

Universidad Andina Simón Bolívar

Sede Ecuador

Área de Estudios Sociales y Globales

Maestría en Relaciones Internacionales

Adhesión de los Estados periféricos a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho al Mar (CONVEMAR) y gestión del mar

El caso de Ecuador en el período 2012-2017

Milton Gustavo Gómez Velásquez

Tutor: Marco Aurelio Romero Cevallos

Quito, 2021



Cláusula de cesión de derecho de publicación de tesis

Yo, Milton Gómez, autor de la tesis titulada “Adhesión de los Estados Periféricos a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho al Mar (CONVEMAR) y gestión del mar: El caso de Ecuador en el período 2012-2017”, mediante el presente documento dejo constancia de que la obra es de mi exclusiva autoría y producción, que la he elaborado para cumplir con uno de los requisitos previos para la obtención del título de magíster en la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador.

1. Cedo a la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, los derechos exclusivos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación, durante 36 meses a partir de mi graduación, pudiendo, por lo tanto, la Universidad utilizar y usar esta obra por cualquier medio conocido o por conocer, siempre y cuando no se lo haga para obtener beneficio económico. Esta autorización incluye la reproducción total o parcial en formato virtual, electrónico, digital u óptico, como usos en red local y en internet.

2. Declaro que en caso de presentarse cualquier reclamación de parte de terceros respecto de los derechos de autor/a de la obra antes referida, yo asumiré toda responsabilidad frente a terceros y a la Universidad.

3. En esta fecha entrego a la Secretaría General, el ejemplar respectivo y sus anexos en formato impreso y digital o electrónico.

Fecha: Quito, febrero 2021.

Firma

Milton Gómez
1715793772

Resumen

El presente trabajo de investigación sobre la “Adhesión de los Estados Periféricos a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho al Mar (CONVEMAR) y gestión del mar: El caso de Ecuador en el período 2012-2017”, es de carácter descriptivo cualitativo, sobre la naturaleza y el funcionamiento de un régimen internacional, en el siglo XXI, con el objeto de identificar las características, las formas de funcionamiento y los límites, de este derecho del mar, desde la perspectiva de los intereses y necesidades de un país pequeño, con limitados recursos de poder como es el Ecuador. En este caso puntualmente se analiza el régimen internacional del mar.

Un régimen se define como "un conjunto de principios implícitos o explícitos, normas, reglas y procedimientos de decisiones alrededor del cual las expectativas de los actores convergen en una determinada área de las relaciones internacionales". (S. Krasner 1982). Sin duda uno de los aspectos más discutidos sobre el régimen internacional de los mares, se refiere a sus implicaciones de carácter geopolítico, económico y militar, o para los Estados. así como la medida en que han propiciado un uso pacífico, cooperativo y jurídicamente definido de los mares y océanos, en beneficio de las partes (con buena intención) y de la humanidad.

Son varios los elementos que componen a este régimen, pues el derecho del mar no solo se agota en el derecho soberano que tienen los diversos Estados al mar territorial, sino que también define reglas y procedimientos relativos al uso de los mares con otros fines además de los de la navegación, que incluye a las aguas internacionales (alta mar), la traspotación, la libertad de navegación, los límites territoriales marítimos, la explotación económica de los recursos marítimos, la protección del medio y la biodiversidad marina, la creación de una Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y la creación de mecanismos para la resolución de conflictos.

Palabras Claves

Gobernanza, CONVEMAR, Régimen Internacional del mar, competencias.

Agradecimiento

Quiero agradecer a mis padres y a mi angel que siempre esta en el cielo guiando cada uno de mis pasos, agradecer a todos y cada uno de los docentes que ayudaron en mi formación a mi hermana que siempre estuvo conmigo en este camino y a mi novia que está y estará siempre a mi lado

Milton

Dedicatoria

Quiero dedicar este trabajo de investigación a mis padres y al ángel que siempre esta velando mis pasos en este mundo terrenal

Milton

Tabla de Contenidos

Resumen	5
Dedicatoria.....	9
Tabla de Contenidos	11
Introducción.....	13
Capítulo Primero.....	25
Lógica y Funcionamiento de la CONVEMAR como eje del régimen internacional de los mares.....	25
1 Aspectos introductorios y para el análisis	25
1.1 Regímenes Internacionales: teorías y su evolución como parte del institucionalismo liberal	25
1.2 Debates sobre las estructuras, funcionamiento, características de los Regímenes Internacionales	28
2. El Régimen Internacional de los mares: estructuras, funcionamiento, características, rol y funciones de CONVEMAR	30
4. La construcción de los Régimen Internacional Marítimo	40
6. Los espacios en la CONVEMAR	50
7. Los Estados Periféricos	51
Capítulo segundo	55
Implicaciones de la ratificación de CONVEMAR por parte del Ecuador: Con énfasis en la frontera marítima	55
1. América Latina en el Régimen Internacional del Mar y en la CONVEMAR	55
2. Gobernanza marítima del Ecuador	58
3. Apuntes sobre seguridad marítima en el Ecuador:	72
4 Actos ilícitos en aguas ecuatorianas	74
4.1 Narcotráfico.....	75
4.2 Piratería.....	81

5. Ecuador en la CONVEMAR.	84
5.1 Las Islas Galápagos en el marco de CONVEMAR	86
5.2 Ecuador y el Régimen Internacional del Mar y la CONVEMAR: expectativas, realidades y desafíos	89
5.3 Elementos para un balance de la participación del Ecuador en Régimen Internacional del Mar y la CONVEMAR	90
Conclusiones.....	93
Bibliografía.....	97
Anexo I.	109
Anexo II.....	119
Anexo III.....	123
Anexo IV	124

Introducción

“La vida surgió de los océanos. Las aguas oceánicas abarcan un área inmensa, con más de 360.132.000 km², que representan aproximadamente el 72% de la superficie terrestre. No solo ha servido de principal fuente de alimento de los seres vivos a los que dio la vida, sino que, desde el principio de los tiempos, ha sido también fuente de comercio, aventuras y descubrimiento. Ha separado a los pueblos, pero al mismo tiempo los ha unido. Ahora que existen mapas de todos los continentes y sus territorios son accesibles por tierra, mar y aire, la mayoría de la población no vive a más de 320 kilómetros del mar, por lo que se ha convertido en una realidad más cercana”. (United Nations 2015).

La vida internacional es tan cambiante como son cambiantes los elementos de la realidad sobre la que se sustentan sus requerimientos y necesidades, lo que son aplicables a las normas jurídicas que rigen las relaciones entre los seres humanos, las que regulan las relaciones entre los Estados y otros sujetos internacionales, sean estas relaciones existentes por costumbres, por tratados, por principios generales de derecho, por doctrinas y por decisiones judiciales. Existe una esfera exclusiva de los derechos de los Estados como son: los derechos humanos, la democratización, el desarrollo, el medio ambiente y muchos otros.

El Derecho Internacional Público incluye todas las normas que han nacido del consentimiento expreso o tácito de los Estados y otros sujetos entre ellos están los Organismos Internacionales. Para Herdegen (2017) “la totalidad de las reglas sobre las relaciones soberanas de los Estados, organismos internacionales y otros sujetos de derecho internacional entre sí, incluyendo los derechos y deberes de los individuos relevantes para la comunidad estatal o una parte ésta” (Herdegen 2017)

De la misma manera el Derecho Internacional General se ha especializado, teniéndole a este como eje. Tal es el caso de los regímenes especiales del Derecho del Mar, el Derecho Humanitario, los Derechos Humanos, el Derecho Comunitario, el Derecho del Medio Ambiente y el Derecho Mercantil. Además, se caracteriza por ser institucionalizado, lo que representa que los órganos creadores de normas han limitado el poder de los Estados. La característica es ser social, tomando en cuenta a la sociedad como parte del ecosistema, sus derechos, su bienestar económico y otra característica es ser variado y amplio, tomando en cuenta que los avances tecnológicos han generado nuevos espacios virtuales, nuevos sujetos y nuevas materias jurídicas (Herdegen 2017)

Una de las características de derecho internacional es ser democrático tomando en cuenta el incremento de países que actualmente integran la sociedad internacional y la incorporación de excolonias y otros países en desarrollo. Estos cambios provocan sus repercusiones en el derecho internacional público. Otra característica es ser descentralizado, en vista de que carece de órganos universales que ejecuten funciones de un Estado.

El presente trabajo de investigación sobre la “Adhesión de los Estados Periféricos a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho al Mar (CONVEMAR) y gestión del mar: El caso de Ecuador en el período 2012-2017”, es de carácter descriptivo cualitativo, sobre la naturaleza y el funcionamiento de un régimen internacional, en el siglo XXI, con el objeto de identificar las características, las formas de funcionamiento y los límites, de este derecho del mar, desde la perspectiva de los intereses y necesidades de un país pequeño, con limitados recursos de poder como es el Ecuador. En este caso puntualmente se analiza el régimen internacional del mar.

Un régimen se define como "un conjunto de principios implícitos o explícitos, normas, reglas y procedimientos de decisiones alrededor del cual las expectativas de los actores convergen en una determinada área de las relaciones internacionales". (S. Krasner 1982). Sin duda uno de los aspectos más discutidos sobre el régimen internacional de los mares, se refiere a sus implicaciones de carácter geopolítico, económico y militar, o para los Estados. así como la medida en que han propiciado un uso pacífico, cooperativo y jurídicamente definido de los mares y océanos, en beneficio de las partes (con buena intención) y de la humanidad.

Son varios los elementos que componen a este régimen, pues el derecho del mar no solo se agota en el derecho soberano que tienen los diversos Estados al mar territorial, sino que también define reglas y procedimientos relativos al uso de los mares con otros fines además de los de la navegación, que incluye a las aguas internacionales (alta mar), la trasportación, la libertad de navegación, los límites territoriales marítimos, la explotación económica de los recursos marítimos, la protección del medio y la biodiversidad marina, la creación de una Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y la creación de mecanismos para la resolución de conflictos.

Sin embargo, desde el punto de vista histórico no cabe duda que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, constituye uno de los hitos

más importantes en el objetivo de tratar de crear una regulación global acerca del derecho al mar para todas las naciones. En este sentido, el Ministerio de Defensa Español ha señalado que:

“La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 supuso sin duda un gran paso en la consecución del objetivo de dotar al mar de una regulación integral desde un enfoque multidisciplinar, superando las anteriores regulaciones fragmentadas, con introducción de nuevos criterios y conceptos acordes con la realidad social. Dio carta de naturaleza a la zona económica exclusiva que venía siendo reivindicada por los países en vías de desarrollo, al ver en ella una oportunidad para alcanzarlo, instituyó la Autoridad Internacional sobre los fondos marinos situados fuera de los límites de las jurisdicciones nacionales, declarados patrimonio común de la humanidad, introdujo criterios de equidad en la delimitación de los espacios marítimos y, sobre todo, estableció por primera vez conceptos y obligaciones de orden ambiental, en relación con la explotación de los recursos, la contaminación o la conservación de los hábitats marinos” (Ministerio de Defensa 2016, 28).

Si bien es cierto, este instrumento se configura como uno de los más importantes del régimen internacional de mar, con anterioridad al mismo ya existían algunos otros instrumentos previos que regulaban aspectos de este régimen, pues en el derecho al mar clásico (regulación previa a la CONVEMAR), existían instrumentos como la Convención de Ginebra de 1958 sobre la plataforma continental y, sobre todo, algunas declaraciones unilaterales y multilaterales de diversos países con relación al mar, que constituyen otros elementos importantes de este régimen.

Dentro del marco de las Naciones Unidas, la regulación del mar fue un asunto que se discutió desde la Liga de las Naciones en el año 1930, cuando 48 de los Estados intentaron crear una primera regulación, pero la misma no trascendió debido a las divergencias de criterios y, además, a la temprana desaparición del organismo. Otro intento se dio en el año de 1949, esta vez con 86 Estados, que tampoco tuvo mayor trascendencia.

Paralelamente a estos intentos de Naciones Unidas, en el año 1952 se produce la Declaración de Santiago sobre la Zona Marítima, acordada el 18 de agosto entre tres países sudamericanos: Chile, Perú y Ecuador, quienes toman la decisión de adoptar 200 millas náuticas como Mar Territorial, siguiendo las ideas de la declaración del presidente de Estados Unidos Harry Truman, quien en 1945 señaló la intención de extender la plataforma continental hasta las 200 millas, idea a la que posteriormente se sumaron los

países que ratificaron la Declaración de Santiago. Con esta declaración se establece la soberanía, tenencia y jurisdicción total de estos tres países sobre el mar territorial. Hecho histórico que configuraría la denominada tesis Latinoamérica, en razón de que varios países de la región se sumaron a la misma con posterioridad, entre ellos Colombia, Venezuela, Honduras y Panamá.

Esta tesis, aunque importante, tuvo la oposición de las potencias marítimas como Inglaterra, debido a las restricciones de movilidad para sus flotas navales, por querer afectar la explotación de sus recursos. Si bien dichas potencias tenían la capacidad y tecnología para poder superar estas limitaciones, la aceptación de esta tesis suponía condicionamientos de sus capacidades debido a la regulación establecidas en la normativa.

Finalmente, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar fue adoptada en el año de 1982, siendo su objetivo principal: “establecer un exhaustivo régimen de ley y orden en los océanos y mares del mundo, emanando reglas que rigen todos los usos posibles de los océanos y sus recursos” (ONU. Organización de Naciones Unidas 2012). Este convenio tiene 320 artículos distribuidos en 17 partes y 9 anexos. Entre los aspectos más importantes que regula se encuentra la delimitación del mar territorial, aguas internas, la zona contigua, la zona exclusiva, la navegación, el sobrevuelo, la exploración y explotación de recursos, la conservación, pesca y tráfico marítimo.

A partir de la suscripción de la CONVEMAR, se crea el nuevo régimen del derecho del mar, (llamada la Constitución del mar), cuyos alcances están no solo en la gran cantidad de aspectos que regula su normativa, sino en la gran adhesión de países que se han logrado (168 países hasta el 2020), inclusive de algunos que en principio eran partícipes de la tesis de las 200 millas, como en el caso de Chile y posteriormente de Ecuador.

Es preciso destacar que existen distintos regímenes que se han establecido en torno a las diversas dimensiones contempladas en el funcionamiento y el derecho del mar, entre ellos la CONVEMAR es uno de los principales componentes. Se han presentado diversos debates, principalmente en cuanto a la eficacia de este régimen, debido a que la forma en la cual este instrumento delimita el mar territorial y la zona económica exclusiva parece más realista, en términos técnicos, para que los países puedan ejercer soberanía

sobre ella, frente a otras tesis como la de las 200 millas de mar territorial, en las cuales es más difícil que puedan ejercer esta soberanía, la mayor parte de países en vías de desarrollo, que no cuentan con los recursos suficientes como cumplir esta aspiración

Esta limitación se ve influenciada por la diversa capacidad de los distintos Estados para ejercer su derecho al mar, de modo que en términos operativos y logísticos tienen un escaso poder marítimo tanto en lo económico como bélico, por lo que algunos consideran que pueden aprovechar mejor las ventajas que les conceden los instrumentos internacionales al limitar el mar territorial perteneciente al Estado a una extensión menor, y permitiendo que en la zona exclusiva puedan desarrollar ciertas actividades actores de todos los países. Sin embargo, en términos prácticos, muy pocas empresas y fuerzas navales están en condiciones de desplazarse globalmente. Por ende, sólo las grandes potencias navales y pesqueras pueden beneficiarse de esta posibilidad de acción y se consolidan como actores poderosos en el ejercicio del derecho al mar, extrayendo los mayores beneficios económicos y geopolíticos de la adhesión a este régimen.

Además, debe tenerse en claro que el derecho al mar es un aspecto en el que están presentes amplios temas de debate, existen regiones que se caracterizan por la fragmentación de las opiniones respecto del mar territorial, y que por lo tanto, no forman parte de la CONVEMAR, sino que tienen han privilegiado sus declaraciones unilaterales respecto del derecho al mar, lo que dificulta la coordinación de la política regional en este aspecto, pues se trata de regiones fragmentadas y en algunos casos inestables, como en la misma Latinoamérica y en países de Europa, África y Asia (Egipto, Turquía, Israel, Kazajistán entre otros).

Todos estos aspectos han llevado a cuestionar si existe un verdadero régimen internacional del mar, no solo en razón de la diversidad de criterios existentes en cuanto a la configuración al derecho del mar y las diferentes extensiones que se otorgan para ejercer soberanía, sino en cuanto a la verdadera capacidad que tienen todos los estados para ejercer las acciones soberanas que se les permiten conforme a las declaraciones unilaterales que han realizado sobre su derecho al mar o los diferentes convenios multilaterales que se han suscrito sobre este mismo aspecto, entre ellos CONVEMAR

Otro aspecto que se discute también tiene que ver con la obligatoriedad del cumplimiento de los compromisos adquiridos mediante la ratificación de CONVEMAR, ya que no se tiene claro si éstas resultan ser vinculantes o facultativas para los Estados,

en razón de que dentro del mismo tratado no se han incorporado mecanismos a través de los cuales se obligue al cumplimiento CONVEMAR, o a su vez, que existan organismos destinados al conocimiento y sanción por incumplimiento de las obligaciones de la Convención. De este modo, este aspecto debe ser regulado conforme al derecho internacional de los tratados, concretamente que se refiere a “las normas y obligaciones internacionales y su obligatoriedad de ser cumplidas, están enunciadas en el artículo 26 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los tratados de 1969, acerca del *pacta sunt servanda*, que implica que todo tratado en vigor obliga a las partes y debe ser cumplido por ellas de buena fe.

