualización de estos.

Pregunta No. 1

Considera usted que en estos últimos años el conocimiento de nuestro mar ha:

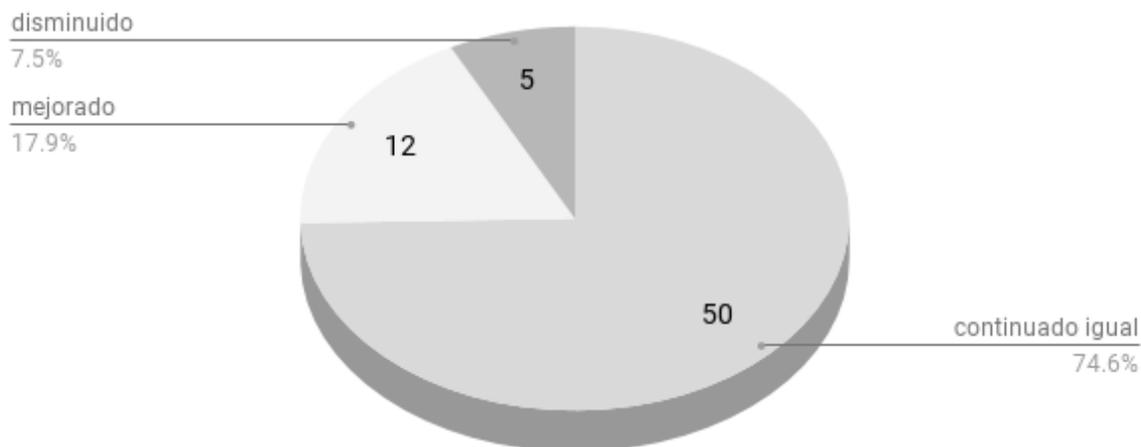


Figura 3. Pregunta No. 1

Se obtuvieron resultados que muestran que el 74,6% del personal encuestado considera que el conocimiento de nuestro mar se ha mantenido igual en los últimos años, seguido por el 17,9% que considera que ha mejorado

Pregunta No. 2

Considera usted que en los últimos años la actividad del Ecuador en la Antártida ha::

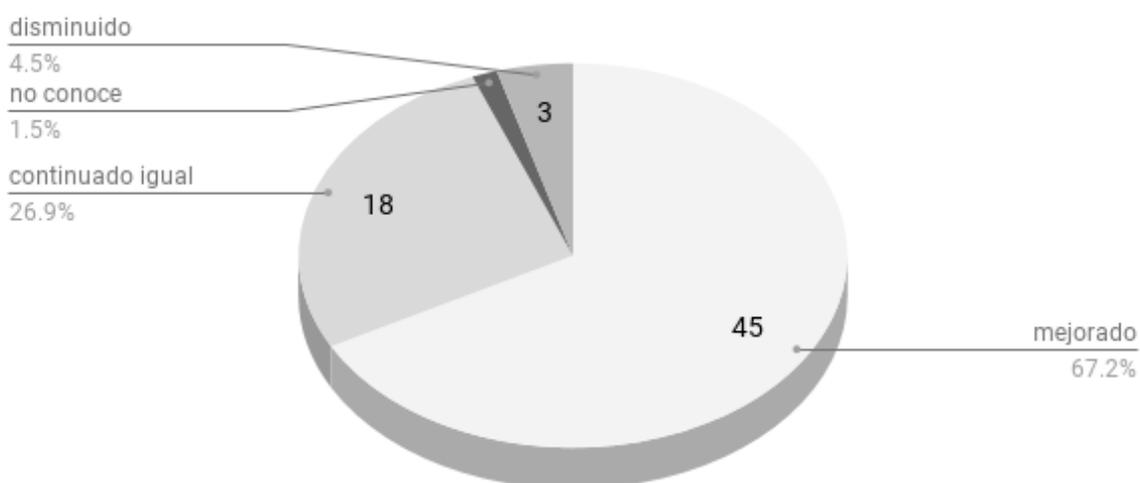


Figura 4. Pregunta No. 2

Se obtuvieron resultados que muestran que el 67,2% del personal encuestado considera que la actividad del Ecuador en la Antártida ha mejorado en los últimos años seguido por el 29,9% del personal que considera que ha continuado igual.

Tomando los dos resultados más altos de las preguntas que representan el componente del complejo Geomarítimo, y promediándolas se infiere que el 42,55% considera que este componente ha mejorado y el 50,6% considera que se ha mantenido igual.

Pregunta No. 3

Considera usted que en los últimos años la actividad en puertos marítimos ha:

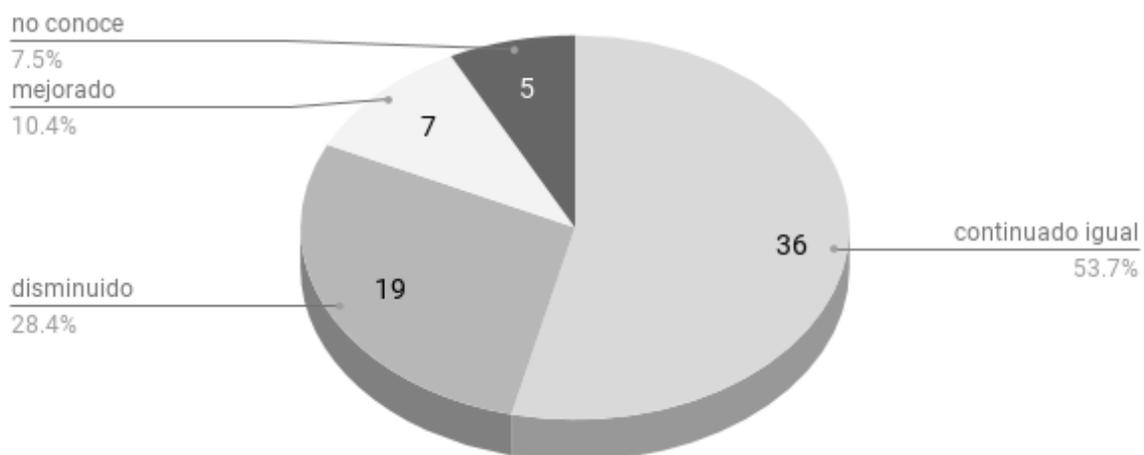


Figura 5. Pregunta No. 3

Se obtuvieron resultados que muestran que el 53,7% del personal encuestado considera que la actividad en los puertos ha continuado igual en los últimos años, seguido por el 28,4% que considera que ha disminuido.

Pregunta No. 4

Considera usted que en los últimos años la construcción naval ha:

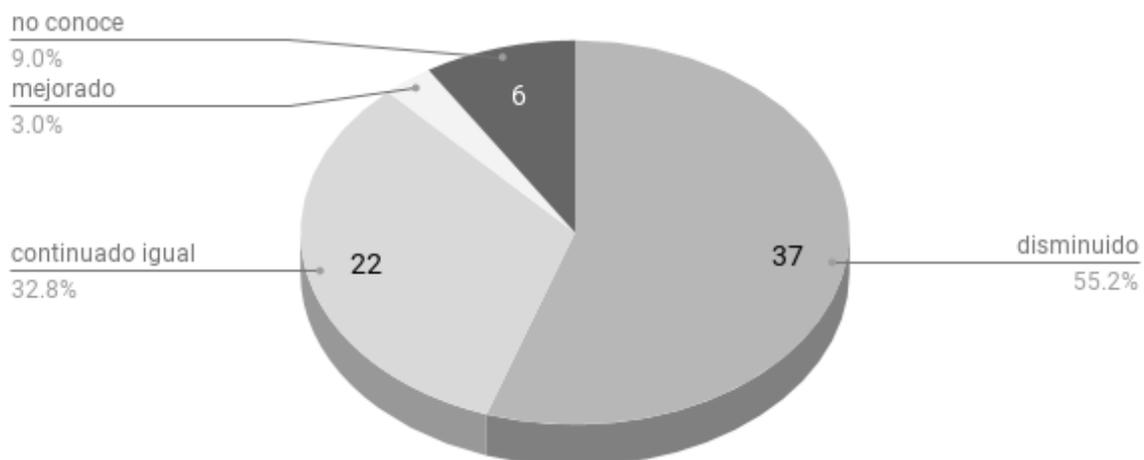


Figura 6. Pregunta No. 4

Se obtuvieron resultados que muestran que el 55,2% del personal encuestado considera que la construcción naval ha disminuido en los últimos años seguido por el 32.8% del personal que considera que ha continuado igual.

Tomando los dos resultados más altos de las preguntas que representan el componente Marina Mercante y promediándolas se infiere que el 43,3% considera que este componente ha continuado igual y el 41.8% considera que ha disminuido.

Pregunta No. 5

Considera usted que en los últimos años la investigación marina ha:

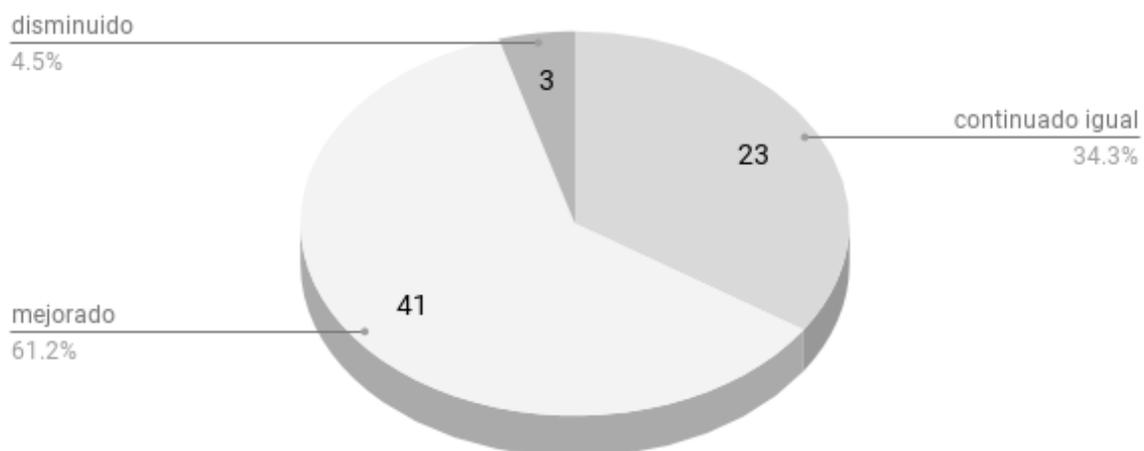


Figura 7. Pregunta No. 5

Se obtuvieron resultados que muestran que el 61,2% del personal encuestado considera que la investigación marina ha mejorado en los últimos años, seguido por un 34.3% que considera que se ha mantenido igual.

Pregunta No. 6

Considera usted que en los últimos años el número de buques de investigación ha:

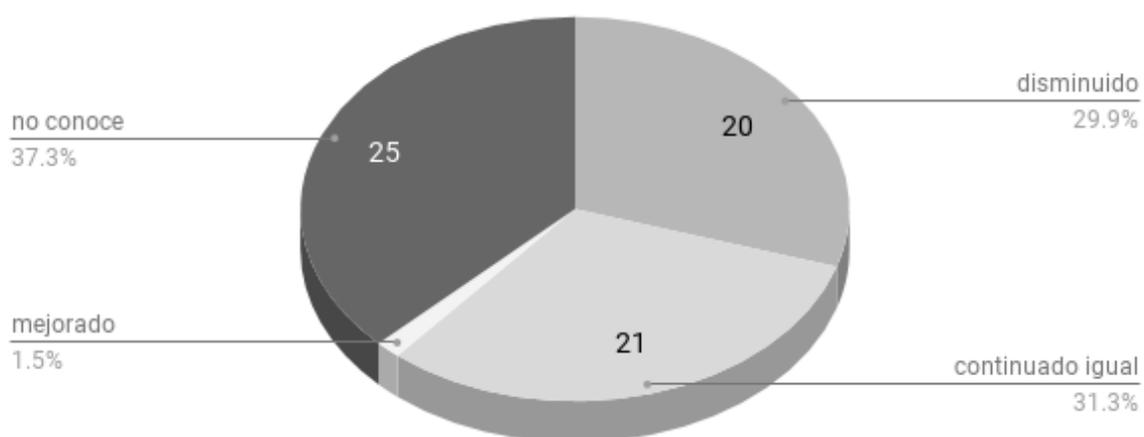


Figura 8. Pregunta No. 6

Se obtuvieron resultados que muestran que el 37,3% del personal encuestado no conoce si las plataformas de investigación han disminuido, continúan igual o han mejorado en los últimos años seguido por el 31.3% del personal que considera que ha continuado igual.

Tomando los dos resultados más altos de las preguntas que representan el componente de Infraestructura tecnológica y de investigación y promediando la que coincide se infiere que el 32,8% considera que este componente ha continuado igual.