Finalmente, se encuentran las preocupaciones de los países débiles relativos a su derecho al mar, ya que la mayoría de los beneficios que derivan de la ratificación de CONVEMAR depende de la capacidad operativa de cada país por poder ejercerla, es decir, solo un grupo de países que tienen un alto potencial marítimo tiene mayores beneficios con la ratificación de este instrumento, mientras que los demás tiene limitaciones económicas y militares por su propia capacidad marítima.

En el caso de Ecuador, que se añadió al régimen de la CONVEMAR a partir del año 2012, además de ser aplicable la normativa que se refiere a los Estados ribereños, también aplica el régimen relativo a las islas y archipiélagos, debido a las Islas Galápagos, de modo que existen dos extensiones separadas de mares territoriales, una continental y otro insular, que buscan ser unificados a través de la extensión de la plataforma continental de 200 a 350 metros, debido a que Ecuador tiene tres cordilleras submarinas que permitirían esta prolongación, la de Carnegie permitiría proteger el espacio entre las Galápagos y el continente.

En cuanto a la ratificación de la CONVEMAR, existieron criterios de académicos y actores políticos¹ que pensaban que implicaba una desventaja para Ecuador, ya que, el establecimiento de una Zona Económica Exclusiva es perjudicial para un Estado que no tiene una capacidad operativa suficiente de su fuerza naval, como el Ecuador, debido a

¹ Desde que se inició el proceso para que Ecuador ingrese a la CONVEMAR existieron diversas notas de prensa tanto a favor como en contra de la adhesión de Ecuador. Asimismo, existió una fuerte oposición política al interior de la misma Asamblea Nacional, según refiere por ejemplo Ángel Velásquez “La manipulación política del tema en la Asamblea Nacional, por parte de la oposición y la exacerbación de nacionalismos por parte de asambleístas con tendencia de gobierno, los dos basados en el desconocimiento de los alcances y límites de la CONVEMAR, frenan y entorpecen el proceso de adhesión” (Á. Velásquez, Ecuador y los nuevos temas del nuevo Derecho del Mar 2012, 76).

las facilidades y facultades que se les conceden a los demás Estados sobre esta zona como libertad de navegación, sobrevuelo, tendido de cables y tuberías submarinas y de otros usos del mar, pues esto beneficia a las empresas transnacionales o multinacionales que si tienen esta capacidad, lo que perjudica al Estado ribereño quien no recibe nada a cambio de la utilización de este espacio y tampoco tiene capacidad para hacerlo por sí mismo.

De este modo, en la presente investigación se realizará un análisis de lo que ha significado la participación del Ecuador en la CONVEMAR, haciendo énfasis en las ventajas y desventajas de la adhesión a esta convención, estableciendo si existe una posibilidad real de que el país pueda aprovechar las disposiciones de este instrumento, así como también las obligaciones asumidas y las desventajas que pueden generarse, y si estas son mucho mayores que los aspectos positivos, como han señalado varias voces críticas, quienes consideraron que el ingreso del país a este instrumento implicó la cesión de un segmento del territorio marítimo nacional. También se analizarán los elementos propios de los regímenes que incluyen las mutuas expectativas, planes, energías organizativas, compromisos que han sido aceptados por un grupo de estados, considerando además que actualmente existe una crisis del multilateralismo que se viene afrontando desde comienzos del siglo.

Se hará hincapié en el análisis del funcionamiento del Tratado en lo que respecta a la delimitación de las fronteras marítimas y sus implicaciones, analizando los procesos asociados, sus características y las formas de funcionamiento de las zonas que se consolidan, como una derivación de su aplicación. Se trata de discernir si la firma de este convenio generó alguna incidencia en el ejercicio de la soberanía territorial. Se analiza el posicionamiento del Ecuador dentro del régimen internacional de los mares, considerando que se trata de un Estado con poca capacidad operativa para hacer efectiva la defensa de su derecho al mar. Así mismo se desarrolla un análisis descriptivo de los principales cambios que incorpora la ratificación de la CONVEMAR para Ecuador, principalmente respecto de las fronteras marítimas, el acceso y uso de los recursos naturales y en la seguridad marítima del Ecuador.

Históricamente, el mar ha sido uno de los principales espacios geoestratégicos para uso y aprovechamiento de recursos acuíferos para el Ecuador, sin embargo, a lo largo de la historia, a nivel mundial, se han firmado diferentes acuerdos y tratados que configuran el Régimen Internacional de los Mares. El Ecuador al ratificar la

CONVEMAR, ha aceptado normas para la definición de las fronteras marítimas en general, que inciden en la distribución y uso de los recursos naturales marítimos que posee el país, varios de ellos son amenazados por la penetración de flotas pesqueras extranjeras que abusan de la limitada capacidad del país para ejercer el debido control del territorio marítimo del Ecuador. También este problema genera amenazas para la seguridad nacional y regional, sobre todo relacionada con el tráfico de drogas a nivel internacional, que utiliza en buena medida rutas marítimas, para evadir los controles estatales. Cabe recordar que el Ecuador está entre los dos mayores territorios productores de coca en el mundo y, por lo tanto, no puede escapar a esta dimensión del uso de los mares.

En consecuencia, es de suma importancia analizar el tema de la demarcación de fronteras, principalmente con Colombia y Costa Rica, establecidas luego de la adhesión a la CONVEMAR, respetando los términos del Régimen Internacional de los Mares, y de las iniciativas políticas definidas por el Gobierno del Ecuador. Se trata de identificar las formas en que se procedió y los mecanismos establecidos en este tratado, que sirvieron para definir esas fronteras marítimas y los mecanismos establecidos para proteger estas zonas.

Por lo tanto, es necesario examinar cómo funciona, en la práctica, la gobernanza de los mares, estableciendo que, en definitiva, la gestión, vigilancia y control de los espacios acuáticos, sigue como una responsabilidad fundamental de cada estado miembro, en los marcos definidos por la CONVEMAR y demás instrumentos internacionales sobre el ámbito marítimo (Ver Anexo I Cuadro 4).

“El objeto de esta ley será garantizar la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación, la seguridad y protección marítima, evitar la contaminación del ambiente marino costero, fluvial y lacustre, la seguridad e integridad de los bienes que se trasladan en los denominados espacios acuáticos, prevenir las actividades ilícitas en dichos espacios y la zona marino costera, y el desarrollo de los intereses marítimos, mediante la articulación, coordinación y corresponsabilidad entre las distintas autoridades nacionales.” (Obregón 2015).

La pregunta que orienta esta investigación se refiere a: ¿Cómo funciona la gobernanza de los mares y fundamentalmente la CONVEMAR para un país miembro?, a partir de la adhesión del Ecuador a la misma y su manejo de los temas relativos a la gobernanza de los Mares, en el período 2012-2017. La misma se responderá apoyándome en los aportes teóricos sobre los regímenes internacionales. Examinaremos este tema,

desde las perspectivas tanto de actores privados como públicos, cuyas actividades tienen como campo de acción al mar, y están reguladas por las normas que se han establecido para el uso y la protección de los mares y océanos, tanto a nivel nacional, como regional y mundial. Así, la CONVEMAR establece los principios y normas que rigen para definir las fronteras marítimas y las aguas que pertenecen a cada uno de los países: su respeto y aplicación efectiva. Sin embargo, su defensa y aprovechamiento está definida por las capacidades y recursos (económicos, políticos, técnicos e institucionales), con que cuenta cada país.

Estas perspectivas están directamente relacionadas con el análisis de los regímenes internacionales, del cual se tomarán los trabajos de Krasner y Keohane, quienes caracterizan a los regímenes internacionales como conjuntos de principios explícitos o implícitos, normas, reglas y procedimientos decisionales, en torno a los cuales convergen las expectativas de los actores en una determinada área de las relaciones internacionales. Los principios son convicciones de hecho, causalidad y rectitud. Las normas son pautas de conducta definidas en términos de derechos y obligaciones. Las reglas son prescripciones o proscipciones específicas para la acción. Los procedimientos decisionales son las prácticas que prevalecen para hacer e implementar elecciones colectivas (S. Krasner 1982)

También nos apoyaremos en el análisis geopolítico, que permite conformar una perspectiva en cuanto al régimen regional del mar, incorporando tanto las dimensiones fronterizas, en aspectos como la seguridad y el uso adecuado de los recursos marítimos. En consecuencia, el posicionamiento geográfico y las características específicas como el tipo y la dotación de recursos naturales y sus fronteras constituirán la materia de esta investigación.

En este sentido Tuathail, plantea que no solamente se deben estudiar los mapas, pues la geopolítica ha identificado una amplia gama de temas referidos al nuevo orden mundial, y especialmente a la geopolítica de los recursos y del medio ambiente, como un eje en la problemática mundial. En definitiva, el uso de la geopolítica se hará en términos clásicos y modernos, utilizándola teóricamente desde la perspectiva de Mackinder, hasta su evolución en nuevos campos de acción como la geo economía y el geo poder, tomando en cuenta que el mar ha constituido siempre un espacio de importancia militar y estratégica, para la búsqueda del poder y del dominio regional o global (De Larrucea, De

la Puente y Moncunill 2017, 176)

Para describir el contexto que rodea a esta investigación se examinarán brevemente las teorías de la globalización, que destacan su carácter multidimensional, incluyendo los aspectos políticos, económicos, sociales e incluso culturales.

La justificación para realizar esta investigación, radica en el vacío académico que existe en cuanto a los temas asociados a la CONVEMAR y su funcionamiento, que exigen examinar lo que implica su ratificación, establecer su importancia estratégica, así como también de los procesos y dinámicas que se han venido desarrollando en el mar, que incluyen al narcotráfico, la piratería, el uso y abuso de los recursos naturales por parte de flotas pesqueras extranjeras cuyo accionar está afectando seriamente a los ecosistemas marítimos del Ecuador.

Efectivamente, hay un escaso conocimiento tanto sobre la CONVEMAR, su alcance y funcionamiento, menos aún sobre las amenazas globales que utilizan y aprovechan los mares y sus recursos. También existe mucho desconocimiento y falta de socialización sobre el tema de las fronteras marítimas que tiene el Ecuador y sus consecuencias.

Sin embargo, desde el punto de vista histórico no cabe duda que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, constituye uno de los hitos más importantes en el objetivo de tratar de crear una regulación global acerca del derecho al mar para todas las naciones. En este sentido, el Ministerio de Defensa Español ha señalado que:

“La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 supuso sin duda un gran paso en la consecución del objetivo de dotar al mar de una regulación integral desde un enfoque multidisciplinar, superando las anteriores regulaciones fragmentadas, con introducción de nuevos criterios y conceptos acordes con la realidad social. Dio carta de naturaleza a la zona económica exclusiva que venía siendo reivindicada por los países en vías de desarrollo, al ver en ella una oportunidad para alcanzarlo, instituyó la Autoridad Internacional sobre los fondos marinos situados fuera de los límites de las jurisdicciones nacionales, declarados patrimonio común de la humanidad, introdujo criterios de equidad en la delimitación de los espacios marítimos y, sobre todo, estableció por primera vez conceptos y obligaciones de orden ambiental, en relación con la explotación de los recursos, la

contaminación o la conservación de los hábitats marinos”
(Ministerio de Defensa 2016, 28).

Si bien es cierto, este instrumento se configura como uno de los más importantes del régimen internacional de mar, con anterioridad al mismo ya existían algunos otros instrumentos previos que regulaban aspectos de este régimen, pues en el derecho al mar clásico (regulación previa a la CONVEMAR), existían instrumentos como la Convención de Ginebra de 1958 sobre la plataforma continental y, sobre todo, algunas declaraciones unilaterales y multilaterales de diversos países con relación al mar, que constituyen otros elementos importantes de este régimen.

Dentro del marco de las Naciones Unidas, la regulación del mar fue un asunto que se discutió desde la Liga de las Naciones en el año 1930, cuando 48 Estados intentaron crear una primera regulación, pero la misma no trascendió debido a las divergencias de criterios y, además, a la temprana desaparición del organismo. Otro intento se dio en el año de 1949, esta vez con 86 Estados, que tampoco tuvo mayor trascendencia.

Capítulo Primero

Lógica y Funcionamiento de la CONVEMAR como eje del régimen internacional de los mares.

En este capítulo se desarrollará un análisis estructural, sobre la lógica y el funcionamiento de la Convención sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), examinando sus características, objetivos, mecanismos, papel en la delimitación de fronteras y sus implicaciones políticas, institucionales, para la seguridad, tanto frente a los flujos de narcotráfico, como en la protección de los recursos naturales marítimos. Parte de considerar a la Convención como el principal mecanismo del Régimen Internacional de los Mares, en particular se quiere analizar cuáles son los retos y posibilidades que plantea para los Estados periféricos de América Latina, ampliando o restringiendo sus márgenes de maniobra, así como las consecuencias de su adhesión a la CONVEMAR.

1 Aspectos introductorios y para el análisis

1.1 Regímenes Internacionales: teorías y su evolución como parte del institucionalismo liberal

En primer lugar, debe señalarse que, desde la perspectiva de las relaciones internacionales, se puede definir a un régimen como cualquier forma o regla, razonamiento que fue cambiando con el paso del tiempo, pues ya a mediados del siglo XX se encuentran las primeras modificaciones de este criterio, en la doctrina de autores como Puchala y Hopkins.

Estos autores basaron su conceptualización de régimen siguiendo las definiciones de sistema desde el punto de vista de la doctrina internacional, en sus orígenes. De este modo, Hoffmann (1965) consideraba que “los sistemas internacionales constituyen un modelo de relaciones entre las unidades básicas de la política mundial, que bajo un esquema analítico adquieren una forma de organización de la información amplia y compleja”. Mientras que Kaplan (1964) estableció que los sistemas internacionales “son un conjunto de variables relacionadas entre sí, pero diferentes a su ambiente natural, en donde ciertas regularidades de comportamiento caracterizan las relaciones de las variables internas con las externas” (Lascurain 2018, 131).

Históricamente se puede afirmar que los regímenes internacionales surgen a finales de la década de los setenta y principios de los ochenta, en los postulados de algunos autores, como Ernest B. Hass en 1983, quien cuestiona la necesidad de transformar los conceptos de sistemas, estructuras y bienes públicos dentro del ámbito internacional, de modo que realiza esta actualización conceptual del sistema internacional, catalogándolo “como conjunto de leyes estructurales, es inapropiado y que estos pueden ser vistos como el resultado del comportamiento modelado de un actor” (Hass 1983, 58).

Ya en cuanto a las definiciones de régimen internacional, desde el liberalismo internacional, una de las más aceptadas es la propuesta de Krasner, para quien el “régimen internacional es un conjunto implícito o explícito de principios, normas, reglas y procedimientos de toma de decisiones, alrededor de los cuales las expectativas de los actores convergen en un área de las relaciones internacionales” (S. Krasner 1982, 2).

Se comprende por lo tanto que el régimen internacional es un conjunto estructurado de principios, normas, reglas y procedimientos que permiten la convergencia de los distintos países y actores internacionales en razón de un tema concreto de la política internacional, que se constituye en una poderosa herramienta para la toma de decisiones, aunque John Gerard Ruggie (1975) definió este concepto como “un conjunto de mutuas expectativas, normas, regulaciones, planes, energías organizativas y compromisos financieros que han sido aceptados por un grupo de estados” (Ruggie 1975, 517). De lo que se comprende que un régimen internacional, además de los aspectos normativos involucra procesos intersubjetivos de cooperación, negociación y diversas formas de interacciones entre los diversos actores involucrados.

Por su parte, Hasenclever, Mayer y Rittberger definen a un régimen internacional de manera más extensa considerando como el conjunto de normas, principios, reglas y procedimientos que se ha construido con la finalidad de regular las acciones que realizan los estados dentro de la política internacional de manera conjunta con otros actores internacionales como Naciones Unidas o la Unión Europea y las normas más importantes de la sociedad internacional, cuya finalidad es el establecimiento de soberanía de los Estados. Además debe señalarse que los regímenes pueden considerarse como ordenamientos jurídicos que se crean de manera intencional y consensuada siendo su alcance regional o global (Hasenclever y Rittberger 1999, 499, 500).

Al igual que en el anterior caso, se comprende que el régimen internacional en primer lugar constituye un conjunto de principios, normas, reglas que regulan una determinada área y que ayudan a los Estados para la toma de decisiones. Sin embargo, los autores van más allá de este criterio y los consideran como órdenes internacionales parciales que se dan entre los Estados que participan en una determinada área, sólo en algunos casos o segmentos tienen una naturaleza jurídica como instituciones del derecho internacional

Desde el apareamiento de este concepto, el mismo se ha constituido como un paradigma dentro de las relaciones internacionales, como una de las posiciones dominantes en las discusiones sobre el funcionamiento de la política internacional, enfatizando en los diversos ámbitos de la cooperación internacional. Sin embargo, esta perspectiva ha sido muy dinámica, en el sentido de que existen distintas escuelas e intelectuales que lo han abordado a lo largo de los últimos años, por lo que se han generado varios debates acerca de su verdadero significado y alcance apropiado.

Los mismos autores Hasenclever, Mayer y Rittberger explican que un régimen internacional se lo puede comprender desde tres distintas posturas, la primera de ellas es la escuela neoliberalista, desde la cual se realiza un análisis desde la perspectiva de los intereses de los Estados; la segunda es la escuela realista, en la cual se considera como elemento esencial de los Estados las relaciones de poder; y la escuela del cognitivismo en la cual se da relevancia al conocimiento causal y social de los actores internacionales (Hasenclever y Rittberger 1999, 500).

De este modo, los regímenes internacionales de acuerdo a estas escuelas de pensamiento, se puede comprender como que el realismo es el que permite visibilizar las relaciones de poder entre los Estados, desde este punto de vista el mar es un lugar estratégico y quien posea su uso es el que estará mejor posicionado. Tanto la doctrina liberalista y neoliberalista, lo único que varían son sus estrategias, ya que el asunto de su interés dentro de la cooperación internacional se da en razón de los intereses que tienen dichos Estados y su predominio dentro un ámbito en específico.