Pregunta No. 7

Considera usted que en los últimos años las condiciones internacionales para el país en relación al mar han:

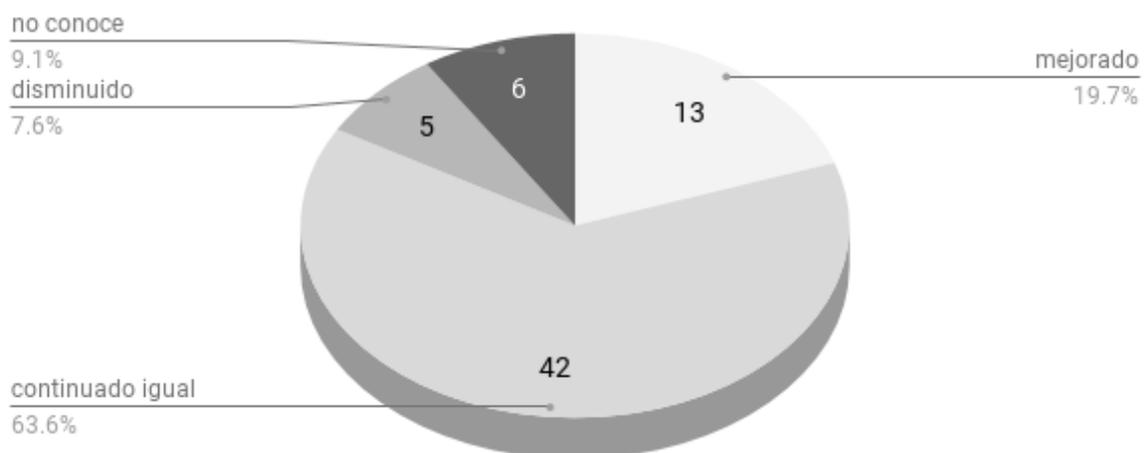


Figura 9. Pregunta No. 7

Se obtuvieron resultados que muestran que el 63,6% del personal encuestado considera que las condiciones internacionales para el país en relación al mar han continuado igual en los últimos años, seguido por el 19,7% que considera que ha mejorado.

Pregunta No. 8

Considera usted que en los últimos años el número de convenios internacionales a los que el país es signatario ha:

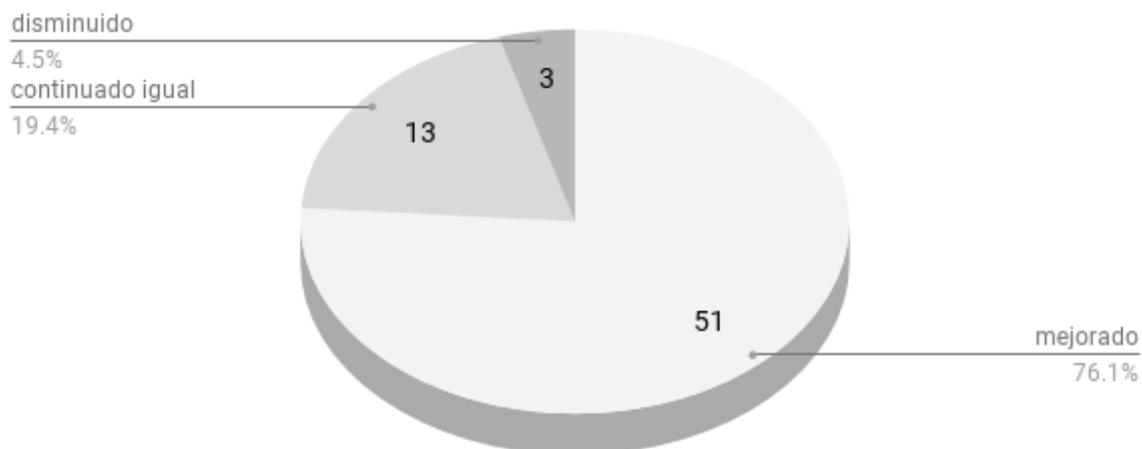


Figura 10. Pregunta No. 8

Se obtuvieron resultados que muestran que el 76,1% del personal encuestado considera que el número de convenios internacionales ha mejorado en los últimos años seguido por el 19,4% del personal que considera que ha continuado igual.

Tomando los dos resultados más altos de las preguntas que representan el componente de Organismos, tratados y convenios internacionales y promediándolas se infiere que el 47,9% considera que este componente ha mejorado y el 41.5% considera que ha continuado igual.

Pregunta No. 9

Considera usted que en los últimos años la conciencia marítima ha:

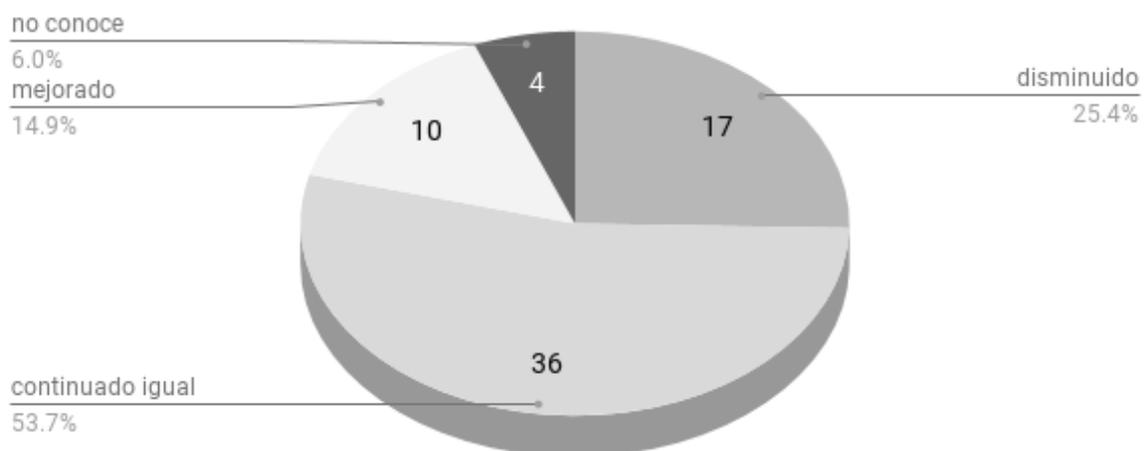


Figura 11. Pregunta No. 9

Fuente: Encuesta- Desarrollo de los Intereses Marítimos. Google Forms

Se obtuvieron resultados que muestran que el 53,7% del personal encuestado considera que la conciencia marítima ha continuado igual en los últimos años, seguido por el 25,4% que considera que ha disminuido.