1.2 Debates sobre las estructuras, funcionamiento, características de los Regímenes Internacionales

De acuerdo con Krasner, los regímenes internacionales tienen al menos tres elementos claves, que son parte de su propia definición, siendo estos: los principios, las normas y procesos de tomas de decisiones. En cuanto a los principios, desde el punto de vista del derecho internacional, el autor los considera como creencias de hechos, causalidades y rectitud. Mientras que en lo que se refiere a las normas, las comprende en su sentido jurídico, como estándares de conducta que se materializan a través de derechos y obligaciones. Como último elemento, la toma de decisiones se comprende como las prácticas que realizan los Estados a fin de que implementen una elección sobre determinado asunto (S. Krasner 1982)

De la anterior definición se desprenden tres elementos claves del régimen internacional. Los principios, que son creencias de hechos, causalidades y rectitud. Las normas, que son interpretadas como estándares de conducta definidas en términos de derechos y obligaciones. Finalmente, los procesos de toma de decisiones, entendidos como las prácticas prevalecientes para hacer implementar la elección colectiva (S. Krasner 1982).

Desde su formulación, los regímenes internacionales han tenido una evolución, evidenciando su característica dinámica, pues lejos de extinguirse, se han consolidado dentro del derecho internacional y se han formulado teorías y estudios acerca de nuevos regímenes que se han consolidado a partir de los años 90 y que antes no se los tomaba en consideración, como en el campo ambiental.

Por su parte, Puchala y Hopkins (1982), consideran que existen cinco elementos de los regímenes internacionales que son: el subjetivo, el procesal, el sustantivo, las élites y el temático. En cuanto al primero, implican las expectativas o convicción que tiene cada uno de los Estados que persigue al momento de adscribirse a un determinado régimen.

El segundo elemento es el procesal que debe ser comprendido como aquel conjunto de mecanismos a través de los cuales se consigue la creación de determinados regímenes, la misma, que requiere de procesos individuales y colectivos de toma de decisiones por parte de los Estados, así como los intereses de los Estados para optar por un acuerdo.

El tercer elemento fundamental es el sustantivo, explicado por Puchala y Hopkins como “el establecimiento de estas características permite establecer la diferencia entre los principios y las perspectivas para hacer cumplir las normas y los resultados de esta comparación pueden impulsar la transformación del régimen hacia la ejecución” (Puchala y Hopkins 1982, 247).

El cuarto elemento denominado como las élites, implica que dentro de los regímenes. Internacionales existen actores prácticos, que son los miembros oficiales de los gobiernos de los estados, pero que también pueden desempeñar esta función las organizaciones transnacionales, internacionales y subregionales, que tienen una participación legítima. Los mismos en su conjunto son los encargados de establecer las reglas del nuevo régimen en temas específicos, las mismas que se crean, se mantienen o se modifican.

El último elemento de los regímenes internacional es su carácter temático, que implica que existen áreas temáticas sustantivas de las Relaciones Internacionales, donde se establecen los principios, normas o reglas que influyen, según los autores, en ciertos patrones de comportamiento.

En cuanto a la razón por la cual surgen los regímenes internacionales, existen distintas posturas, pero desde la visión neoliberal se considera que el origen de los mismos se halla en los intereses comunes que tienen los Estados, de modo que en este caso se considera que los actores constituyen actores individualistas que piensan en su propio bienestar y únicamente cuando tienen aspectos comunes en los cuales pueden alcanzar un beneficio es cuando realizan una cooperación, ya que no solamente los conflictos traen ventajas para los estados en la política internacional, sino que la mutua cooperación puede ayudar a los intereses de los participantes, aunque debe señalarse que los regímenes se han visto afectados por la desconfianza de los Estados en la cooperación y compromiso de todos sus integrantes, misma que con el paso del tiempo y las metas cumplidas se va alcanzando, por lo que cada vez se propicia una mayor participación de los Estados (Hasenclever y Rittberger 1999, 505).

Por otra parte también se debe mencionar que desde el punto de vista de la doctrina, Young considera que existen tres tipos de regímenes de acuerdo a su origen: los negociados, los impuestos y los espontáneos y así mismo explica que “estos regímenes surgen porque un poder dominante o consorcio de actores dominantes decide crear y

mantener el régimen” (Young 1982, 284), siendo los estados o actores poderosos quienes consiguen que los demás Estados formen parte del régimen.

2. El Régimen Internacional de los mares: estructuras, funcionamiento, características, rol y funciones de CONVEMAR

“La vida surgió de los océanos. Las aguas oceánicas abarcan un área inmensa, con más de 360.132.000 km², que representan aproximadamente un 72% de la superficie terrestre. No solo ha servido de principal fuente de alimento de los seres vivos a los que dio la vida, sino que, desde el principio de los tiempos, ha sido también fuente de comercio, aventuras y descubrimiento. Ha separado a los pueblos, pero al mismo tiempo los ha unido. Ahora que existen mapas de todos los continentes y sus territorios son accesibles por tierra, mar y aire, la mayoría de la población no vive a más de 320 kilómetros del mar, por lo que se ha convertido en una realidad más cercana.” (United Nations 2015).

Es importante situar la gestión y regulación de los océanos y los mares dentro de un Régimen Internacional, ya que según explica Krasner, el concepto del mismo no solamente implica una gestión a corto plazo, sino que lo que se pretende es la creación de un conjunto de normas, principios, reglas y mecanismos por medios de los cuales se facilite los procesos de cooperación entre actores internacionales, alcanzando una cooperación eficaz y efectiva entre los actores que lo componen. (S. Krasner 2007). Se busca regular, en lo posible, el uso de los recursos del mar, fijar las fronteras marítimas y la seguridad (soberanía) dentro de ellas, ya que anteriormente el sistema internacional en los mares se caracterizaba por una aguda conflictividad e inseguridad debido a la carencia de reglas claras, lo que generaba diversos conflictos y excesos, como la pesca de altura,² presiones severas sobre los recursos pesqueros costeros, un aumento significativo de la contaminación y de los efectos del manejo irresponsable de los residuos nocivos. (Ver Anexo I Mapa 1).

Estos residuos eran trasladados y liberados por buques y barcos petroleros que navegaban por todo el mundo. La contaminación y la sobreexplotación de los recursos pesqueros internacionales, son la principal amenaza que existe para los

² La pesca de altura es aquella que se realiza con barcos de mediano y gran tamaño, normalmente organizados en flotillas, en lugares alejados del litoral, situados en aguas internacionales más allá de las placas continentales. La duración de las campañas pesqueras de altura suele estar entre diez y quince días, por lo que estas flotas tienen que contar con sistemas de congelación (cámaras e incluso barcos frigoríficos), o bien recurrir al empleo de otros sistemas de conservación, como la salazón. (Boletín Agrario s.f)

mares. Los océanos han sido uno de los espacios geoestratégicos más importantes en la historia, en ellos se entrecruzan diversas dinámicas económicas, sociales, políticas y militares. Además, son una fuente muy importante de riquezas naturales, cuyo uso debe estar debidamente controlado, a fin de no provocar su agotamiento.

El régimen internacional del mar tiene como una de sus bases fundamentales el Derecho del mar, “que es el que regula los modos y maneras por las cuales la humanidad puede aprovechar las ventajas del mar y sus recursos naturales” (A. Velásquez 2012, 24).

El régimen internacional del mar es un conjunto de mecanismos mediante los cuales los Estados regulan su accionar en dichos espacios. Es decir, cómo pueden manejar los recursos marítimos, y como los pueden aprovechar. Establece principios y reglas para la delimitación fronteriza marítima, para que cada uno de los Estados que tienen este recurso sepa cómo pueden aprovecharlo, y ejercer su soberanía, además de realizar actividades de exploración y explotación, sin afectar a los Estados fronterizos.

Históricamente, el régimen del mar ha sido utilizado y aprovechado por los Estados como un aspecto fundamental y campo estratégico para el desarrollo económico, como vía marítima para el comercio, que abarca la mayor proporción de las transacciones, por los pesos que se pueden trasladar. En el ámbito tecnológico, los mares contienen las plataformas de cable de fibra óptica que enlazan las comunicaciones de mejor calidad y de menor costo.

Es muy importante analizar el proceso histórico de desarrollo que ha tenido el Régimen Internacional de los mares, en gran medida a través del Derecho del mar. El mar ha sido, desde el inicio de la humanidad, el principal vínculo para las relaciones comerciales y la comunicación entre los Estados, dentro del sistema internacional. En los mares se establecieron fronteras, para desarrollar una jurisdicción y ejercer autoridad, definida inicialmente mediante instrumentos militares. De este modo, la primera forma mediante la cual se realizó una mediación a los océanos se hizo a través del uso de una bala de cañón, determinándose que la distancia que recorría la misma era la que le pertenecía al Estado, lo cual fue variando a medida que se crearon cañones con una mayor capacidad; pero también se utilizaron otras técnicas como la de observación del horizonte marítimo y estableciendo el punto más alto de la costa como el lugar de la implementación de la señalización del

mar territorial del Estado (A. Velásquez, Ecuador y los temas del nuevo Derecho del Mar 2012).

De acuerdo con Velásquez el Derecho del mar se establece en cuatro etapas, que se esbozan a continuación:

- 1 en la primera etapa sobresalen los temas de la comunicación, tanto militar como comercial, y para que esta funcione adecuadamente, se delimita de tal manera que permita diferenciar entre el alta mar o el mar libre y el mar territorial, de reducidas dimensiones, este proceso es, trazado mediante los diferentes mecanismos que se mencionaron anteriormente y es en esta etapa donde la jurisdicción se basa en la imposición de normas establecidas por la costumbre (Velásquez 2015).
- 2 en la segunda etapa del derecho internacional del mar se asocia con los inicios de las naciones unidas. en ella priman los factores económicos sobre los militares, a diferencia de la primera etapa, esto impulsó a que los países latinoamericanos jueguen un papel protagónico dentro del régimen internacional del mar, con sus iniciativas desarrolladas desde comienzos de la década de los años cincuenta (que llevarán al establecimiento de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS).

Para renovar esfuerzos y llegar a una posición común como Latinoamérica frente a los temas del mar, se realizaron varias reuniones en Montevideo y Lima en 1970, en las cuales se sugirieron varios principios básicos para lograr dicho objetivo. Entre ellos están:

- a. 1. El derecho del Estado ribereño a la explotación, conservación de los recursos naturales dentro del espacio de su mar adyacente, las costas, suelo, subsuelo, plataforma continental y subsuelo, con finalidad de mejorar su economía y desarrollo social.
- b. 2. El derecho del Estado ribereño al establecimiento de sus límites con fines de ejercer soberanía y jurisdicción marítima, con base en criterios que resulten razonables y la contemplando las características geográficas, geológicas y biológicas.
- c. 3. El derecho del Estado de ribereño al establecimiento de las medidas que considere necesaria para reglamentar su soberanía o jurisdicción

marítima, respetando la libertad de la navegación y el sobrevuelo de las naves y aeronaves de otros Estados.

- d. 4. El derecho del Estado ribereño a establecer mecanismo por medio de los cuales se realice la prevención de la contaminación de sus aguas territoriales, así como de otras prácticas de sobreexplotación que los perjudiquen.
- e. 5. El derecho del Estado ribereño a conceder autorización y vigilancia de las actividades de investigación científica que se desarrolló dentro de las zonas marítimas sometidas a su soberanía o jurisdicción, sin perjuicio de que pueda el mismo Estado participar en las mismas, así como a que se le entregue la información obtenida (Holguín 2011, 17)

Estos principios se establecieron para impulsar un desarrollo regional de América Latina, en especial de los Estados miembros de la CPPS en términos marítimos, esto logró que se empiecen a tratar temas de derecho marítimo entre los Estados. Así, América Latina planteó su posición dentro del sistema internacional en lo que respecta al mar, estableciendo puntos para avanzar en la regularización marítima, y dejar claro que Colombia, Chile, Perú y Ecuador están dispuestos a proteger lo que consideraban como sus millas marítimas.

Paralelamente, en el resto del mundo Surgían reivindicaciones unilaterales en cuanto a las zonas exclusivas de pesca y limitación del mar territorial, principalmente por las grandes potencias como Estados Unidos e Inglaterra, quienes buscaban garantizarse la mayor movilidad de navegación para sus flotas, lo que tenía objetivos tanto económicos como militares.

- 3 En la tercera etapa inicia con una intención clara de tratar todos los problemas estratégicos, económicos, y tecnológicos que se desarrollaban en el mar, dentro de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas (Armada de Argentina 2006). Comprendía “el establecimiento de un régimen internacional equitativo que incluye un mecanismo internacional para la zona y los recursos de los fondos marítimos y oceánicos y su subsuelo, fuera de los límites de la jurisdicción nacional, de la definición precisa de la zona y una amplia gama de cuestiones conexas, en especial las relacionadas con los regímenes de la alta mar, la plataforma continental, el mar territorial (incluida la cuestión de su altura y la cuestión de los estrechos internacionales de la protección del medio marino), Entre otras cosas, la prevención de la

contaminación y de la investigación científica.” (Holguín 2011, 17).

Las Naciones Unidas impulsan un orden jurídico en los mares propiciando el aprovechamiento de sus recursos de forma pacífica, se plantea como un mecanismo geoestratégico porque: “la urgente necesidad de un régimen jurídico internacional efectivo sobre los fondos marinos y oceánicos, más allá de los límites de la jurisdicción nacional, puso en marcha un proceso que se extendió 15 años y que fue testigo de la creación del Comité de Naciones Unidas sobre los Fondos Marinos, así como de la firma de un tratado que prohibía la utilización de armas nucleares en el fondo marino” (Holguín 2011, 17)

- 4 En la cuarta etapa, y como un nuevo mecanismo en el Régimen internacional de los mares, surge la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), que estructura un andamiaje institucional, bastante claro, para abordar varios temas, como el aprovechamiento de recursos marítimos, fondos marítimos, solución de controversias, fronteras marítimas, zonas de comercio, procesos de protección de especies marítimas, zonas de pesca, delimitación de espacios marítimos, etc.

En 1982, nace la CONVEMAR, como un instrumento multilateral para uso y alcance global, para normar los espacios en los cuales, los estados tendrían soberanía o derechos soberanos, e intenta normar el libre ejercicio de gobernabilidad de los Estados en alta mar, especialmente mediante la creación de mecanismos alternativos para la resolución de conflictos, “la creación de derechos de libertad de navegación, el establecimiento de los límites territoriales del mar a 12 millas de la costa, el establecimiento de zonas económicas exclusivas a 200 millas de la costa, la creación de normas para la extensión de los derechos en la plataforma continental a 350 millas de la costa, la creación de una Autoridad Internacional de los Fondos Marinos” (Organización de las Naciones Unidas 2016).

3. Breves comentarios sobre la gobernanza de los mares.

Como se ha podido evidenciar, los regímenes marítimos han tenido una evolución en cuanto a su construcción, uso y aprovechamiento, que ha ido de la mano con las nuevas formas de aprovechar la amplia gama de recursos que brinda el mar (vinculadas principalmente a los avances tecnológicos para la pesca, su procesamiento y transporte), en consecuencia se vuelve necesaria una renovación constante de los esfuerzos que se dan, en el marco del ejercicio del poder de los Estados, de la cooperación interestatal y con la participación de actores no estatales como organismos internacionales, empresas pesqueras, instituciones académicas, entre otras.

Se construyen así regímenes internacionales más formalizados y completos, que dan forma a la gobernanza internacional de los océanos, cuya característica principal es la mejor gestión y utilización de los océanos en todo el mundo y la explotación de sus recursos, pero también estableciendo las medidas necesarias para la protección de los mismos. Debe señalarse que en la actualidad existe un porcentaje superior al 60% de los océanos que no es parte de las jurisdicciones de los Estados, lo que exige un compromiso internacional para alcanzar la protección efectiva de los océanos, siendo precisamente la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar uno de los instrumentos más importantes para alcanzar este propósito, ya que su finalidad es la adecuada gobernanza internacional de los mismos (Comisión Europea 2016).

Hay que entender a la gobernanza desde un punto de vista macro, no solo considerando el punto de vista de las aguas nacionales, sino, sobre todo, la corresponsabilidad que tienen los Estados en los mares internacionales. Es decir, se trata de establecer una estrategia conjunta para la gobernanza internacional de los mares, esclareciendo la gobernanza interna de cada uno de los Estados ribereños, se busca reducir las presiones que sufren dichos espacios y manejar los recursos marítimos de una manera sostenible, lo que exige que los Estados conozcan de manera más profunda los océanos y las consecuencias de su manejo.

“Para Myron Weiner (1995) de acuerdo a Pécoud (2020) que fue el primero en expresarse sobre la crisis migratoria global!. Lo que provocó en gran medida de forma

unilateral fortalecer el control fronterizo- convertir la gobernanza de la migración en un tema de seguridad de alta política. En este artículo se menciona sobre los parámetros que provoca la migración, las herramientas y los lugares por donde se abre paso fronterizo en las que incluye los mares” (Pécoud 2020).

La estrategia conjunta que se menciona, busca establecer medios para que los Estados puedan desarrollar de una manera adecuada su derecho soberano al mar, es decir, su gestión y utilización a nivel mundial y regional, y así “mejorar el marco de la gobernanza internacional de los océanos, reducir la presión humana sobre los océanos y crear las condiciones para que florezca una economía azul sostenible, fortalecer la investigación y la obtención de datos sobre los océanos a escala internacional.” (Comisión Europea 2016).

Es importante actuar dentro del mar de tal manera que los Estados reconozcan que los océanos bien utilizados y bien regulados son una fuente de riqueza y una ayuda al desarrollo y crecimiento económico de cada uno de los países, en especial para la población costera, ya que, los océanos son reguladores del clima y una fuente de la seguridad alimentaria mundial y para la salud humana.