Pregunta No. 10

Considera usted que en los últimos años la dependencia del mar de nuestro país ha:

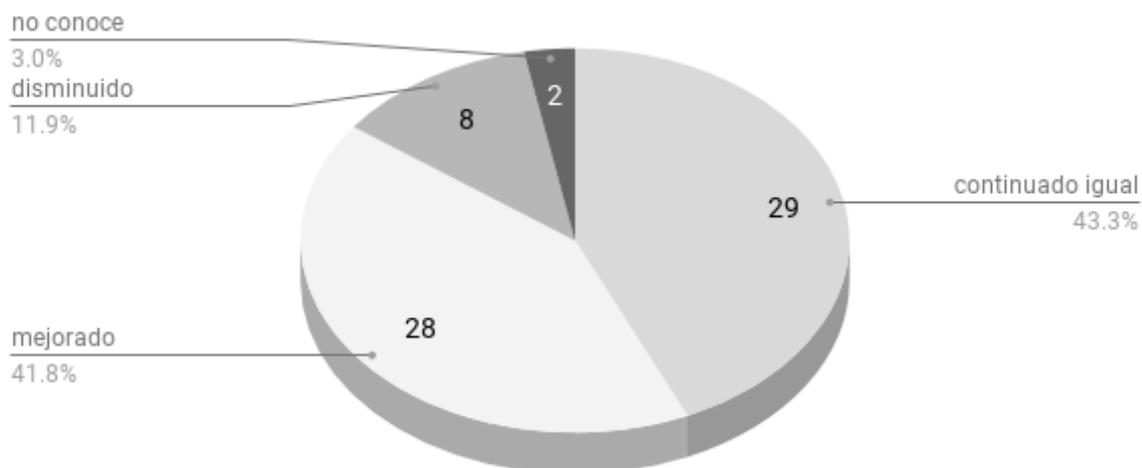


Figura 12. Pregunta No. 10

Se obtuvieron resultados que muestran que el 43,3% del personal encuestado considera que la dependencia del mar de nuestro país ha continuado igual en los últimos años seguido por el 41.8% del personal que considera que ha mejorado.

Tomando los dos resultados más altos de las preguntas que representan el componente de la conciencia marítima y promediando la respuesta que coincide se infiere que el 48,5% considera que este componente ha continuado igual.

Pregunta No. 11

En cuál de los temas abordados cree usted han existido mejores resultados

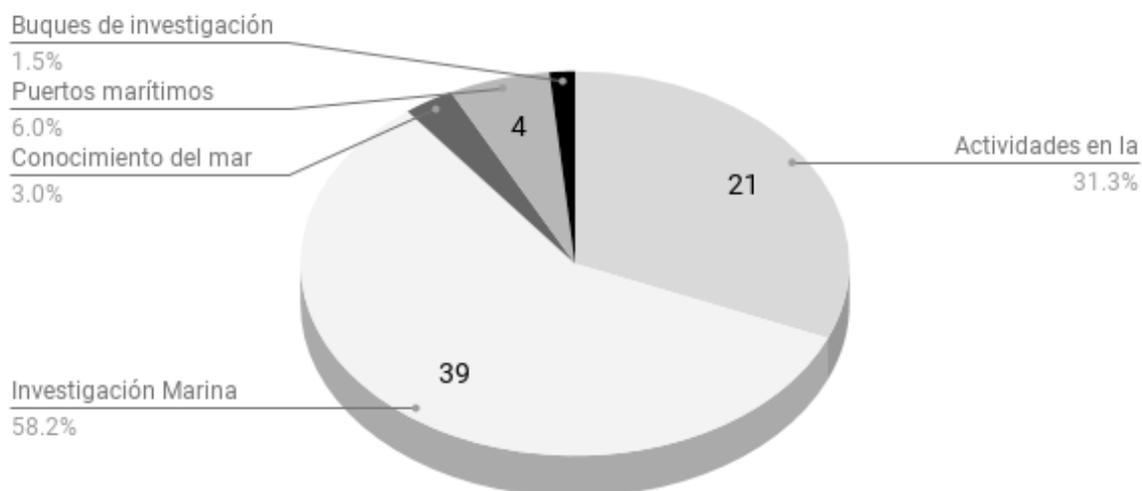


Figura 13. Pregunta No. 11

Se obtuvieron resultados que muestran que el 58,2% del personal encuestado considera que la Investigación marítima ha tenido mejores resultados en los últimos años, seguido por un 31,3% que considera que las actividades en la Antártida han tenido mejores resultados.

Pregunta No. 12

En cuál de los temas abordados cree usted han existido peores resultados

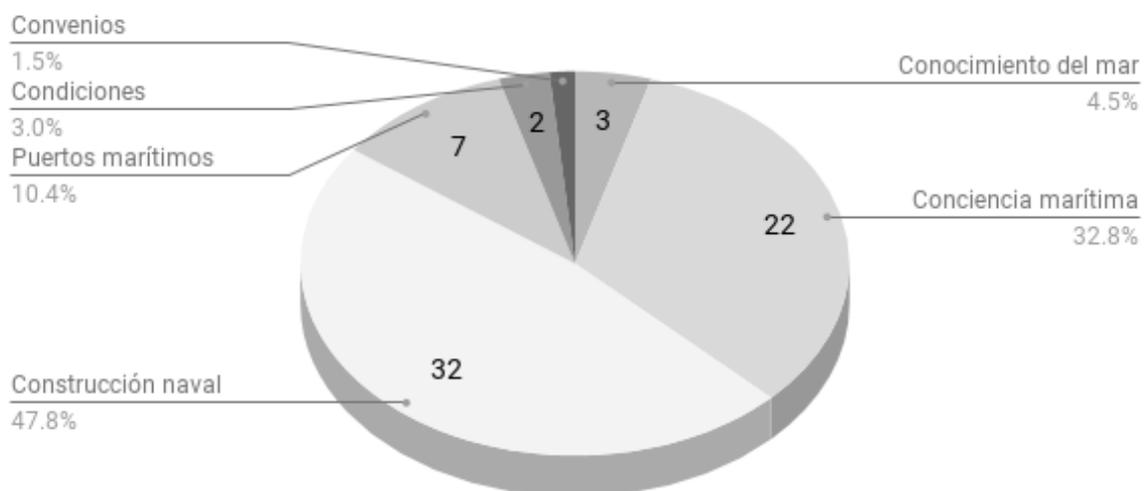


Figura 14. Pregunta No. 12

Se obtuvieron resultados que muestran que el 47,8% del personal encuestado considera que la construcción naval ha tenido los peores resultados en los últimos años, seguido por el 32.8% que considera que la conciencia marítima ha tenido los peores resultados.