Un claro ejemplo para la gobernanza de los océanos es: la Unión Europea la cual ha optado por la adopción de una estrategia conjunta para la defensa de sus océanos, con lo que, ha alcanzado varios logros como por ejemplo la adopción de un enfoque global para establecer un conjunto de normas medioambientales sólidas que obliguen a garantizar que la flora y la fauna marítima de la UE sean utilizados de manera sostenible, así mismo desarrollaron una estrategia a nivel regional que impulsa el crecimiento azul,³ esto implica incluir a las consideraciones de la economía azul, en las políticas exteriores de la región, tanto en lo que respecta a recursos naturales, entre ellos, la energía, el comercio y la seguridad, como la participación en foros internacionales e intersectoriales para hacer frente al reto común de garantizar la seguridad, la protección, la limpieza y la productividad de los mares y océanos en todo el mundo. Por último, se adopta la Estrategia de Seguridad

³ El crecimiento azul es diferente de las actividades habituales en los sectores de la pesca y la acuicultura, que históricamente se han centrado en intereses específicos, por ejemplo, producir más pescado o proteger el medio ambiente, y no han dado prioridad a los beneficios sociales...FAO utiliza el término “crecimiento azul” para enfatizar en la necesidad de crecimiento en muchos Estados Miembros, en particular en los sectores de la pesca y la acuicultura. (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura 2017)

Marítima de la UE, como una herramienta general común para identificar, prevenir y responder a los retos en materia de seguridad (Comisión Europea 2016).

Cabe destacar que estos lineamientos y políticas involucran exclusivamente a los países de la Unión Europea, quienes han adoptado a la CONVEMAR como una normativa vinculante, que se articula con el esquema de integración regional que busca que los países de la UE tengan control, mejoren sus fronteras y el comercio, también en uso de sus mares, como puente de apoyo a sus intereses, integrándolos.

Los temas analizados en torno a los mares han seguido ampliándose. Así, en América Latina, en países como Chile se plantea una relación entre la ciudad y los puertos, estableciendo así un conjunto de aspectos y mecanismos que se encuentran inmersos en la gobernanza marítima y lleva a que varios países postulen políticas que limitan las actividades de los barcos pesqueros, para evitar la explotación excesiva de los recursos marítimos. (Mundo Marítimo 2018)

Por otro lado, en la región, también se han realizado grandes inversiones para generar no solo infraestructura portuaria y urbanística, sino también en temas de responsabilidad social, ecológica y comercial, en ciudades como Buenos Aires, Río de Janeiro, Guayaquil o en las chilenas Valparaíso y San Antonio, de gran importancia ya que recibe a los buques que provienen del Asia.

Todos estos mecanismos y políticas de Estado deben utilizar una regulación marítima internacional eficaz, ya que, la interacción que se da en los mares es tan amplia y compleja, que la acción tanto de los Estados como de los Organismos Internacionales y del sector privado es igual de compleja, de allí que se requiera de una capacidad evolutiva constante de acuerdo con las necesidades y nuevas amenazas que puedan enfrentar la seguridad, la defensa de los espacios marítimos de los Estados y las aguas internacionales.

En definitiva, el Régimen Internacional de los mares, y su evolución histórica, como se ha evidenciado, debe ir en permanente concordancia con la legislación nacional de los Estados ribereños. Así, la normativa demostrada y contemplada en el derecho internacional, su incorporación en las normas nacionales y la voluntad política de los Estados que ceden, al menos parcialmente su soberanía en aspectos económicos como las actividades que se permiten realizar dentro de la Zona Económica Exclusiva, a otros actores foráneos o en el ámbito inclusive militar, como

derecho al paso inocente, son bases que construyen la gobernanza de los mares, su ejercicio y aplicación, claro está que las acciones efectivas, dependen en gran medida de la capacidad operativa de cada estado frente a los elementos políticos, económicos y operativos que exige este sistema, lo que ha tenido como efecto una desigualdad estructural entre los Estados, pues mientras unos mantienen una gobernanza activa con capacidad de acción directa, otros se mantienen de forma pasiva con estructuras mínimas, debido a su limitada capacidad operativa para hacer uso de sus derecho al mar.

Por último, cabe destacar que todo el régimen internacional del mar tiene un objetivo: definir las acciones permitidas y restringidas para los Estados y para los actores privados, en los escenarios del mar. Pero en último término, son las capacidades de los gobiernos y de los actores privados de cada uno de los Estados, en términos políticos, económicos, militares y tecnológicos, las que definen una capacidad adecuada para gobernar su mar territorial. A lo largo del tiempo las políticas y leyes referentes al mar, su uso, protección y aprovechamiento se han desarrollado con diferentes enfoques: militares, comerciales, políticos, y en la actualidad sobre todo económicos y de seguridad, para que las políticas definidas se puedan aplicar efectivamente, el Estado debe tener una capacidad integral para poder desarrollarlas, es decir, gobernar completamente su frontera marítima y sus espacios marítimos.

De acuerdo con Iza y Stein la capacidad para la gobernanza de los recursos hídricos se establecerá con base al grado de eficiencia para llegar a acuerdos efectivos por parte de los Estados, lo que se alcanzará a través de la implementación de la normativa y de la formulación de políticas por medio de las cuales se logre el desarrollo de un sistema coherente para la aplicación de estas normativas, para lo cual además resulta indispensable la existencia de una adecuada institucionalidad, situación que actualmente no existe, lo cual ha traído consecuencias en el funcionamiento del régimen de los océanos (Iza y Stein 2011, 7).

Es decir, para que un Estado pueda alcanzar a su vez el aprovechamiento sostenible de los recursos marítimos en beneficio de su población, y así establecer políticas sostenibles y sustentables, en temas marítimos, es primordial el desarrollo de una institucionalidad específica y especializada. en relación al mar, que abarque toda la gama de actividades A las que un Estado ribereño puede verse abocado, como

por ejemplo: regular su pesca, y la pesca de barcos de otra bandera en aguas soberanas, regular la exploración y explotación de los fondos marítimos, manejar amplios niveles de seguridad y defensa del espacio marítimo, planificar y explotar el turismo en sus costas, de sus aguas interiores y del mar territorial, el establecimiento de cableado submarino, cooperación en defensa, protección de recursos naturales, protección de especies marítimas, etc.

Con respecto a esto, la gobernanza de las ciudades puerto y su influencia sobre el mar, tiene cierta incidencia. “La larga historia de las actividades marítimas ya ha supuesto la creación de instrumentos para la regulación de distintos sectores de la actividad marítima, pero el fenómeno de nacionalización del espacio marítimo y sus recursos que ha adquirido un fuerte impulso a partir de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1973- 1982, está desplazando también la gobernanza del ámbito del Derecho Internacional y de los organismos internacionales al de los Estados nacionales.” (Vivero 2011, 57).

La gobernanza marítima es un tema de regulación estatal, que se realiza con ayuda y cooperación del sector privado y de los Organismos Internacionales que velan por una administración adecuada de los mares de manera integral. Así, la institucionalidad específica mencionada en el párrafo anterior, debe manejarse como un eje transversal en todas las instituciones públicas, o al menos en las que recaigan las competencias de los temas marítimos, con una visión integral, dando cabida a la academia y al sector privado. Como se ha señalado, es preciso abarcar la gran cantidad de temas y sobre todo aprovechar las ventajas de ser un Estado ribereño, teniendo a la Armada Nacional como una institución especializada, que colabore en la aplicación de los planes, programas y proyectos que emanen de la política estatal, no como la responsable de todo, a la cual se le pide resultados, siendo siempre la respuesta su falta de presupuesto y de capacidad operativa para el óptimo desarrollo institucional.

Es importante para cerrar este apartado mencionar que la gobernanza marítima está sustentada por organizaciones y proyectos internacionales suscritos y aceptados en los distintos países y uno de los actores más importantes dentro de esta gobernanza marítima es la CONVEMAR entre ellos está la Organización Marítima Internacional (OMI), y otra fundamental y que de suma importancia para los recursos marítimos en especial el atún es la Comisión Interamericana del Atún Tropical, que: “es una

organización responsable por la conservación y ordenación de atunes y otras especies marinas en el Pacífico Oriental” (Dávalos, La gobernanza de los espacios marítimos del Ecuador 2015, 18).

Dentro de la pesca, especialmente de atún, representa el 1,4% de las exportaciones, además se lo toma como la actividad económica más importante del puerto de Manta (Pesca y Acuicultura. Alto impacto en la economía 2020). Este es uno de los productos que más representa en la economía ecuatoriana y a su vez una de las especies que se debe proteger frente a incursiones de las flotas pesqueras chinas y coreanas que se adentran en el mar de territorio ecuatoriano para extraer el atún y otros productos de mar, aprovechando la falta de regularización que tiene el mar ecuatoriano (Ver Anexo I Mapa 2).

Debe quedar claro que no se trata de un solo régimen internacional del mar, sino que se establecen varios regímenes articulados referidos a un adecuado manejo y control del mar, entre ellos se incluyen instrumentos como CONVEMAR, CPPS Y la OMI, entre otros.

4. La construcción de los Régimen Internacional Marítimo

Como se ha señalado, la influencia del mar en el desarrollo y crecimiento mundiales ha sido inconmensurable, y el constante intento de la humanidad por normar este espacio ha sido, de igual manera, un conjunto de esfuerzos interminables, ya que, institucionalizar un espacio con más de 360 millones de kilómetros cuadrados, y en el cual no existe un poder soberano ni coercitivo que lo limite, que no sea la voluntad política de los Estados ribereños, constituye una tarea de grandes proporciones.

Durante muchos siglos, “los océanos estuvieron sujetos al principio de libertad de los mares, introducido en el siglo XVII para limitar los derechos y la jurisdicción de las naciones sobre los océanos a la franja de mar que rodea las costas de un país. El resto del mar fue declarado territorio libre y propiedad de todos. Si bien esto continuó siendo así hasta el siglo XX, a mediados del mismo nació un ímpetu por extender los derechos nacionales sobre los recursos del mar. Existía una creciente preocupación por el impacto de la pesca de altura en los recursos pesqueros costeros y por la amenaza de la contaminación y los residuos nocivos. Estos últimos eran transportados por buques y

petroleros que navegaban por todas las rutas marítimas del mundo. Los peligros de la contaminación estaban siempre presentes y suponían una amenaza para los recursos costeros y para todas las formas de vida marina. Los navíos de las potencias marítimas competían por mantener su poder en las aguas mundiales e incluso debajo de estas.” (Organización de las Naciones Unidas 2016)

Ecuador, conjuntamente con Chile y Perú han sido protagonistas a nivel mundial, al contribuir a la creación del régimen jurídico internacional en temas marítimos, con la firma y ejecución de los Tratados de Santiago de 1952 y 1954, que normaban temas de pesca y que establecieron las 200 millas de mar territorial, al delimitar dichas zonas, utilizando el paralelo como herramienta para establecer los espacios marítimos.

Así, en 1958 se realiza el primer intento de establecer un régimen jurídico internacional en temas marítimos, con la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar, en ella se firman importantes instrumentos que daban forma a lo que después sería la CONVEMAR, y que iniciaba la construcción al menos del régimen jurídico en temas marítimos: Acuerdo sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, Plataforma Continental, Alta Mar y el Régimen de Pesca. En el marco de la ONU, el Ecuador vuelve a tomar protagonismo en estos temas, “siendo la primera vez que oficialmente se suscitó ante Naciones Unidas el problema de someter los fondos marinos a un régimen de control internacional, fue en la primavera de 1966, a través del representante de Estados Unidos, en el seno de la cuadragésima sesión del Consejo Económico y Social, el cual adoptó el 7 de marzo una propuesta conjunta de Estados Unidos, Ecuador y Paquistán, solicitando al secretario general de la Organización examinase el conjunto del problema.” (Gómez y Verduzco 2003, 437)

En junio del 1972 se firma y entra en vigencia la Conferencia de Estocolmo sobre el Medio Humano, en el cual no solo se tratan temas de medio ambiente, sino la prohibición del uso de armas nucleares en los fondos marinos y sobre todo la declaración como “patrimonio común de toda la humanidad”, de los recursos de alta mar.

A partir de la creación de la CONVEMAR como instrumento jurídico internacional en temas marítimos, la Organización de Naciones Unidas, ha tomado la iniciativa para consolidar las instituciones, planes, programas y proyectos de carácter marítimo, en diferentes campos, convirtiéndose en el único régimen jurídico en temas marítimos a

nivel mundial para la protección de los océanos, ello ha implicado impulsar simultáneamente acciones como las siguientes:

Tabla 1 Organismos a nivel mundial relacionados con la protección del medio ambiente marino

Organismos a nivel mundial relacionados con la protección del medio ambiente marino
Programa Regional de Mares. - creado por el Programa de Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente (PNUMA), cuyo objetivo es proteger los mares y océanos, además de promover el uso ambiental y racional de los recursos marinos,
Programa de Acción Mundial para la Protección del Medio Marino Frente a las Actividades Realizadas en Tierra. Es el único mecanismo intergubernamental mundial que se ocupa directamente de las relaciones entre los ecosistemas de agua dulce, terrestres, costeros y marinos.
Comisión Intergubernamental Oceanográfica, que junto con la UNESCO coordina temas de investigación, observación, mitigación de amenazas y gestión de zonas marinas, con amplia relación y cooperación con las autoridades locales de las ciudades puerto.

Fuente: (Organización de las Naciones Unidas 2016)

Elaborado por: Milton Gómez

Parte del andamiaje que sustenta la CONVEMAR, como un elemento del gran sistema llamado régimen jurídico internacional de los mares, es la Autoridad de los Fondos Marinos, creada el 16 de noviembre de 1994, con sede en Jamaica, y que responde a la ejecución de la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que trata sobre la organización, cuidado responsabilidades y actividades en el subsuelo marítimo, tomado en cuenta desde la terminación de la Zona Económica Exclusiva, es decir lo que la CONVEMAR llama “La Zona”. Institución internacional marítima de carácter jurídico, de la cual el Ecuador es parte desde septiembre de 2012, y que de momento no ha traído ningún tipo de beneficio al país, pues no han existido cambios significativos frente a los problemas marítimos que afronta el país, como la protección de sus recursos naturales y la seguridad frente a las actividades delictivas. (Jaramillo 2014)

A pesar de conformarse como un conjunto de leyes y otro tipo de marcos declarativos, normativos, relacionados, su poder e influencia a nivel mundial, es moderada, una de las razones es la no vinculación de potencias marítimas claves, no solo en temas de defensa, sino también en temas de producción de buques, comercio marítimo,

exploración o explotación de fondos marinos en la zona, como por ejemplo Estados Unidos, Gran Bretaña, que no han suscrito la CONVEMAR, o países como China, Japón, o España, que siendo parte de la Convención, no han suscrito la parte xi de la misma, lo que significa que es provisional los acuerdos hasta que sean ratificados, para estar en vigor. Los intereses que rondan en torno al uso de alta mar, incluyendo a los fondos marítimos, van mucho más allá que la pesca, incluyen, por ejemplo, la piratería, el contrabando, tráfico de migrantes, desecho de basura y desperdicios tóxicos, explotación del lecho marino, cacería de ballenas, trata de personas y prostitución, entre otras, son actividades que a diario se registran en una porción de los mares que no pertenece a nadie y que en principio son bienes públicos globales.

A pesar de la entrada en vigencia de la CONVEMAR, y la creación de un régimen jurídico internacional sobre diversos temas marítimos, con la anuencia de la Organización de las Naciones Unidas, es la misma ONU la que reconoce las falencias y la nula capacidad evolutiva de la llamada constitución de los mares, en temas como seguridad, regulación del comercio marítimo, medio ambiente, piratería, narcotráfico, y demás delitos, que pueden ser cometidos, no solamente en aguas territoriales de los estados ribereños, sino especialmente en alta mar. Esos temas no son abordados por ninguna de las instancias normativas o institucionales mencionadas, o si lo hacen tienen una efectividad muy limitada.

Es claro que la CONVEMAR en relación a delitos cometidos en aguas territoriales del Estado ribereño, otorga la responsabilidad al mismo para su tratamiento y solución, de acuerdo a su legislación interna y en ejercicio de la soberanía, el problema radica en el establecimiento de la jurisdicción y la tipificación de los delitos cuando los mismos son cometidos en alta mar.

Precisamente en este sentido, debe citarse en criterio de la UNCTAD quein considera que uno de los porblemás más importantes que existen dentro de CONVEMAR tiene que ver con la seguridad del comercio marítimo mundial, situación que es compleja debido al elevado volumen deo comercio mundial que se da por medio de los océanos, que es superior al 80%, de modo que se requieren de mecanismos y estrategias efectivas para alcanzar este objetivo (UNCTAD 2017, 17)

Los delitos más frecuentemente cometidos en las aguas territoriales del Estado, así como en alta mar se relacionan principalmente con las distintas formas de tráfico,

como el narcotráfico, tráfico de armas, personas, patrimonio natural y genético, aunque también están aquellos de carácter ambiental, como actividades extractivas ilegales o la contaminación de los océanos.

Según la Organización Marítima Internacional (OMI), el carácter internacional del transporte marítimo, reconoció que las medidas encaminadas a mejorar la seguridad de las operaciones marítimas serían más eficaces si se realizan en un marco internacional en lugar de depender de la acción unilateral de cada país. La CONVEMAR establece, la responsabilidad sobre este tema a cada Estado ribereño, siempre y cuando el mismo tenga desarrollado el ámbito de su regulación jurisdiccional.

Así, otro elemento del régimen internacional en temas marítimos con características, jurídicas, comerciales, operativas, de seguridad, ambientales, pero sobre todo para complementar los vacíos que tiene la CONVEMAR en estos temas, es la Organización Marítima Internacional (OMI), creada con la finalidad de que se convierta en la autoridad mundial para la creación e implementación de las normas de seguridad y la protección del medioambiente dentro del transporte marítimo, mediante el fomento y establecimiento de un marco normativo adecuado para tales fines, que en la actualidad ha asesorado la creación de cincuenta convenios y protocolos, así como varias recomendaciones sobre seguridad y protección marítimas (Organización Marítima Internacional (OMI) 2019).

La OMI, como organismo responsable de elaborar y adoptar medidas para mejorar la seguridad y la protección del transporte marítimo internacional, así como la prevención de la contaminación en el mar, la OMI ha tenido un rol primordial para cumplir las metas planteadas en el desarrollo sostenible de las Naciones Unidas en lo relacionado al derecho al mar, además de que ha tenido una participación importante en aspectos como la creación de convenios internacionales que permitan cumplir con sus objetivos de creación.

En este sentido debe afirmarse que la OMI constituye uno de las más importantes instituciones que realiza en manejo del mar, ya que tiene a su cargo áreas como el estudio del medioambiente y la protección marítima, así como el bienestar de buques, comercio y tripulaciones, siendo una de las instituciones más importantes en la creación de normativa de regulación para evitar la delincuencia dentro del mar. Es así que actualmente se ha realizado la suscripción de diversos instrumentos (ver anexo III) cuya finalidad es

el resguardo de la tripulación y pasajeros dentro de los buques, pero además la protección de la navegación marítima y la pesca ilegal.

Precisamente, uno de los casos más importantes de pesca ilegal que se ha dado en la actualidad, es la realizada por los buques pesqueros provenientes de China cerca del mar territorial de Ecuador, hecho ante el cual la Armada del Ecuador señaló con fecha de 22 de septiembre del 2020, que esta flota pesquera, abandonó paulatinamente las costas cercanas a las Islas Galápagos para dirigirse a aguas internacionales frente a las costas de Perú.

La actividad frente a las zonas cercanas a la costa de Galápagos duró varios meses donde se realizaron actividades de pesca a gran escala, lo cual trajo una serie de críticas de grupos ambientalistas en todo el mundo, pues fueron más de 300 buques los que permanecieron desde junio del 2020 en el límite de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de Galápagos, que se considera que es una de las más ricas del planeta para la captura de diversas especies marinas, algunas muy sensibles como los calamares gigantes o los tiburones, razón por la cual se despertó la preocupación del Gobierno ecuatoriano, (Ver Anexo I Mapa 8) (Flota pesquera, en su mayoría China, abandona zona cercana a Galápagos 2020).

Si bien estos esfuerzos por normar el manejo de las actividades en alta mar y combatir los flujos ilícitos, se aplican a través de andamiajes institucionales y normativos aceptados por la comunidad internacional, la gran mayoría de ellos son recomendaciones y sugerencias de previsiones y prevenciones en caso de ser víctima de un ilícito. Por otra parte, se han establecido acuerdos internacionales que caen en la gran área gris del derecho internacional, apelando a la buena voluntad de los estados ribereños para que, cooperen y actúen ante estos ilícitos, recomendando cambiar sus legislaciones internas para lograr así una concordancia con lo que persigue la OMI.

Nuevamente se puede observar que, a pesar de la normativa existente, las actividades en alta mar no pueden ser reguladas, controladas o coaccionadas, ya que no existe un ente real que tipifique delitos, los procese, los juzgue y los sancione. Un ejemplo claro es la denominada “isla basura del Pacífico”, que se encuentra ubicada en este océano entre Hawái y la costa de California y se halla compuesta por residuos de plástico que provienen de la contaminación de los ríos de todo el planeta, siendo actualmente el cuerpo de contaminación plástica más grande dentro de los océanos. En cuanto a su tamaño, Se

estima que tiene alrededor de unos 1.6 millones de km², lo que significaría que es más grande que Ecuador y Perú juntos, el doble de grande que el estado de Texas en Estados Unidos o tres veces el tamaño de Francia (NUMTRIC 2019) (Ver Anexo I Mapa 3).

En cuanto a la actividad pesquera, lo antes mencionado se repite a pesar de contar con instrumentos como el Acuerdo para la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar relativas a la pesca de peces pertenecientes a especies migratorias o trans zonales, o la misma Convención, tiene varios artículos referidos a la zona económica exclusiva que toman en consideración a las especies altamente migratorias, a las especies *anádromas* y *catádromas* y también a las que se encuentran fuera de las zonas económicas exclusivas de los Estados, en las cuales se dispone la obligación de que los Estados ribereños y los que realizan actividades de pesca a que efectúen negociaciones y acuerdos de cooperación. Sin embargo, debe considerarse que no solamente aquellas especies que se encuentran cerca de las zonas cercanas a las zonas económicas de otros países las que requieren protección, sino que otras migratorias que son altamente sensibles, y en este marco, la Convención lo único que puede hacer es recomendar que los Estados cuyos nacionales realicen actividades de pesca, efectúen procesos de organización regional o subregional con la finalidad de que se dictaminen reglas que permitan la preservación de las especies ya aseguren la reproducción de los peces, de allí que se puede concluir que las disposiciones de CONVEMAR resultan demasiado modestas en el caso de las especies migratorias, por lo que se requieren de otra acciones adicionales que garanticen su protección adecuada (Muñoz, Gárate y Montero 2007, 54-55).

En general, el vacío legal que existe en alta mar abre un abanico de posibilidades a los estados ribereños y no ribereños para actuar en estos espacios, sin ningún impedimento más que su capacidad de ejercicio de poder en las zonas que se adjudica, por ejemplo Chile dentro de su ley de 1992 delimitó una zona geográfica a la que denominó como mar presencial, misma que reguló a través de la creación de leyes y reglamentos de pesca, con la finalidad de brindar protección a las zonas que se encuentran fuera de su zona económica exclusiva de los barcos extranjeros, mediante la imposición de sanciones moderadas como prohibiciones de entrar o desembarcar su carga en los puertos chilenos o impedir escalas técnicas; una decisión que también fue adoptada por Argentina. Otras acciones muchas más drásticas fueron las tomadas por Canadá en 1995, que creó una ley en la cual las sanciones pueden ir inclusive a la captura de buques

extranjeros que realicen actividades de pesca fuera de su zona económica exclusiva, cuando las mismas estén dentro de la zona de la Organización Pesquera del Atlántico Noroeste (OPAN) (Muñoz, Gárate y Montero 2007, 55).

Esta situación abrió un litigio internacional entre España y Canadá, el cual fue dilucidado en el Tribunal Internacional de Justicia, es decir, la Convención carece de un mecanismo jurisdiccional para este tipo de querellas entre Estados, referente al uso o abuso de alta mar y el problema de la jurisdicción aplicable, como se manifestó en párrafos anteriores, y en cual el Tribunal de La Haya se declaró incompetente para conocer este caso.

5. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR).

La Constitución de los mares, la CONVEMAR, funge como un régimen internacional para los Estados firmantes, se basa en su normativa marítima interna y en los principios y reglas establecidos en la Convención, en especial en los temas de seguridad y defensa, en temas de demarcación de fronteras marítimas, zona contigua, pesca, la conservación de los recursos vivos de alta mar, la prevención de la contaminación y sobre todo de la investigación científica, entre otras dimensiones. Así, “La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CNUDM) es el marco jurídico en el cual se estructura jurisdiccionalmente el espacio marítimo. La CNUDM en su articulado define una serie de ámbitos territoriales que, en su totalidad o parcialmente, son declarados por los Estados ribereños.” (Vivero 2011, 45)

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), cuya suscripción por parte de los países arranca en la Bahía de Montego, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982 entra en vigor el 16 de noviembre de 1994, después de que sesenta Estados miembros de Naciones Unidas la ratificaron. “Codificó 320 artículos y nueve anexos que regulan casi todos los derechos de soberanía y jurisdicción de los Estados, la solución de controversias, aspectos ambientales, etc.” (Goyes, Límite marítimo Ecuador-Perú 2007, 13). Es decir, es una verdadera Constitución mediante la cual se establecen reglas para los diferentes ámbitos del uso del espacio marítimo.

La CONVEMAR busca garantizar la soberanía y jurisdicción de los Estados

ribereños sobre el mar y los recursos vivos y no vivos que en él existen, define los derechos y las obligaciones que tiene cada uno de estos Estados. Es el instrumento jurídico más importante que existe sobre temas marítimos en la actualidad. Son 168 países los que rigen sus espacios marítimos bajo esta convención como estados signatarios. “al momento de la ratificación o de la adhesión a la CONVEMAR cada Estado debe presentar sus líneas de base a la Secretaría General de las Naciones Unidas” (Fuerzas Armada del Ecuador 2018).

Según el Art. 310 de la Convención, espera que un Estado al firmar o ratificar con ésta, armonice las disposiciones internacionales de la Convención, con su legislación interna siempre que las mismas no tengan como objetivo excluir o modificar los efectos jurídicos de las disposiciones de la Convención en su aplicación a ese Estado.

Una meta fundamental de la CONVEMAR es la de establecer principios de cooperación internacional, para la preservación de los océanos, y sobre todo el desarrollo marítimo de las naciones. Regula el uso pacífico del mar y como se mencionó anteriormente, establece claramente los límites de los espacios marítimos a partir de las líneas base, definidas como “líneas de referencia a partir de las cuales se miden los espacios marítimos de un Estado, también constituye el límite de las aguas interiores sobre las cual el Estado ejerce soberanía absoluta es decir ríos y lagos.” ((DIGEIM) 2017).

En estrecha relación con la gobernanza marítima, implica un deber de cooperación entre los Estados de carácter institucionalizada, es decir, en la cooperación canalizada a través de las organizaciones supranacionales, ya sean regionales y subregionales. En este sentido la cooperación constituye uno de los pilares para la conservación y gestión de los recursos biológicos de alta mar. La cooperación en los espacios marinos se establece a través de las instituciones, instrumentos y acuerdos que se detallan a continuación” (Vivero 2011, 59), entre ellas CONVEMAR, la FAO, los convenios de mares regionales, las organizaciones regionales de pesca y las asociaciones bilaterales o multilaterales. Esto hace referencia a otro de los actores (o dimensiones) del régimen de los mares, la OMI (que cumple funciones y actividades específicas. ese es un tema que falta en su tesis, en la parte en que define y caracteriza a este régimen: debe poner todos los componentes o partes que conforman el régimen.

Sus objetivos principales son: “establecer un orden jurídico de los mares y océanos, que facilite la comunicación internacional y promueva su uso pacífico de los mares, alcanzando la utilización equitativa y eficiente de los recursos marítimos, para lograr el estudio, protección y preservación del medio marino y la conservación de sus recursos vivos.” (Valencia, Arellano, y otros s.f., 9).

Para lograr sus objetivos y desarrollarlos, la CONVEMAR se ve en la obligación de crear un organismo que, con el único fin de organizar y controlar las actividades de La zona, que comprende los fondos marinos, los oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional[...] por actividades en la zona se entiende “todas las actividades de exploración de los recursos de la Zona, es un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico específico establecido, de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás. Los Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención” (ONU. Organización de Naciones Unidas 2001, 26), dicho Organismo toma como nombre Autoridad Internacional de Fondos Marinos, ISA por sus siglas en inglés, dicha autoridad está constituida por los Estados partes de la Convención, y está formada por cuatro, órganos, fortaleciendo así el andamiaje institucional de la CONVEMAR.

En definitiva la CONVEMAR ha venido funcionando en la aplicación de su jurisdicción y en especial en la delimitación de fronteras, de igual manera ha servido como base para la implementación de regímenes normativos de preservación del medio marino, especies o pesca, en mares territoriales, lastimosamente no ha podido hacer mucho por la conservación o manejo de aguas internacionales y las implicaciones en especies marítimas, ya que una de las disposiciones principales de la CONVEMAR, es la utilización racional de los mares, con el único fin de que se garantice el uso pacífico del espacio marítimo.

Según el Art.279 de la CONVEMAR, los Estados se comprometen a resolver sus controversias por medios pacíficos, para ello se crearon diferentes mecanismos de solución alternativa de conflictos, para lograr una resolución pacífica de cada uno de los problemas suscitados entre los Estados.

Este mecanismo de solución de controversias tiene dos opciones, la primera de las cuales permite que sean los propios Estados los que escojan de manera voluntaria el medio para solucionar el conflicto relacionado con la interpretación o aplicación de la

CONVEMAR; mientras que el segundo mecanismo permite que sean los Estados los que realicen la petición de optar por cualquiera de los cuatro procedimientos competentes para tales casos que existen dentro de la misma Convención (Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar 2006, 27).

Es decir, establece tribunales y puede contar con la participación de terceros, acudiendo a un arbitraje internacional.

Las cuatro vías competentes establecidas por la CONVEMAR son:

- 1) El Tribunal Internacional del Derecho del Mar,
- 2) La Corte Internacional de Justicia,
- 3) Un tribunal Arbitral,
- 4) Un tribunal Arbitral Especial, que se encarga de temas controversiales con respecto a temas de pesca protección y preservación del medio marino, investigación científico-marina y navegación.

6. Los espacios en la CONVEMAR

La CONVEMAR replantea la teoría de las 200 millas de mar territorial, ya que en su Artículo 57, indica que la anchura de la zona económica exclusiva no se extenderá más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial consta un cambio sobre la visión del derecho marítimo tradicional, que modifica y a su vez añade nuevos espacios, propias de la realidad marítima internacional, estableciendo una nueva visión de soberanía y jurisdicción de los Estados ribereños.

La Convención, dividió los espacios marítimos en seis segmentos: Mar territorial, Zona Contigua, Zona Económica Exclusiva (ZEE), Plataforma Continental, Alta Mar, La Zona. (Ver Anexo I desde el Cuadro 2 hasta el cuadro 5).

7. Los Estados Periféricos

Para analizar la situación de los Estados periféricos en CONVEMAR es necesario una breve caracterización de ellos, recurriendo a Raúl Prebisch quien estudió los temas del desarrollo y sus problemas en América Latina como parte de la periferia dentro del Sistema Económico Mundial. Este es uno de los ejes de análisis Cepalino, como parte de la teoría Centro-Periferia, que se complementa con las tesis de André Gunder Frank, quien habla de un sistema de metrópolis y satélites, como la forma en que funciona el sistema internacional (Ver Anexo I Cuadro 6).

La teoría centro periferia fue desarrollada por el economista Raúl Prebisch (1901-1986), describe el funcionamiento de la economía dentro del sistema internacional, durante el siglo XX. Establece una dualidad que “consiste en la coexistencia de un centro, compuesto de países poderosos y avanzados, que monopoliza el desarrollo tecnológico, y una vasta y heterogénea periferia de países atrasados y dependientes que giran alrededor de aquel” (Borja 1997). Este constituye un mecanismo de reproducción de la hegemonía en América Latina. Los países desarrollados ocupan el centro, mientras los países en vías de desarrollo constituyen la periferia.

En este sentido, es necesario partir de algunos conceptos claves de este concepto y de las características de los modelos para poder relacionarlos con lo que sucede dentro del régimen del mar, empezando por los países de la periferia, que se caracterizan debido a su actividad económica “se orienta esencialmente a la producción primaria y sólo observan avances tecnológicos en su sector exportador”, mientras que en el caso de los países del centro “son los que cuentan con una estructura productiva más diversificada y con avances tecnológicos en todos los sectores” (Carranza 1986, 2, 3).

Aplicando lo señalado dentro del régimen del mar, se comprende como esta misma bipolaridad se presenta entre los diversos Estados a nivel internacional, ya que las potencias mundiales a nivel económico también se han constituido como potencias marítimas, esto debido a su creciente desarrollo en cuanto a su estructura productiva, que se ha caracterizado por la existencia de mayores recursos económicos, capacidad técnica y avances tecnológicos que han permitido una mayor y mejor explotación de los recursos marítimos, a lo que también se une una mayor capacidad técnica, operativa y poder militar para ejercer jurisdicción y soberanía dentro del mar.

Esta misma capacidad les ha permitido ostentar un mayor poder en cuanto al ejercicio de su derecho al mar, mismo que ha sido reivindicado de manera fáctico, sin necesidad de recurrir a la celebración y ratificación de instrumentos multilaterales, lo que se observa en el caso de potencias como Estados Unidos, Rusia o China que no han ratificado el régimen de CONVEMAR, sino que por sí mismas y debido a su poder económico, tecnológico y militar han podido hacer respetar la soberanía de territorio marítimo.

En contraparte, los países periféricos tienen una menor capacidad operativa, tecnológica y militar para realizar una explotación de los recursos marítimos y ejercer soberanía dentro de su territorio marítimo, de modo que el ejercicio de su derecho al mar ha tenido un lento crecimiento que el de los países del centro, y el modelo de aprovechamiento y explotación económica se han realizado bajo un modelo primario y poco tecnificado en comparación con los países industrializados. Asimismo, tampoco han podido hacer prevalecer sus derechos sobre el mar de factor, sino es por medio de la celebración de instrumentos multilaterales que tuvieron un mayor peso frente a declaraciones unilaterales que intentaron realizar. Por esta razón, su presencia dentro de los distintos regímenes de los mares que existieron, incluyendo el de COVEMAR se da con base a una necesidad política, económica, social y militar.

En este sentido debe resaltarse además que, uno de los aportes fundamentales de Prebisch es su énfasis en las articulaciones entre los problemas del desarrollo y subdesarrollo, la misma que se refuerza con las tesis de André Gunder Frank. Para Prebisch estos dos términos son relacionados debido a que: “El subdesarrollo de los países pobres es la consecuencia del desarrollo de los países ricos [...]. En otras palabras, el desarrollo de los países centrales se explica por el subdesarrollo de los países periféricos de América Latina, Asia y África.” (Borja 1997).