CAPÍTULO V

PROPUESTA

Con el fin de cumplir con el objetivo específico No. 3 que es: Elaborar la propuesta del Plan de Desarrollo de los Intereses Marítimos y en base a los resultados obtenidos, en el presente capítulo se plantea que el plan para el desarrollo de los intereses marítimos debe fortalecer los tres componentes en los que se determinó existen mayores problemas, de la misma manera como se estableció en las fortalezas y oportunidades la Armada del Ecuador tiene un reparto que es la Dirección General de Intereses marítimos que tiene gran experiencia en el campo, por lo que puede liderar los programas ante la ausencia de un ente público . La propuesta se compone de los tres programas que se listan a continuación

Tabla 10

Programas componentes del Plan de Desarrollo de los Intereses marítimos

Programa 1	Programa de fortalecimiento del componente de Conciencia Marítima.
Programa2	Organismos, tratados, convenios marítimos internacionales
Programa3	Programa de fortalecimiento del componente complejo Geomarítimo

- a) Antecedentes.
- b) Justificación.
- c) Acciones estratégicas planteadas.
- d) Objetivos.
- e) Estrategias de intervención.
- f) Procedimiento para la implementación

g) Proyectos

5.1. Programa de fortalecimiento del componente de Conciencia Marítima.

5.1.1. Antecedentes

La Dirección General de Intereses Marítimos, DIGEIM, reparto perteneciente a la Armada del Ecuador, mantiene dentro de sus objetivos institucionales el fomentar la conciencia marítima en toda la población ecuatoriana, de manera de provocar que exista una real convicción que el Ecuador es un País Marítimo y que como tal, tiene una alta dependencia del mar, promulga y conoce los intereses en el mar, además cuenta con una población que utiliza racionalmente los recursos vivos y no vivos que provienen del mar y está convencida de la importancia del fomento de esos intereses marítimos que garantizarán la seguridad y el desarrollo del Estado. La conciencia marítima como componente de los intereses marítimos nacionales aporta al desarrollo, ya que se constituye en el conocimiento cabal y la valoración por parte de la población a nivel nacional, no solamente en la costa, con respecto a los espacios marítimos y sus recursos. Se resalta que por Conciencia Marítima se define a la capacidad que poseen los habitantes de un país para comprender, aceptar y valorar el grado de dependencia que tienen con respecto al mar, desde el punto de vista de su supervivencia, bienestar, desarrollo y seguridad.

El Programa de Fortalecimiento de la Conciencia y Cultura Marítima debe ser impulsado por la Dirección General de Intereses Marítimos, ya que es una atribución que se mantiene en esta institución y debe lograr conseguir que la población, tomadores de decisión y clase política, alcance una identidad y cultura marítima sólida, enraizada en el mar y la larga tradición marítima de nuestro pueblo, capaz de transformar positivamente

la calidad de vida de sus comunidades ribereñas, comprometiéndolas en la conservación del ambiente marino costero y la explotación sostenible. Resaltando la importancia que el mar posee en todas las actividades económicas del Ecuador se mejorará la calidad de vida y se influirá positivamente en toda la población ecuatoriana.

5.1.2. Justificación

La Armada del Ecuador a través de la Dirección General de los Intereses Marítimos promueve el fomento de los mismos en todo el territorio nacional, promoviendo la difusión y el fortalecimiento de la conciencia y cultura marítima con el fin de que el Estado proteja el mar para las futuras generaciones y establezca regulaciones que permitan mantener la soberanía y seguridad de los espacios marítimos jurisdiccionales.

De acuerdo a lo estipulado en el Decreto Supremo que constituye la ley de creación de la Dirección General de Intereses Marítimos, y vista el Decreto Ejecutivo 990 no derogó la atribución de difundir la conciencia marítima en el país. El Ecuador, por su privilegiada posición, es un país marítimo, pero la falta de conciencia marítima hace que se mantenga una visión mediterránea en la mayoría de la población, inclusive en la clase política, causando que la política nacional no priorice estrategias de desarrollo marítimo, con el fin de fomentar la conciencia marítima la DIGEIM desarrolla acciones tendientes a la difusión de la conciencia y cultura marítima nacional especialmente en los ámbitos de la educación, participación y conservación.

5.1.3. Acciones estratégicas planteadas

Las acciones estratégicas que se plantean en este programa son las siguientes:

- Actualizar la conceptualización de los intereses marítimos y sus componentes
- Difundir los intereses marítimos y fomentar la conciencia marítima en los ministerios relacionados a actividades en el mar

5.1.4. Objetivos

General:

Fomentar la conciencia y cultura marítima en todo el país mediante acciones que propendan el fomento, la difusión y el conocimiento del mar y sus recursos.

Específicos:

- Contribuir a la difusión del conocimiento, conservación y manejo sustentable de los recursos existentes en el mar.
- Contribuir al conocimiento de los intereses marítimos a los políticos y fomentar la importancia de contar con una legislación apropiada que proteja el ambiente marino y lo conserve para las futuras generaciones.
- Fomentar la vinculación de la Armada del Ecuador con la comunidad a través de acciones que promuevan la conciencia de la alta dependencia que tiene nuestro país del mar y sus recursos.

5.1.5. Estrategias de intervención

- Priorizar la población de intervención para la difusión de los intereses marítimos a los ministerios y gobiernos locales.
- Promover acuerdos interinstitucionales que permitan el fomento de la conciencia marítima en las áreas de educación, turismo y salud.
- Diseñar con el uso de herramientas de Tecnologías de la Información y Comunicación, TIC, aplicaciones y contenido que esté disponible a todo el público.
- Actualizar y editar publicaciones doctrinarias que permitan la difusión de los intereses marítimo y especialmente de la conciencia marítima.

5.1.6. Procedimiento para la implementación

Formulación del programa:

Es necesario establecer una línea base, fundamentada en las instituciones que se identifique intervendrán en los proyectos a plantearse, establecer un presupuesto en base a la disponibilidad real y analizar las opciones tecnológicas que pueden ser usadas.

Implementación del programa:

La ejecución de las acciones propuestas en el programa de fortalecimiento de componente de conciencia marítima debe ser realizada por el personal de la Dirección General de Intereses Marítimos y las Unidades de Apoyo al Desarrollo Marítimo.

Seguimiento y evaluación:

Para el cumplimiento de los objetivos debe implementarse un cuadro de mando integral que permita la realimentación constante de las actividades para tomar decisiones o correctivos de manera oportuna, estableciendo hitos y realizando evaluaciones mensuales sobre la gestión y bimensuales del impacto logrado en la población base.

5.1.7. Proyectos

La Dentro de este programa se proponen los siguientes proyectos:

- Programa de Educación Ambiental II
- Publicación: Intereses marítimos para tomadores de decisión
- Documental los intereses marítimos en el desarrollo del país
-

5.2. Programa de fortalecimiento del componente de Organismos, tratados, convenios marítimos internacionales.

5.2.1. Antecedentes

En la actualidad se incrementa la necesidad de establecer una legislación a nivel mundial que rijan las actividades que se desarrollan en el mar y la determinación de la jurisdicción de los Estados sobre los espacios jurisdiccionales marítimos. Esto ha impulsado a los organismos internacionales, que tienen competencia en materias marítimas, a adoptar instrumentos jurídicos que normen y regulen las actividades en el mar que y establezcan los límites de los espacios marítimos jurisdiccionales de cada Estado.