Esto se explica en la teoría de Prebisch en el hecho de que existe una balanza de pagos persistentemente desfavorable para los países periféricos, quienes son productores de materias primas frente a los países del centro que tienen amplia capacidad tecnológica para la transformación de esta materia, lo que provoca este desbalance (Carranza 1986, 2, 3).

Aplicando este hecho al régimen de los mares, se observa como en idéntico sentido, el desarrollo de las potencias marítimas se ha dado con base al subdesarrollo de

los países periféricos, ya que mientras los primeros tienen la capacidad de crear por sí mismos medios cada vez más diversificados y tecnológicos para las actividades de explotación de los recursos marinos y militares para ejercer el control soberano de sus aguas, los países periféricos realizan solo una explotación limitada de sus recursos y venden esta materia prima para que sea procesada en los países del centro; pero además, aun con la obtención de los recursos económicos derivados de estas actividades, dependen de la tecnología que los países del centro les puedan suministrar para la realización de actividades de explotación y defensa de su soberanía marítima, lo que en definitiva tiene como consecuencia una dependencia económica y tecnológica de los países de la periferia hacia los del centro, y un crecimiento extremadamente lento de los primeros frente a los segundos.

En este sentido, Prebisch menciona que hay un claro desequilibrio en América Latina, no sólo económico, sino también social, cultural y laboral ya que las enormes ventajas del desarrollo de la productividad no han llegado a los países periféricos, de modo que su población también se ha visto limitada al acceso de dichas ventajas, lo cual ha tenido también un impacto en la construcción de diferencias acentuadas en todos los niveles, incluyendo las “fuerzas de capitalización, puesto que el margen de ahorro depende primordialmente del aumento en la productividad” (Prebisch 1998, 66).

Según esta postura, los países de América Latina se enfrentan a un problema muy grande, por la bipolaridad que existe en la región, ya que se establece una clara inequidad entre los países desarrollados y los países en vías de desarrollo. Esto determina el poder relativo de cada uno de los Estados, en el sistema internacional, así como condiciones muy diferenciadas para el desarrollo económico.

De este modo se comprendería como los países débiles apuestan a los organismos internacionales, las instancias de cooperación o la firma de tratados y acuerdos, buscando fortalecer de alguna forma su capacidad negociadora y la defensa de sus intereses. En el caso específico de la CONVEMAR, para proteger su litoral y no permitir que los Estados más poderosos aprovechen de la debilidad de los Estados periféricos, aunque de hecho, la creación de este régimen también ha tenido alguna ventaja para los países del centro y no solamente para los de la periferia, sobre todo en lo que se refiere a las excepciones que se establecen en cuanto a las actividades que se pueden desarrollar dentro de las zonas de económicas exclusivas, donde no se ejerce soberanía plena en diversos aspectos

económicos y militares a diferencia de lo que ocurre dentro del mar territorial, de allí que países como Estados Unidos no han optado por la ratificación de este instrumento.

A manera de conclusión se establece que, en América Latina, existe un conjunto de Estados, ciudades y puertos periféricos que a nivel global comparten situaciones comunes, como por ejemplo en el sudeste asiático, en ciertos sectores de la India, del Mediterráneo y del África. Lo que se pretende aclarar es que esta teoría aplicada del centro-periferia, puede ser explicada también en términos marítimos, de economía y políticas azules, de procesos de conservación marítima, de oportunidades de cooperación marítima, de establecimiento de fronteras marítimas, seguridad y defensa de las mismas, gobernanza de espacios marítimos, ente muchas otras variables, debido a que las circunstancias de tenencia de poder y de ausencia del mismo, se repiten de manera sucesiva en sus procesos de aplicación.

En definitiva es de suma importancia darnos cuenta que este es un instrumento en el cual se establece que los principales actores de dicho instrumento y quienes los tratan de adaptar dentro de su política marítima son los Estados periféricos, ya que como es de conocimiento los Estados Unidos país potencia una vez que firma un Convenio como es la CONVEMAR y ve que sus aguas o su soberanía se ven afectadas por el tema de las 200 millas y las diferentes zonas que establece la CONVEMAR, opta por no ratificar su postura dentro de CONVEMAR, lo que hace que se vea un Convenio para Estados periféricos que carecen de una política marítima clara que pueda controlar de una manera clara tal y como lo hace ls Estados Unidos su territorio marítimo.

Capítulo Segundo

Implicaciones de la ratificación de CONVEMAR por parte del Ecuador: Con énfasis en la frontera marítima

Una vez analizado en el capítulo anterior el Régimen Internacional de los Mares, la gobernanza marítima, tanto en América Latina como en la Unión Europea, y la CONVEMAR en su andamiaje institucional, en este capítulo se analiza la relación del Ecuador con la gobernanza marítima y sus fronteras. El ingreso del Ecuador a la CONVEMAR, examinando sus consecuencias sobre este manejo y el control del mar ecuatoriano, en particular en cuanto a la seguridad marítima (frente al narcotráfico y la piratería), y a la protección de los recursos marinos, especialmente de la pesca.

1. América Latina en el Régimen Internacional del Mar y en la CONVEMAR

La mayoría de los países latinoamericanos son miembros de la CONVEMAR y algunos han ratificado su ingreso, mientras otros como Venezuela, Perú y Colombia, no han ingresado. En el caso de Colombia, firmó la intención, la cual no ha sido ratificada. La firma de este instrumento se realizó en razón de reclamos limítrofes que existían con Venezuela y después de varios años existe un debate en el país respecto de su ratificación. Aunque se evidencia que no se avanza con el proceso, esto es claro por los problemas de delimitación marítima con Nicaragua. Se puede interpretar que no hay un interés real del Estado colombiano, ya que no efectiviza dicha ratificación, se observa el límite con el Ecuador (Ver Anexo I Mapa 9) (Vega, Serebrenik y Aponte 2018).

En el caso del Perú, no ha ratificado la CONVEMAR, manteniendo vigente la Declaración de Santiago de 1942, recogida incluso en el texto de la Constitución peruana, donde se determina las 200 millas de mar territorial para el Estado. Que además tiene un sentido histórico, pues fueron los Estados Unidos el creador de esta tesis de las 200 millas que se mantiene hasta la actualidad. El gobierno peruano además de optar por la misma posición, tiene problemas limítrofes marítimos con Chile, que no han sido resueltos⁴

⁴ El fallo de la Corte de La Haya sobre la delimitación marítima entre Chile y Perú del 27 de enero de 2014, resolvió entre la República del Perú y la República de Chile,3 iniciado por la primera el 16 de enero de 2008, estableciendo que el punto de inicio del límite marítimo entre el Perú y Chile es la intersección del paralelo geográfico que cruza el «Hito n.º 1» con la línea de bajamar, por lo que el Perú perdió un área marítima total de algo más de 50 000 km² (Á. Velásquez, Ecuador y los nuevos temas del mar 2012).

(Fernández 2008). Cualquier Estado que no ha ratificado la convención, no tiene que someterse a su jurisdicción en caso de controversias, dispuesto en este instrumento, lo que puede favorecer los intereses de cualquiera de las partes que tenga una controversia (Mosquera 2004).

En el caso de Estados Unidos, en el año de 1982, fue el presidente Ronald Reagan, quien en la III Conferencia sobre el Derecho el Mar, decidió no firmar ni ratificar ese instrumento, aduciendo que, con la firma de ese tratado, existirían problemas de seguridad y de soberanía, al encontrar que existía una desigualdad en la Convención, expresaron su disconformidad, ante la parte XI, referente a la exploración y explotación del lecho marino, misma que también fue expresada por otros países como Inglaterra y Venezuela.

Entre los años 1992 y 1994 se reformó estos aspectos, por lo que los países acordaron en un plazo de cuatro años firmar la ratificación de la convención. En 1998, el gobierno norteamericano recibió el informe de la CONVEMAR saneando los asuntos que fueron solicitados, para ello el cambio de mandato al presidente Clinton quien continuó con el proceso que remitió al Senado, fue reprobado porque consideraban que persistían los problemas antes señalados. Desde entonces no se ha retomado la adhesión al convenio (Á. Velásquez 2012, 22).

Sin duda, el hecho de que estos países no hayan ratificado la CONVEMAR tiene un gran impacto sobre la seguridad jurídica del derecho del mar, pues desde el punto de vista jurídico, un Estado, al no haber firmado y ratificado un instrumento, no tiene obligación jurídica de cumplir con las obligaciones establecidas en él. Así el instrumento deja de ser universal y su normativa no rige para dicho Estado, por lo tanto, no se le puede someter a la jurisdicción internacional en particular al mecanismo de resolución de conflictos creado por este instrumento.

Al no ser vinculante para el Estado que no ratifica el instrumento, esto tendrá un efecto sobre las controversias generadas con otros Estados que no son parte del mismo, como sucede en el caso de la CONVEMAR. Existen controversias principalmente en lo que se refiere a la delimitación de las fronteras marítimas, pues los Estados aplican distintas fórmulas para establecer los límites marítimos, de modo que en algunos puntos no coinciden. El único mecanismo para resolver ese tipo de conflicto será la negociación y el acuerdo directo entre los Estados, pues no existiría un régimen común jurisdiccional al que se pueda someter la controversia.

Sin embargo, en criterio de Ángel Velásquez (2012) esto no resulta del todo cierto, ya que dentro del derecho internacional se ha considerado que la obligatoriedad de CONVEMAR se da porque se convierte en un tratado constitutivo de amplio espectro, debido a que la misma unifica la normativa marítima, de modo que creación de organismo y su orden jurisdiccional resulta obligatoria y vinculante para todos los Estados, incluyendo los no ratificantes, debido a que el peso internacional del derecho del mar creado por la Convención, de modo que se tiene la expectativa que a mediano o largo plazo esto resulta un factor decisivo para que todos los Estados terminen por ratificar este instrumento (Á. Velásquez 2012, 30).

Desde la perspectiva referida, el hecho de que algunos de los países no hayan ratificado la CONVEMAR, no impide que, de cierto modo, la misma es aplicable para todos, en razón de su universalidad, por el gran número de países que la integran, de modo que existe un peso de la Convención que obliga a los Estados a largo plazo, a firmar su adhesión al instrumento y, por lo tanto, a cumplir con las obligaciones dispuestas en el mismo. Sin embargo, dicho autor reconoce que actualmente, en lo que se refiere al régimen del mar, existen algunos problemas que no han hecho posible la aplicación universal de la CONVEMAR, entre la que se encuentra el hecho de que existe normativa anterior a la CONVEMAR de carácter laxo y declarativo, que ha hecho que exista una confrontación de las posturas y de los intereses de los Estados y particulares, lo cual se ha visto reforzado por el hecho de que existen países periféricos que no tienen mayor peso económico y político y que no pueden imponer su postura; y finalmente, en el hecho de que al final, el cumplimiento efectivo de CONVEMAR radica en la voluntad de los Estados para cumplir con la misma, ya que el uso de medios coercitivos para tal efecto ha sido prácticamente nulo (A. Velásquez 2012, 31)

De acuerdo con lo explicado, se observa como dentro del régimen del derecho de los mares, al existir distintos criterios, algunos de los cuáles son previos a la CONVEMAR y todavía son reconocidos por los Estados, existan controversias y discrepancias entre ellos. También la misma configuración de la CONVEMAR, en base al espíritu de buena voluntad y colaboración entre los Estados para su aplicación, ha llevado a no se hayan utilizado los medios coercitivos para exigir su cumplimiento, de modo que la aplicación de la fuerza para el cumplimiento de las reglas de este tratado, desde su creación hasta la actualidad ha sido nula.

Otro aspecto que se señala en el criterio antes expuesto, tiene que ver con el peso de los Estados, ya que la aplicación del régimen depende mucho del peso que tienen los mismos en la región o en el mundo, pues su influencia resulta determinante al momento de que se quiera obligar a que se adhieran a un instrumento, como en el caso de Estados Unidos, el cual a lo largo de la existencia de la CONVEMAR solo ha mostrado algún leve interés por ingresar a este régimen, pero nunca ha concretado esta intención, pues sus intereses económicos, políticos y militares prevalecen sobre su deseo de legitimar a un régimen multilateral. En el caso particular de los Estados Unidos, como se ha mencionado, fue el creador de la tesis de las 200 millas de mar territorial y mantiene esta tesis hasta hoy. Otros países que también apoyaron dicha tesis, pueden ratificar tal posición, como en el caso de Perú y Colombia, quienes continúan con la tesis de las 200 millas que se consolidó con la Declaración de Santiago de 1952.

Finalmente es oportuno señalar que otro factor determinante para la configuración de distintas posturas sobre el derecho al mar, ha sido el refuerzo de las alianzas entre distintos países, como precisamente ocurrió con la Declaración de Santiago, pues los países Latinoamericanos por sí mismos no tienen el peso y la misma influencia que los Estados Unidos para declarar su derecho al mar de manera autónoma, por lo que buscaron la construcción de alianzas de países dentro de la región, para que sus tesis sobre al derecho al mar sea aceptada por la comunidad internacional. Aunque en la actualidad, algunos de estos acuerdos hayan perdido a varios miembros, la existencia de varios países que no están dentro de la CONVEMAR, les otorga cierta legitimidad en su reconocimiento.

2. Gobernanza marítima del Ecuador

Estados Unidos, secundado por otros 34 países, todavía no ha ratificado el Tratado, al igual que otros tratados, incluidos el de los Derechos de los Niños, el del Derecho del Mar, lo que sería muy provechoso para Washington. Lo han acompañado Rusia y China, o sea la mayoría de los miembros permanentes del Consejo de Seguridad. Sería difícil explicar cómo los miembros permanentes del Consejo encargado de la seguridad del planeta son responsables de la venta del 80% de armamentos. (Savio 2015, 194)

El mundo es ingobernable para Savio, quien presenta una serie de situaciones que a lo largo de la historia demuestran que los intereses económicos, políticos o de otra índole definen un nuevo orden mundial dentro del cual el derecho del mar, como manifiesta en la cita anterior tiene una doble realidad, pues en muchos de los casos

aquellos que se han comprometido a proteger los recursos mediante una serie de compromisos, o han hecho caso omiso de los compromisos adquiridos o no se han comprometido, como es el caso de los países que no han ratificado su inclusión en la CONVEMAR.

La gobernanza de los mares no coarta las facultades que tiene el Estado ecuatoriano para tomar decisiones sobre uno de los recursos más importantes que posee el país, su objetivo principal es el de vincular a las Convenciones Internacionales con las Organizaciones Internacionales que regulan los mares, para que así se pueda lograr un desarrollo sostenible de los océanos a nivel regional, como a nivel nacional y mundial. “La nueva gobernanza, es una forma novedosa de sociedad en la que los objetivos tradicionales de los gobiernos como el bienestar, la prosperidad y la seguridad, ya no se pueden lograr si el centro actúa solo.” (Walters 2004, 29) citado por (Pécoud 2020). Es decir, el Estado otorga la capacidad y las políticas de acción tanto a las fuerzas terrestres como a las marítimas, para que hagan un análisis óptimo del desarrollo y explotación de los recursos marítimos, y así mantener un control adecuado que evite los abusos provocado por el uso indiscriminado de este recurso, como por ejemplo el control de la pesca, como sucede en los estados altamente desarrollados.

Según Scott Hajost dentro del informe de la UICN⁵ de 2003 menciona que la gobernanza tiene tres propósitos. El primero es el servir como una guía de carácter general para el uso y desarrollo de los instrumentos normativos internacionales, de modo que la importancia de este principio se encuentra en que el Estado debe contar con la capacidad para tomar decisiones que le permitan formular políticas adecuadas de control marítimo, para que se adhiera a cualquiera de las convenciones existentes y que con ello logre un nivel adecuado de protección de su derecho al mar (Goyes, Fondos marinos de soberanía y jurisdicción del Ecuador 2009, 2).

Un segundo propósito tiene que ver con la identificación de las fortalezas y las debilidades de cada Estado, para poder establecer la forma de actuación dentro del marco legal adoptado y así poder realizar un manejo adecuado de los recursos marítimos. Finalmente, el tercer propósito implica la discusión de la forma de gobernanza de los océanos a nivel regional, tomando en cuenta la importancia de protección que debe existir

⁵ International Union for Conservation of Nature.

hacia estos ecosistemas (Dávalos, La Gobernanza de los Espacios Marítimos del Ecuador 2015, 11).

El Ecuador ejerce soberanía sobre el suelo y subsuelo marítimos, mismo que se extienden desde las costas insulares de Galápagos, hasta una distancia de 200 millas náuticas, cuya mediación se efectúa desde las líneas base que unen los puntos más extremos de la costa continental y también de las islas Galápagos. En cuanto a la superficie existente del territorio marítimo es de aproximadamente 1.100.000 km². Sus límites han sido convenidos con Colombia, Perú y Costa Rica, siendo la excepción a esto el límite exterior de la plataforma amplia de Galápagos” (Goyes, Fondos marinos de soberanía y jurisdicción del Ecuador 2009, 2).

Es de suma importancia a lo largo de este capítulo el análisis de la frontera. La aplicación de un incipiente pero progresivo proceso de gobernanza marítima en el Ecuador SE inicia con la firma de los mecanismos fundamentales que se encuentran el apartado de la Declaración de Santiago de 1952, establecida debido a las necesidades de solucionar los problemas de explotación abusiva por parte de las flotas extranjeras, situaciones que se presentan en los mares de Ecuador, Chile y Perú, un problema para el cual fue necesario establecer una política y una normativa, que guíe el manejo adecuado de los mares en los Estados ribereños.