La Asamblea de la ONU, sus agencias y organismos dependientes, tales como la OMI, OIT, UNCTAD, han sido las principales gestoras para la formulación de la legislación marítima internacional buscando garantizar la seguridad en el mar en todas las actividades lícitas, proteger el medio ambiente marino, fomentar la continua capacitación y el bienestar de la gente de mar y facilitar el transporte por mar. Adicionalmente, se han perfeccionado acuerdos, pactos y otros documentos que propenden a la integración y al desarrollo de áreas costeras, marítimas y fluviales de regiones o de países limítrofes que mantienen intereses comunes.

Una vez que un Estado han ratificado o se ha adherido a los instrumentos internacionales vigentes, éstos pasan a formar parte integral de su legislación nacional; por lo tanto, las disposiciones de los convenios, protocolos y otros instrumentos adquieren el carácter de ley. Esto obliga a que la legislación nacional se adapte a la internacional aceptada a través de las vías legales correspondientes, de manera que se complementen recíprocamente y no se produzcan contraposiciones entre ellas.

El país gracias a la gestión de la Armada se ha adherido a varios instrumentos como lo es el Tratado Antártico, a nivel regional debe mencionarse a la Comisión Permanente del Pacífico Sur, CPPS, sistema marítimo regional, alianza y opción estratégica, política y operativa en el Pacífico Sudeste, la cual tuvo su origen en la Declaración de Santiago, 18 de agosto de 1952, donde Chile, Ecuador y Perú proclaman el derecho que tienen como países ribereños sobre los recursos de las aguas que bañan sus costas hasta una distancia no menor a 200 millas.

A partir de que las Naciones Unidas convocaron a la Conferencia sobre el Derecho del Mar en 1973, la Armada del Ecuador formó parte de la delegación ecuatoriana, logrando la adhesión del país en el año 2012.

La Armada del Ecuador debe continuar participando ahora en los procesos post CONVEMAR que garanticen al Ecuador el reconocimiento y apoyo internacional para ejercer los derechos de soberanía para fines de exploración, explotación y conservación de todos los recursos existentes en un área de más de un millón de kilómetros cuadrados, sus aguas, suelo y subsuelos marinos, plataforma continental.

A estos antecedentes debe añadirse la globalización que en la actualidad obliga a los países a trabajar en forma conjunta y amparados bajo algún instrumento legal, esto torna necesario institucionalizar comités, convenios y tratados que busquen brindar al Estado el desarrollo de sus intereses marítimos.

5.2.2. Justificación

Con lo indicado en los antecedentes se establece con claridad la importancia que tiene el presente proyecto para el fomento de los intereses marítimos nacionales y la importancia de incrementar la participación del Ecuador en los organismos, convenios y tratados marítimos internacionales.

5.2.3. Acciones estratégicas planteadas

Las acciones estratégicas que se formulan para el presente programa son las siguientes:

- Representación de la Armada del Ecuador en los órganos nacionales e internacionales relacionados a los intereses marítimos y participación activa en todas las actividades.
- Coordinación de las actividades relacionadas con la Comisión Permanente del Pacífico Sur
- Actualización de estrategias que permitan al país el desarrollo de leyes y políticas posteriores a la adhesión a la CONVEMAR.

5.2.4. Objetivos

General:

Incrementar la participación de la Armada del Ecuador a través de la Dirección General de Intereses Marítimos, en los organismos nacionales e internacionales relacionados a los intereses marítimos.

Específicos:

- Representar al Ecuador y participar en eventos relacionados a la Comisión Permanente del Pacífico Sur, Comité Interinstitucional del Mar, Consejo de Gobierno de Galápagos, Instituto Antártico y otros relacionados a los intereses marítimos.

- Desarrollar propuestas para que el marco legal vigente se apegue a lo establecido en la CONVEMAR.

5.2.5. Estrategias de intervención

Impulso a la participación de la Armada del Ecuador en instituciones nacionales e internacionales relacionadas con los intereses marítimos.

5.2.6. Procedimiento para la implementación

Formulación del programa:

Es necesario establecer diagnóstico y análisis del impacto de la no participación de la Armada del Ecuador ante los organismos nacionales e internacionales relacionados con los intereses marítimos.

Implementación del programa:

La ejecución de las acciones propuestas en el programa de fortalecimiento del componente de organismos, tratados y convenios marítimos estará a cargo de la Dirección General de Intereses Marítimos.

Seguimiento y evaluación:

Para el cumplimiento de los objetivos debe implementarse un cuadro de mando integral que permita la realimentación constante de las actividades para tomar decisiones o correctivos de manera oportuna, estableciendo hitos y realizando evaluaciones semestrales sobre el logro de objetivos.

5.2.7. Proyectos

Dentro de este programa se proponen los siguientes proyectos:

- Elaboración de propuestas de reformas a las leyes acorde a lo que estipula la CONVEMAR.
- Elaboración de propuestas para que la Armada del Ecuador retome las atribuciones de representación del país ante los organismos nacionales e internacionales relacionados con los intereses marítimos.

5.3. Programa de fortalecimiento del componente complejo Geomarítimo

5.3.1. Antecedentes

Todas las actividades socio - económicas que se realizan en todo el mundo, tienen una relación directa o indirecta con el mar; ya que este proporciona al ser humano muchos beneficios como la producción de grandes cantidades de oxígeno, que actualmente se ha comprobado, supera inclusive el volumen generado por bosques terrestres, la captura en sus aguas de más del 70% del dióxido de carbono en la atmósfera, posee una mayor cantidad de hábitats y diversidad biológica que todos los continentes, la mayor parte de esta riqueza es aún desconocida, sumado a todo esto el ser el medio sobre el cual se transporta más del 90% del comercio mundial y estar en capacidad de generar energía renovable, producir alimentos que pueden sostener a toda la humanidad.

Históricamente se encuentra la evidencia del impulso al crecimiento económico, social y tecnológico que han recibido los Estados que han reconocido la importancia del mar y han aprovechado las bondades y características para fomentar su desarrollo, resaltando la importancia que tiene el complejo Geomarítimo para las naciones en todo el mundo.