En esta Declaración se expusieron varias posiciones de cada uno de los Estados firmantes, pero la clave para este análisis es lo expuesto por Ecuador, que señaló la importancia de la zona del Pacífico Sur que va desde Galápagos hasta la Antártica, debido a que la misma es una zona de gran diversidad en la cual existen procesos naturales muy importantes como la procreación de peces y ballenas, que es vital para el equilibrio del ecosistema marítimo, así como también para que los Estados ribereños de estas zonas consideren la riqueza con la que cuentan y pueda ser de provecho para los mismos; de modo que la ampliación a las 200 millas otorgaría beneficios en cuanto a reglamentación de este espacio sobre las actividades que pueden ejercer los demás países y que no pueden realizar por sí mismos los Estados, mediante la imposición de impuestos (Lara Brozzesi 2007, 27).

Se observa que la intención del Ecuador fue la de tratar de frenar la creciente industria ballenera chilena, que actuaba de forma extensiva en territorio peruano y ecuatoriano. Otra fue la proteger la pesca del atún, cuya especie fue la primera en ser

industrializada por el Ecuador. A la par se lograba proteger el espacio marítimo, por lo que el Ecuador sostuvo la tesis de las 200 millas marítimas como extensión del mar territorial y el paralelo como forma de delimitación la frontera marítima con el Perú (Ver Anexo I Mapa 10).

En términos generales, lo que sucedió y sigue sucediendo es que los Estados que carecen de riqueza marítima, sea en especies migratorias o estacionales, o de fondos submarino, tienen la capacidad para armar grandes flotas itinerantes que se desplazan atravesando los límites para apoderarse de las riquezas marítimas de otros Estados.

Antes de la Declaración de Santiago lo que estaba ocurriendo en el mar territorial de Ecuador, Chile, y Perú, es que existía una extensión del mar territorial y de la zona contigua que no resultaban suficientes para conservación y aprovechamiento de las riquezas marinas, además de que la extensión de la soberanía y jurisdicción exclusivas de hasta una distancia de 200 millas, que comprendía además una sola unidad de mar, suelo y subsuelos adyacentes. Esta misma disposición se aplicaba en el territorio de las islas marinas, pero si las mismas se encontraban a menos de 200 millas de la zona marítima de otro país, la zona de las islas se limitaría “por el paralelo del punto en que llega al mar la frontera terrestre de los estados respectivos” (Arroyo 2007, 39). (Ver Anexo I Cuadro 3).

Es importante, recalcar que, para lograr la gobernanza adecuada de los mares, cada Estado debe dotarse de un nivel de competencia técnica y militar, es por esto que el Ecuador debe desarrollar y fortalecer cada una de las instituciones, áreas y unidades que están a cargo de cualquier actividad marítima, a fin de dar cumplimiento a las disposiciones de la Constitución, que, en la sección sexta del aguas muestran una amplia visión de lo que es el uso y aprovechamiento del agua, los ecosistemas marinos y su manejo, establecen responsabilidades para la planificación, regulación y control, y la autoridad para construir un andamiaje institucional que gestione dichos recursos.

Por otro lado, es de suma importancia dentro de la gobernanza marítima del Ecuador la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), como un sistema marítimo regional estratégico, para coordinar las políticas marítimas de los países que se encuentran bañados por las aguas del Océano Pacífico, (Chile, Colombia, Ecuador y Perú). Entre sus principales actividades, se contempla la realización de estudios científicos relacionados con el fenómeno del niño, a fin de pronosticar oportunamente éste fenómeno y alertar a sus poblaciones de los riesgos climáticos, ésta 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. Así mismo, establece como objetivos la conservación y aprovechamiento de los recursos vivos y no vivos, los cuales deben ser aprovechados por la población de los Estados ribereños en un cien por ciento.

Así mismo, la CPPS plantea un conjunto de políticas de protección en casos de desastres naturales, principalmente de los tsunamis que se pueden presentar en las zonas costeras de cada uno de los estados miembros, estableciendo mecanismos como educación, estrategias de prevención para la población y las instituciones responsable en el Ecuador el Instituto Nacional de Meteorología e Hidrología, a las Fuerzas Armadas, Bomberos, entre otros. Otra línea de trabajo de la Comisión Permanente del Pacífico Sur es la regulación y apoyo a la pesca artesanal, con miras a promover la pesca sostenible y prevenir la sobreexplotación de los recursos marítimos, es decir, establecer una política de explotación racional y cuidado medioambiental dentro de cada Estado.

Se busca construir una política que regule los mares y océanos a nivel regional, con peso dentro del sistema internacional, llevando a que la CPPS sea una institución fuerte dentro de la gobernanza y regulación de los océanos a nivel regional. Sus miembros han firmado también el Convenio para la protección del Medio Marino y las áreas costeras del Pacífico sudeste, con el que los Estados miembros de la CPPS se comprometen a la conservación y preservación del medio ambiente, dentro de la Cuenca del Pacífico, mediante el control de la basura dentro de las costas, el reciclaje y el control del uso excesivo de productos que puedan contaminar el mar. Así mismo, se establece un plan de acción para la protección del medio marino y zonas costeras del Pacífico Sudeste, para la conservación de la biodiversidad marítima y el control de los productos contaminantes del medio marino, entre ellos control de aguas residuales, derrames de hidrocarburos, estableciendo programas de monitoreo de las costas.

2.1 La Política del Estado ecuatoriano en el mar:

Para comenzar es necesario conocer, por lo menos a breves rasgos, el manejo político e institucional que el Ecuador ha dado a los temas marítimos, los cuales han sido manejados desde el gobierno central. A tal efecto, es importante evidenciar través del análisis si existe o no una política de Estado real, sostenible y sustentable que maneje de

forma “integral” los temas marítimos y que agrupe labores de instituciones que compartan competencias y responsabilidades sobre el tema.

Un hito histórico clave es la firma de los Acuerdos de Santiago de 1951 y 1954, que si bien fueron Acuerdos que abordaron temas de pesca, sentaron un importantísimo precedente en dos ASPECTOS claves para el futuro del Ecuador: el primero, fue la utilización del paralelo para establecer las zonas marítimas de pesca y a su vez para evidenciar la frontera marítima con el Perú. Décadas más tarde este argumento fue utilizado para cerrar la frontera marítima con el vecino país de sur. El segundo fue el reconocimiento del espacio de doscientas millas marítimas como mar territorial, sobre el cual el país se tendría total soberanía; esta tesis que fue discutida a nivel mundial y el Ecuador estaba entre sus impulsores.

En esos mismos años, con la incipiente experiencia en temas marítimos, se inician varios desarrollos institucionales y normativos, así, el antecedente de la Autoridad Marítima Nacional lo constituye la Marina Mercante.⁶ Se promulgó el Reglamento de Trámites en la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral y Capitanías de Puerto de la República, en el cual, se le otorga atribuciones y competencias para el control de las naves, personal mercante y las zonas de playas y bahías.

El Código de Policía Marítima,⁷ y sus reformas, es el cuerpo legal en el cual se establecen las obligaciones, atribuciones y competencias de las autoridades marítimas para el control de las naves, la navegación, el personal de la Marina Mercante Nacional y el control y prevención de la contaminación de las costas y aguas nacionales producida por hidrocarburos, playas y bahías.

En la Ley General del Transporte Marítimo y Fluvial, se otorga a la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, competencias para velar por la aplicación de las normas internacionales o tratados de los que el Ecuador sea signatario, control del transporte y tráfico marítimo, de las naves y del personal de la Marina Mercante; y, con la Ley General de Puertos, se otorgó competencias para el control de las Autoridades Portuarias y Terminales Privados.

⁶ Creada mediante Decreto No. 116 del 25 de enero de 1951, publicado en el Registro Oficial No. 735 del 9 de febrero de 1951

⁷ Publicado en el Registro Oficial No. 1212 del 20 de agosto de 1960. Versión digital: <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/ecu165922.pdf>

En la Ley de Régimen Administrativo de los Terminales Petroleros, se establece que las Superintendencias de los Terminales Petroleros dependerán administrativa y financieramente de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, se les concede las atribuciones determinadas para las Capitanías de Puerto, según el Código de Policía Marítima.

Mediante Decreto Ejecutivo⁸, en el cual se dispone que la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, tendrá bajo su cargo y responsabilidad la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral (DIGMER).” (DIRNEA 2014)

Como se puede observar, históricamente los temas marítimos manejados por el Estado desde, al menos la mitad del siglo pasado, se orientaron básicamente a temas comerciales, reconociendo la importancia de las ciudades puerto como Guayaquil, Manta y Esmeraldas, tratando de normar su uso y ejercer la soberanía sobre su espacio marítimo. Pero al parecer, el manejo integral de los recursos marítimos no ocupó un lugar relevante en la agenda política del país, sino desde el año 2012, fecha en la que se ratificó la adhesión del país a la CONVEMAR⁹, Si bien el mandato entregó al Ministerio de Relaciones Exteriores la responsabilidad de la ejecución del Convenio, esta Cartera de Estado no impulsó acciones o políticas que necesitaba el país, para impulsar los intereses nacionales en torno a los temas del mar, compensando las implicaciones asociadas a la cesión de soberanía marítima asumida con el ingreso a la CONVEMAR.

Un año más tarde, en el Plan Nacional del Buen Vivir (PNBV) 2013-2017, se crean directrices muy generales entorno a la CONVEMAR, intentando acoplar su institucionalidad con la normativa interna para su aplicación, y proyectando, en escenarios prospectivos, su aplicación. El PNBV no cambia la institución responsable de la ejecución de la convención en el país, más bien compromete aún más a la cancillería, ya que, amplía el espectro de acción de esta normativa en el país incluyendo la definición de las políticas y estrategias en aspectos relativos al mar, la defensa y aprovechamiento de recursos, etc., así:

Tabla 2La CONVEMAR en los Objetivos del PNBV

⁸ No. 8 del 15 de enero del 2007, publicado en el Registro Oficial No. 18 del 8 de febrero del 2007, se creó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

⁹ Mediante publicación en el Registro Oficial Suplemento 857, de 26 de diciembre de ese año.

Objetivo del PNBV	Temas atinentes a la CONVEMAR
3.12. Garantizar el acceso a servicios de transporte y movilidad incluyentes, seguros y sustentables a nivel local e intra nacional	Controlar el cumplimiento de las regulaciones establecidas por la CONVEMAR y otros acuerdos internacionales para la navegación y la seguridad de la vida humana en el mar.
11.4. Gestionar el recurso hídrico, en el marco constitucional del manejo sustentable y participativo de las cuencas hidrográficas y del espacio marino	Articular la normativa nacional a la CONVEMAR, en lo relativo al uso sustentable, a la preservación y a la protección de los recursos marino-costeros existentes en los espacios marítimos bajo jurisdicción nacional.
12.5. Preservar la integridad territorial del Estado y sus soberanías, en el marco de estricto respeto de los Derechos Humanos	Garantizar la soberanía y la seguridad nacional en el mar, en el marco de la CONVEMAR y otros acuerdos internacionales sobre el ámbito oceánico y marino-costero.

Fuente: <https://www.cpcacs.gob.ec/wp-content/uploads/2015/12/PNBV-2013-2017.pdf>

Elaboración: propia

Este intento de construir una política de Estado con ejes transversales, debido a sus amplias responsabilidades y a la variada necesidad de competencias, entorpecida justamente por limitaciones en sus capacidades y falta de claridad en la asignación de las competencias, dando lugar a divorcios administrativos, legales y jurisdiccionales, pero sobre todo una ausencia o falta de claridad de la normativa interna nacional.

La Cancillería ecuatoriana no asignó toda la importancia debida al manejo de los temas del mar. A nivel institucional, luego de la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR, esos temas se manejaban dentro de la unidad de Soberanía, que se activó para negociar el cierre de la frontera marítima con Costa Rica en el año 2016 bajo las reglas de la Convención.

En este sentido, deba afirmarse que uno de los déficits que ha tenido históricamente el Ecuador y que han impedido que se convierta en una potencia marítima, pese a su privilegiada posición geográfica ha sido la institucionalidad en estos temas, pues históricamente han sido solamente las Fuerzas Armadas quienes “crearon instituciones que tomaron a cargo el diseño e implementación de regulaciones y normativas

relacionadas al aprovechamiento de los recursos marítimos”, hechos que estuvieron plagados de limitaciones, obstáculos e inconvenientes técnicos, siendo solo a partir del año 2011 cuando “el Estado tomó a cargo el manejo de los temas marítimos, mediante la creación de la Secretaría Técnica del Mar” (Dávalos 2015, 55).

Este relevo institucional, generacional y académico del Estado ecuatoriano se dio con la finalidad que exista un proceso de transformación de la educación, el conocimiento, la investigación y el mejor desarrollo de los temas marítimos, que permitan que el Ecuador se constituya en un país que regule eficientemente sus espacios marítimos y ejerza una adecuada jurisdicción para incorporarlos en su desarrollo nacional.

Este hecho debió haberse materializado a partir de la ratificación de CONVEMAR, ya que mediante la adhesión de Ecuador a este régimen debió haberse creado una estructura institucional adecuada y especializada en estos temas que le permitieran aprovechar todas las potencialidades que implica la ratificación de este instrumento, ya que con ello se hubiera mejorado ampliamente la potencialidad de Ecuador del derecho al mar, solucionando en menor tiempo aspectos que todavía hoy constituyen un problema para el Estado ecuatoriano en cuanto al manejo de este importante derecho.

Actualmente, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana cuenta con un asesor para temas marítimos, puesto en el cual, siempre rota un Capitán de Navío de la Armada, con tareas difusas y de poca coyuntura que no aportan a la labor de la Cancillería en los temas del mar. Por competencia tácita, y hasta cierto punto por lógica, la Cancillería ha derivado el tema a la Armada del Ecuador, la cual a través del INOCAR, DIRNEA, DIGEIM, etc., mantiene un seguimiento periódico del tema. Así se evidencia un primer divorcio institucional entre dos instancias del Estado que tienen responsabilidades en los temas del mar, pero mantienen una débil coordinación de sus acciones, debilitando las políticas del Estado en este campo.

En el intento de establecer esta política de Estado como un eje transversal en la institucionalidad en el país, entra un tercer actor en la escena marítima, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Subsecretaría de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial, cuyo objetivo es: “Impulsar el desarrollo de la actividad marítima y fluvial optimizando los servicios portuarios en Ecuador, con el objetivo de posicionarlo como

uno de los principales actores en el manejo de carga dentro de nuestra región” (Ministerio de Transporte y Obras Públicas s.f.).

Con el Decreto Ejecutivo No.1111¹⁰ se creó la Dirección Nacional De Los Espacios Acuáticos (DIRNEA), como Autoridad Marítima Nacional, dependiente de la Comandancia General de Marina. El Art. 3 de dicho cuerpo legal define sus competencias, atribuciones y funciones, entre las cuales está el control, orientación y mantenimiento de las Capitanías de Puerto, Cuerpo de Guardacostas, Secretaría Ejecutiva de Protección Marítima y Escuela de Marina Mercante Nacional. También se dispuso que la Subsecretaría de Puertos Transporte Marítimo y Fluvial asuma las funciones y atribuciones como Autoridad Portuaria Nacional y de Transporte Marítimo y Fluvial (Ver Anexo I Cuadro 8).

Aquí se evidencia el segundo divorcio, esta vez tripartito, entre la Subsecretaría de Puertos Transporte Marítimo y Fluvial, a quien se le otorga autonomía descentralizada y desconcentrada a nivel de Autoridad Portuaria Nacional y de Transporte Marítimo y el Ministerio de Transportes y Obras Públicas; y, a su vez con el Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, con quien estas dos instituciones no coordinan su planificación y la ejecución de las políticas en temas marítimos.

Una cuarta institución que entra en el escenario del quehacer marítimo en el Ecuador, es la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES) que, como creadora del PNBV, ha intentado colocar a los temas marítimos como una política de Estado. SENPLADES preside “el Comité Interinstitucional del Mar (CIM)¹¹, que en ejercicio de las atribuciones conferidas aprobó las Políticas Nacionales Oceánicas y Costeras (PNOC), que disponen la atención en la necesidad de desarrollar entre otras la investigación científica” y técnica y la innovación tecnológica, las actividades productivas y logísticas, la explotación sostenible de los recursos de la zona costera y marina, la conservación del patrimonio natural y cultural, el control de la contaminación y la protección de la costa frente a las amenazas naturales y/o antrópicas y la seguridad y

¹⁰ Promulgado el 27 de mayo del 2008, publicado en Registro Oficial No. 358 del 12 de junio del 2008.

¹¹ De acuerdo con el boletín de prensa de SENPLADES, el viernes 16 de marzo de 2018 se desarrolló la XV Sesión Ordinaria del Comité Interinstitucional del Mar, en la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (Senplades). La reunión estuvo presidida por la Subsecretaria de Planificación Territorial, y asistieron los delegados de los Ministerios de Ambiente, Acuicultura y Pesca; el de Relaciones Exteriores; Defensa; y, la Secretaría Nacional de Educación Superior, Ciencia, Tecnología e Innovación (Senescyt). Reunión donde se presentó el Plan de Ordenamiento del Espacio Marino Costero (POEMC),

defensa de los espacios marítimos de interés nacional, y estableciendo específicamente la política número nueve, el ordenamiento para articular las diversas intervenciones humanas de manera coherente, complementaria y sostenible. Estas políticas fueron concebidas en el marco de la visión oceánica política del estado ecuatoriano. En el marco de estas políticas se realiza el Plan de Ordenamiento del Espacio Marino Costero (POEMC), con una proyección al año 2030, en concordancia con las perspectivas de desarrollo del país, alineado a los objetivos nacionales y a los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, planteados por la Organización de las Naciones Unidas (ONU). (SENPLADES 2017)

Para la elaboración de este plan se contó con la participación tanto de las Fuerzas Armadas como del Instituto Oceanográfico de la Armada (INOCAR), y de manera conjunta se presentó la guía metodológica por medio de la cual se elaboraría la Agenda Intersectorial del Mar, que es el instrumento mediante el cual se coordina y se articula las acciones de las instituciones con competencias dentro del ámbito marítimo, entre las que se incluye la ejecución de los programas y proyectos que constan dentro del Plan de Ordenamiento del Espacio Marino Costero, cuyos objetivos estratégicos también incluyen aspectos concernientes a la soberanía y seguridad de los espacios marítimos, incluyendo acciones frente a la pesca ilegal (SENPLADES 2018).