5.3.2. Justificación

El uso y aprovechamiento responsable del potencial existente en nuestros espacios marítimos jurisdiccionales definidos por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, CONVEMAR, a la cual el Ecuador se adhirió en el año 2012, resaltan la importancia que tienen estos espacios, de la misma manera, las riquezas que contienen nuestros espacios fluviales y lacustres ubicados en las diferentes regiones naturales ecuatorianas, demandan la generación de programas y proyectos, que puedan tornarse en instrumentos orientadores para mejorar el manejo del entorno marítimo, fluvial y lacustre contribuyendo a un desarrollo nacional.

Los hechos descritos deben priorizar el posicionamiento del país como un Estado con potencial marítimo, estableciendo al más alto nivel del Gobierno, una visión que permita la administración adecuada, el control necesario y la explotación de los espacios marítimos jurisdiccionales, aportando al buen vivir de los ecuatorianos y respetando el ambiente, conforme a normativas legales nacionales y los convenios internacionales de los que es parte.

5.3.3. Acciones estratégicas planteadas

Las acciones estratégicas que se formulan para el presente programa son las siguientes:

- Incrementar el número de plataformas de recolección de datos oceanográficos e hidrográficos costeras y de características polares.
- Determinar el valor económico de los intereses marítimos existentes en el complejo Geomarítimo
- Incrementar el apoyo a las actividades antárticas

- Establecer acuerdos institucionales que permitan el conocimiento del complejo Geomarítimo.

5.3.4. Objetivos

General:

Incrementar la participación y gestión política de la Armada del Ecuador a través de la Dirección General de Intereses Marítimos, mediante de la generación de proyectos que permitan fomentar el aprovechamiento del complejo Geomarítimo en beneficio del Estado.

Específicos:

- Apoyar el desarrollo de propuestas a nivel político encaminadas al fortalecimiento del complejo Geomarítimo.
- Efectuar estudios relacionados con la política nacional en asuntos de soberanía
- Participar a nivel político en temas relacionados con la Oceanopolítica, COMVEMAR, Antártida y soberanía marítima.

5.3.5. Estrategias de intervención

- Establecer en cooperación con otras instituciones procesos para la valoración de los intereses marítimos existentes en el complejo Geomarítimo.
- Coordinar acciones conjuntas con organismos internacionales que permitan el fomento de los intereses marítimos.
- Coordinar con instituciones de educación superior la generación de tesis e investigaciones relacionadas con el ámbito marítimo.

5.3.6. Procedimiento para la implementación

Formulación del programa:

Es necesario establecer un diagnóstico, análisis y determinación de los requerimientos vinculados al complejo Geomarítimo, con el fin de generar propuestas al

nivel político para obtener la decisión política y el presupuesto requerido.

Implementación del programa:

La ejecución de las acciones propuestas en el programa de fortalecimiento de componente de complejo Geomarítimo debe ser realizada por el personal de la Dirección General de Intereses Marítimos y las Unidades de Apoyo al Desarrollo Marítimo.

Seguimiento y evaluación:

Para el cumplimiento de los objetivos debe implementarse un cuadro de mando integral que permita la realimentación constante de las actividades para tomar decisiones o correctivos de manera oportuna, estableciendo hitos y realizando evaluaciones mensuales sobre la gestión y bimensuales del avance de los proyectos.

5.3.7. Proyectos

Dentro de este programa se proponen los siguientes proyectos:

- Valoración de los recursos vivos y no vivos del mar ecuatoriano
- Relacionamiento de la Armada a través de la Dirección General de Intereses Marítimos en el fomento del complejo Geomarítimo.

5.4. Solución a la hipótesis de la investigación.

La hipótesis planteada para ser resuelta en el presente trabajo de investigación fue la siguiente: La restructura del Estado ecuatoriano afectó negativamente al desarrollo de los intereses marítimos.

La pregunta planteada como problema a resolver desde el inicio de la investigación fue: ¿Qué incidencia tiene la reestructuración del Estado ecuatoriano en el período 2011-2016 en el desarrollo de los intereses marítimos?

Para responder a esta interrogante se analizarán dos de los objetivos específicos, el primero fue: Identificar los efectos de la Reestructuración del Estado ecuatoriano revisando las leyes y decretos emitidos, de acuerdo a la información obtenida el decreto 990 deroga un decreto supremo que crea la Dirección de Desarrollo Marítimo creada en 1973, y no el de creación de la Dirección General de Intereses Marítimos de 1977, sin embargo posteriormente se disuelve la SETEMAR y se encarga sus atribuciones a la SENPLADES, secretaría que no ha articulado las acciones necesarias para fomentar el desarrollo de los intereses marítimos posterior a la disolución de la SETEMAR, pero adicionalmente se obtuvo información que no existían fondos dedicados a la exploración y explotación del mar en lo que corresponde a investigación y desarrollo. De esta manera se comprueba que a través del análisis del primer objetivo la hipótesis muestra ser correcta, ya que esta es una afectación negativa al desarrollo.

En relación al segundo objetivo específico que fue: Evaluar el Desarrollo de los Intereses Marítimos en el período 2011-2016 mediante búsqueda bibliográfica, la misma demostró una disminución de actividades relacionadas a los intereses marítimos y por otro lado la disolución de la SETEMAR, ocasionó que no se continúen con proyectos planteados y de la misma manera que no se disponga de información de consulta dirigida a determinar indicadores que permitan establecer el apoyo al desarrollo de los intereses marítimos mientras estuvo en funcionamiento, por lo que se considera que este también

es un efecto negativo en el desarrollo de los intereses marítimos, lo que se comprobó también a través de las respuestas obtenidas en la encuesta planteada.

5.5. Presupuesto

El presupuesto del plan propuesto no puede ser determinado en esta instancia, vista se listan los proyectos componentes de los tres programas planteados para el fortalecimiento de los Intereses Marítimos, los mismos que aún deben ser valorados para su ejecución.

CAPÍTULO VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1. Conclusiones.

1. La emisión de decretos ejecutivos para reestructurar el Estado ecuatoriano, específicamente las instituciones encargadas por ley de los intereses marítimos, sin el respaldo de un marco legal y planificación correcta sumada a la falta de una clara definición de responsabilidades una vez disueltas las instituciones creadas, limitó el desarrollo de los intereses marítimos en el período 2011 2016.

2. La disolución de la institución creada para reemplazar a la Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada del Ecuador sin asignar las atribuciones derogadas a una institución con conocimiento de la gestión del mar, impidió el seguimiento y la determinación de indicadores de desarrollo de los componentes de los Intereses Marítimos.

3. La derogación de las atribuciones de la Dirección General de Intereses Marítimos impidió la continuación de los programas y proyectos existentes para el desarrollo de los intereses marítimos ecuatorianos

4. La disminución de las actividades para el desarrollo de los componentes de conciencia marítima, infraestructura de investigación y complejo geomarítimo durante el período 2011-2016 limitó el desarrollo de los intereses marítimos.

6.2. Recomendaciones.

1. Que se incentive a los Alumnos del Centro de Posgrado a realizar trabajos relacionados a los Intereses Marítimos, con el fin de fortalecer la difusión en la sociedad de la importancia del mar.

2. Que se gestione a nivel político la reintegración de la Armada del Ecuador a través de su Dirección General de Intereses Marítimos en el Desarrollo del Poder Marítimo ecuatoriano

7. BIBLIOGRAFÍA

- Armada del Ecuador. (2013). *Concepto Estratégico Marítimo*. Quito: Armada del Ecuador.
- Armada del Ecuador. (2013). *Plan de Seguridad Integral y Protección de los espacios acuáticos*. Quito: Armada del Ecuador.
- Armada del Ecuador. (2014). *Concepto Estratégico Marítimo*. Guayaquil: Armada del Ecuador.
- ASAMBLEA, N. (28 de Septiembre de 2009). Ley de Seguridad Pública y del Estado. Quito, Pichincha, Ecuador.
- COGMAR. (25 de Julio de 2013). Plan de Seguridad Integral y Protección de los Espacios Acuáticos. Quito, Pichincha, Ecuador: Direccionamiento Estratégico Institucional.
- COGMAR. (10 de Marzo de 2014). Plan de Gestión Institucional. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Comisión Colombiana del Océano. (17 de marzo de 2017). *CCO - La Comisión*. Recuperado el 17 de marzo de 2017, de <http://www.cco.gov.co/cco/nosotros/la-comision.html>
- Comité Oceanográfico Nacional - Chile. (24 de enero de 2017). *Comité Oceanográfico Nacional - Chile*. Recuperado el 19 de marzo de 2017, de <http://www.cona.cl/>
- Dávalos, J. (2015). *La Gobernanza de los Espacios Marítimos del Ecuador*. Quito.
- Dirección General de Intereses Marítimos. (2007). *Ecuador y los Intereses Marítimos*. Quito: Armada del Ecuador.
- Dr. Rafael Castaño Oliva, P. (2014). *DISEÑO DE PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN*.
- Ecuador, A. d. (2014). *Plan de Gestión Institucional* (Primera ed.). Quito: Armada del Ecuador.
- GÓMEZ, C.-E. H. (MAYO de 2015). LA OCEANOPOLÍTICA ECUATORIANA. GUAYAQUIL, GUAYAS, ECUADOR: ACADEMIA DE GUERRA NAVAL.
- Gray, C., & Barnett, R. (1989). *Sea Power and Strategy*. Maryland: Naval Institute Press.
- Instituto del Mar del Perú. (18 de marzo de 2017). *Acerca de IMARPE. ... Instituto del Mar del Perú*. Recuperado el 18 de marzo de 2017, de http://www.imarpe.gob.pe/imarpe/index.php?id_seccion=1016900000000000000000
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS Y CENSOS. (15 de julio de 2016). www.inec.gob.ec.
- Jarrín, O. (06 de junio de 2013). Oceanopolítica del Ecuador. Recuperado el 15 de Agosto de 2016, de <http://www.elcomercio.com/opinion/oceanopolitica-del-ecuador.html>

- Mahan, A. (1890). *Influencia del poder naval en la historia*.
- Marítimo, D. (17 de Noviembre de 2011). *Just another WordPress.com.site*. Obtenido de <https://derechomaritimo.wordpress.com/2011/11/17/nodulos-polimetalicos-o-nodulos-de-magnesio/>
- Ministerio de Defensa Nacional. (2014). *Agenda Política de la Defensa 2014-2017*. Quito.
- Moreano, H. (2013). *Los intereses marítimos del Estado. Una Armada más allá del conflicto*. Academia de Guerra Naval, Guayaquil.
- Naciones Unidas. (1982). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. Montego Bay.
- Naciones Unidas. (15 de mayo de 2014). <http://www.un.org>. Obtenido de <http://www.un.org/spanish/News/story.asp?NewsID=29452#.V7Ypnph9600>
- PAZMIÑO, N. (2008). *ASPECTOS RELEVANTES DE LA ADHESIÓN DEL ECUADOR A LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR*. GUAYAQUIL: SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA UNIVERSIDAD NAVAL.
- Pesquero, O. L. (2011). *Evaluación de las estrategias aplicadas por los países de la región, para la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. (INDNR)*.
- Republica.pe, L. (18 de Febrero de 2015). *La Republica.pe*. Obtenido de La Republica.pe: <http://larepublica.pe/18-02-2015/buque-expulsado-del-pacifico-por-pesca-ilegal-tiene-bandera-peruana>
- Rodriguez, M. (15 de abril de 2011). *Fundamentos para la oceanopolítica*. Recuperado el 12 de Agosto de 2016, de <https://geopoliticaxxi.wordpress.com/2011/04/15/fundamentos-para-la-oceanopolitica/>
- Rodriguez, M. (15 de abril de 2011). *Fundamentos para la oceanopolítica*. Recuperado el 12 de Agosto de 2016, de <https://geopoliticaxxi.wordpress.com/2011/04/15/fundamentos-para-la-oceanopolitica/>
- SEGURIDAD, M. C. (2011). Plan Nacional de Seguridad Integral. Quito, Pichincha, Ecuador.
- SEGURIDAD, M. C. (2011). Plan Nacional de Seguridad Integral. Quito, Pichincha, Ecuador.
- SENPLADES. (24 de Junio de 2013). Plan Nacional del Buen Vivir 2013 - 2017. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Spencer, J. (2002). *revistamarina.cl*. Obtenido de <http://revistamarina.cl/revistas/2002/3/spencer.pdf>

- Spencer, J. (30 de 09 de 2017). Revista de Marina de Chile. Obtenido de <https://revistamarina.cl/revistas/2002/3/spencer.pdf>
- Tropical, C. I. (27 de Junio de 2003). Convención de Antigua. *Convención para el Fortalecimiento de la Comisión Interamericana del Atún Tropical establecida por la Convención de 1949 entre Estados Unidos y la República de Costa Rica*. Guatemala.
- Unidas, O. d. (30 de Abril de 1982). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. New York, Estados Unidos de Norteamérica.
- Velasquez, R. (2 de 8 de 2017). *Hacia una nueva definición del concepto "Política Pública"*. *Desafíos*. Recuperado el 201, de <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/desafios/article/view/433>
- ZUMÁRRAGA, A. P. (2012). *Estudio del Derecho Marítimo Ecuatoriano*. Guayaquil: Edilex S.A.