Como se puede observar, SENPLADES cumple el rol de amalgama institucional para la creación y concreción de esta política de Estado, intenta lograr la transversalización de los temas en las demás instituciones. A simple vista, y luego de 15 reuniones del Comité Interinstitucional del Mar, parecería que el Ecuador cuenta con una sólida política para el manejo integral del mar y sus costas, pero la realidad es que éste andamiaje institucional no responde de manera efectiva a las necesidades reales del país o dicho de otra manera, no responde de manera efectiva al manejo de crisis en determinado momento, dejando carta abierta al último y definitivo actor estatal en los temas del mar, que es la Presidencia de la República a través de la emisión de directrices a la Armada Nacional.

Un ejemplo claro de la dificultad para manejar crisis por parte del Comité Interinstitucional del Mar, han sido las incursiones de las flotas pesqueras chinas y panameñas¹², en el borde de la Zona Económica Exclusiva de las Galápagos. La primera

¹² Según publicación del diario El Comercio de 25 de abril de 2019, los buques dedicados a prácticas de “pesca ilegal, no declarada y no reglamentada” ocupan un área mayor al de las propias Galápagos, más grande que las provincias de Guayas y Santa Elena, según informó la Armada el miércoles 24 de abril del

tuvo lugar en agosto del año 2017, cuando el buque chino Fu Yuan Yu Leng fue capturado en la Reserva Marina de Galápagos, con aproximadamente 300 toneladas de aletas de tiburón, de al menos dos especies protegidas y consideradas vulnerables, dicho buque se encuentra actualmente en poder de la Armada Nacional, causando perjuicio a la Institución, ya que requiere aproximadamente un millón de dólares anuales para su mantenimiento.

La segunda incursión es actual, cuando en abril de 2019 “el presidente de Ecuador, Lenin Moreno, calificó como depredatorias e inaceptables las acciones de la flota de pesca de bandera China y dispuso, la tarde del jueves 25 de abril del 2019, el envío de buques de la Armada y aviones por la presencia de esas embarcaciones en los límites del mar territorial que rodea a las islas Galápagos...indicó que la Policía Nacional debe detener y poner a disposición de la justicia, por contrabando de combustible y delitos ambientales, a quienes provean combustibles a las embarcaciones extranjeras que se encuentren en las Islas Galápagos. Además, el Ejecutivo solicitó al canciller José Valencia, “convoque de manera inmediata al Embajador de la República Popular China”. (El Comercio 2019)

Precisamente, una de las amenazas que enfrenta el Ecuador también en el 2020, es la presencia de una flota de alrededor de 300 buques chinos que realizan actividades de pesca a gran escala en el límite de la zona económica exclusiva de Galápagos y entre el corredor existente entre los límites de esta misma zona, con la zona económica exclusiva continental. Según reportan las autoridades, entre los meses de junio y julio de cada año, desde el año 2017, cuando se capturó a uno de los buques de bandera China llamado Fu Yuan Yu Leng 999, por incursionar en la zona económica exclusiva de Galápagos, cerca de las aguas al norte de la Isla San Cristóbal, con entre 300 y 600 toneladas de pesca ilegal (Redacción Plan V 2020).

Las autoridades ecuatorianas, principalmente del Ministro de Defensa Oswaldo Jarrín, afirma que más de la mitad de esta flota de embarcaciones China en algún momento desactivó su sistema de ubicación e inclusive algunas de estas embarcaciones reportaban una falsa ubicación, apareciendo en lugares tan lejanos como Nueva Zelanda,

2019. “Es una flota depredadora de los mares, un grupo de buques pesqueros chinos, hemos conformado fuerzas de tarea compuestas por corbetas misileras, buques auxiliares, submarinos, lanchas guardacostas, aeronaves de ala fija y ala rotatoria y componentes de la Infantería de Marina”, indicó Darwin Jarrín Cisneros, comandante de la Armada. Una flota pesquera ubicada en las cercanías de aguas ecuatorianas e integrada por 245 buques entre barcos pesqueros, factorías y embarcaciones de abastecimiento, tiene en alerta a la Armada del Ecuador por tercer año consecutivo.

ante lo cual, la Fuerza Naval ecuatoriana desplegó un contingente conformado por embarcaciones y aeronaves a fin de hacer respetar la soberanía del mar territorial e insular del Ecuador.

La respuesta por parte de las autoridades, en principio, fue cauta, pues al señalarse que la flota era extranjera, sin determinar con exactitud su procedencia, se buscaba evitar una confrontación con la República Popular China, considerando los múltiples negocios y préstamos que el país mantiene con ese país asiático, se trata de evitar un impase diplomático. sin embargo, la presión de los medios de comunicación, la sociedad ecuatoriana, las organizaciones de protección ambiental internacionales y otras organizaciones locales, para que se tomen acciones, hicieron que los organismos oficiales del estado reconocieran el problema que estaba afrontando el Ecuador, se realicen las primeras gestiones diplomáticas y se presente el reclamo correspondiente a las autoridades chinas.

Si bien es cierto se presentaron estos reclamos a las autoridades chinas, las mismas autoridades del Ecuador, principalmente el Canciller de la República y el Ministro de Defensa señalaron que no existía una infracción de la normativa internacional, puesto que las actividades de explotación se realizaban en alta mar, es decir en aguas internacionales, en donde el Ecuador no puede ejercer soberanía marítima y que en ningún caso se había podido demostrar que la flota haya ingresado a aguas territoriales, de modo que no se podían aplicar sanciones.

Esta misma postura fue asumida por la embajada de China en Ecuador, quien se pronunció señalando que comprende la preocupación y las acciones del Estado ecuatoriano realizadas para la protección de su medio ambiente y los recursos marinos; y que en tal sentido, China es un país con responsabilidad en esta materia, de modo que siempre ha conestado con medidas de vigilancia y control estrictas de las empresas que realizan actividad pesquera en aguas internacionales; y que en el caso concreto, había efectuado las respectivas consultas a fin de verificar que la flota de buques pesqueros estaba realizando sus operaciones de forma legal en alta mar, fuera de la zona económica exclusiva de las Islas Galápagos para que no representen una amenaza para el Estado ecuatoriano. La Embajada también manifestó que “China tiene tolerancia cero con los buques pesqueros ilegales” (Redacción Plan V 2020).

Si bien es cierto, desde el punto de vista legal, no existe una vulneración de la normativa de CONVEMAR, ya que las actividades se realizaron en aguas internacionales, no cabe duda que existe un gran impacto ecológico sobre el ecosistema marino, no solo por el enorme volumen de las actividades de extracción que realiza la flota china, sino que se realiza en una zona especialmente vulnerable donde existe un alta tráfico de especies protegidas y en peligro de extinción, que migran de un lugar a otro y cuya trayectoria es aprovechada por esta flota China.

El Ministro de Defensa Oswaldo Jarrín señaló que no solo era necesario terminar de delimitar los límites marítimos con respecto a lo que permite CONVEMAR dentro de su normativa que hace posible la extensión de la zona económica exclusiva, sino además buscar la protección en otros instrumentos de protección ambiental, cuya finalidad es evitar la depredación de los océanos, como al Acuerdo de Nueva York de Naciones Unidas: que ampara el derecho del mar y la conservación, la ordenación de las poblaciones de especies transnacionales migrantes, aunque también reconoció las limitantes de estos tratados, en razón de que los mismos no han sido reconocidos por China.

En entrevista para Diario El Comercio, el Ministro de Defensa Oswaldo Jarrín, respecto a la situación de Ecuador en la CONVEMAR y la repercusión que esto tiene para la protección del patrimonio ambiental señaló que la pertenencia a este instrumento implica una representación de este instrumento y de 168 países que han ratificado el mismo, ya que en la actualidad impera la época del multilateralismo del derecho internacional, de modo que no resulta conveniente que Ecuador trate de imponer criterios aislados y poco razonados que se han creado como una forma de pseudo-patriotismo, que consideran la necesidad de volver a la tesis de las 200 millas marinas establecidas antes de la ratificación de CONVEMAR, ya que debe considerarse que actualmente el mundo globalizado exige que el derecho se base conforme a las organizaciones internacionales y el respaldo de los derechos del mar establecidos por medio de esta Convención (Diario El Comercio 2020).

Conforme a lo señalado por el ministro, el Ecuador no tiene ninguna intención de regresar a la tesis de las 200 millas de mar territorial que antes había sido ratificada, sino continuar en CONVEMAR, buscando delimitar de manera definitiva los límites

marítimos, pero además buscar acuerdos multilaterales dentro de las organizaciones internacionales, para lograr una protección efectiva de los recursos marítimos.

Este es finalmente el último, pero el más grande de las separaciones institucionales, se da cuando la Presidencia de la República actúa de manera directa sobre los temas de coyuntura o no, en base a decretos u órdenes directas a la Fuerza Pública, dejando de lado la competencia y jurisdicción de las instituciones públicas antes mencionadas, por su falta de interés debido a, los divorcios administrativos, legales y jurisdiccionales, pero sobre todo rupturas por vacíos o falta de claridad de la normativa interna nacional.

La Armada del Ecuador, es el brazo ejecutor inmediato del Estado Ecuatoriano, en el ámbito marítimo y terrestre, como institución que cumple con la labor de vigilancia de las áreas marítimas soberanas, conforme a las funciones asignadas por la Constitución de la República.

3. Apuntes sobre seguridad marítima en el Ecuador:

La piratería, el terrorismo marítimo y los intereses regionales, de acuerdo al estudio de Chew (2008), tienden a aumentar en frecuencia, sofisticación y gravedad, provocando incluso la muerte de marineros y pérdidas económicas sustanciales. (Chew 2008).

El narcotráfico y la piratería son los principales delitos transnacionales que afectan a las zonas marítimas del Ecuador, el uso del mar por bandas del crimen organizado ha vinculado de manera directa a la población civil que habita principalmente en las costas y pone en peligro a la seguridad de las ciudades puerto.

La forma de operación de estas bandas del crimen organizado es por medio del acopio de las sustancias fiscalizadas dentro de cabañas o de caletas de tierra cerca de las zonas de embarcado de lanchas pesqueras o lanchas rápidas que parten con destino a Panamá y Guatemala, donde se traslada la mercadería a otras embarcaciones que continuarán su camino con destino hacia México, Costa Rica y Estados Unidos. Estas embarcaciones prefieren bordear las islas Galápagos para evitar a los guardacostas estadounidenses que tiene presencia en Colombia y Panamá (El Comercio 2018).

Uno de los más grandes inconvenientes en este sentido, aparte de la ya conocida falta de operatividad de la Armada del Ecuador, Y la ausencia de una normativa específica sobre delitos cometidos en el mar, además de los problemas de competencia y jurisdicción que se analizaron en el capítulo anterior. Ahora bien, si los delitos se cometen en aguas territoriales ecuatorianas, donde el Ecuador ejerce soberanía Y derechos de soberanía, el tema de jurisdicción y la competencia están claramente definibles.

El Ecuador tiene 1'356.142 kilómetros cuadrados de Zona Económica Exclusiva, establecida por la CONVEMAR, lo cual es aproximadamente cinco veces más grande que su superficie terrestre. Esto plantea para el Ecuador, la necesidad de velar por sus intereses marítimos para “precautelar la vida humana en el mar, contribuir a la defensa y soberanía del país (detectar embarcaciones extranjeras que ingresan a nuestro mar con diferentes propósitos). Contribuir a la preservación del ambiente marino pesquero (derrame de combustible) y la neutralización de actividades ilícitas, son parte de las acciones que se cumplen a través del Plan Integral de Protección de los Espacios Acuáticos.” (Ochoa s.f.).

Con esos fines, el Ecuador cuenta dentro de sus Fuerzas Armadas, con un Centro de Operaciones del Comando de Guardacostas, conformado por más de seiscientos hombres de la Armada Nacional del Ecuador, que se encarga de neutralizar los actos ilícitos que se pueden registrar en el mar ecuatoriano. “La marina, al igual que FAE y el ejército, tiene su plan para la defensa externa y su plan para la defensa interna, pero se tuvo que crear un tercer plan: el de protección y seguridad de los espacios acuáticos, que trabaja en fusión con instituciones como la Policía Nacional, la DEA y el ECU 911” (Ochoa s.f.). Sin embargo, dichos planes, como se estableció en el acápite anterior están divorciados de las instituciones del estado que manejan los temas del mar o presentan bajos niveles de coordinación interinstitucional.

En los últimos 5 años, las autoridades gubernamentales han puesto interés en los temas marítimos relativos a la seguridad, intentando complementar lo tratado en por el Comité Interinstitucional del Mar, sobre todo debido a que el Ecuador se ha visto abocado a enfrentar actos ilícitos que no estaban dentro de los delitos que comúnmente se combaten, tales como las actividades de narcotráfico por vía marítima, la piratería, el terrorismo marítimo, etc. Abordar este tipo de delitos ha evidenciado lentitud burocrática

y pugna de poderes y responsabilidades entre las instituciones públicas que tratan temas del mar (lo que llamamos los divorcios institucionales).

Debido a esto la Armada del Ecuador ha presentado varios planes operativos de acción, reacción y prevención, siendo el principal el plan de seguridad integral y protección de espacios acuáticos, mismo que establece que “las amenazas a la seguridad del dominio marítimo obligan a que las fuerzas Armadas cumplan con sus tareas de seguridad marítima, mejorando sus capacidades y medios, que aseguren el uso exclusivo del mar y de sus recursos a los ciudadanos” (FAE 2018), confirmando una vez más los divorcios antes mencionados, ya que este plan no fue ni solicitado ni aprobado por SENPLADES u otra institución, sino presentado por la Armada y puesto en marcha por orden Presidencial, dando a la Armada la potestad de realizar arrestos a civiles, decomiso de pruebas, presentación de delitos ante fiscalía, detención de embarcaciones, entre otras facultades, es decir, le otorga a la Armada las facultades policiales en las zonas marítimas ecuatorianas.

4 Actos ilícitos en aguas ecuatorianas

La comunidad internacional utiliza el término “pesca INDNR” para describir la pesca y las actividades relacionadas que no cumplen con las obligaciones de conservación y ordenación pesqueras nacionales, regionales o mundiales y esta afecta a la pesca de todo tipo, desde la pequeña hasta la industrial tienen consecuencias económicas y sociales generalizadas, incluida los perjuicios a los pescadores legítimos. La captura incidental de tortugas marinas, tiburones, delfines y otros mamíferos marinos capturados accidentalmente o enredados, también es un problema serio en la gestión de las pesquerías internacionales. (Improving International Fisheries Management 2019)

En el reporte del 2017 ya especifican casos en donde hay violaciones contra el medio ambiente, tanto de botaderos de basura al mar, como de pesca ilegal, la cual tiene diferentes tipos de sanciones pecuniarias. (Improving International Fisheries Management_ January 2017 2017)

La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar define ciertos medios de acción contra los actos ilícitos que puedan ser cometidos, no solamente en las doce millas de mar territorial, sino también en las ciento ochenta y ocho millas de zona

contigua y en la ZEE. Específicamente trata temas de narcotráfico y piratería, los cuales serán abordados a continuación, en el caso del Ecuador.

Referente a actos ilícitos en aguas ecuatorianas se ha comentado durante todo este documento sobre las flotas chinas u otros que incursionan para pesca ilícita, pero sobre el suceso que conmocionó a la sociedad ecuatoriana y a los activistas ambientales, por la incautación de 24 toneladas de aletas de tiburón, muchas de ellas de especies en peligro de extinción, en las aduanas de Hong Kong, que se declararon como cargamento de pescado seco, con un valor de venta al público de 1,1 millones de dólares, provenientes de Ecuador (Piscine plunder Ecuador, a victim of illegal fishing, is also a culprit 2020).

Si observamos esto, existe una doble crítica por un lado “se declara que Ecuador es víctima de la pesca ilegal, no reglamentada y no declarada por parte de pescadores chinos cerca de las islas Galápagos”, cuando “los barcos ecuatorianos pescan ilegalmente en áreas protegidas como el santuario Malpelo de Colombia y la isla del Coco de Costa Rica y desde 2018, al menos 136 grandes embarcaciones pesqueras ecuatorianas han ingresado a la reserva de las islas Galápagos, que cubre 133.000 kilómetros cuadrados (51.000 millas cuadradas)”, de acuerdo al director del Parque Nacional Galápagos” (Piscine plunder Ecuador, a victim of illegal fishing, is also a culprit 2020).

4.1 Narcotráfico

La CONVEMAR aborda temas de narcotráfico de una manera muy simple y sin dar mayores detalles, rutas de acción o procedimiento, a pesar de ser una norma suscrita hace más de veinte años, la misma no se acopla a las necesidades específicas de los Estados para combatir el narcotráfico, delito que las dinámicas de esas redes del delito han evolucionado de manera constante.

Respecto a este tipo de delito la Convención incluye dos artículos, el primero de ellos es el 27 referente a la jurisdicción penal a bordo de un buque extranjero, donde se termina que el Estado ribereño no debería ejercer jurisdicción dentro de los buques extranjeros cuando este atravesando su mar territorial para realizar la detención de una persona o realizar una investigación por delitos que se cometieran a bordo del mismo, con excepción de ciertos casos, entre los que se incluyen la aplicación de medidas destinadas a reprimir el cometimiento de acciones del delito tráfico ilícito de

estupefacientes o de sustancias sicotrópicas; de modo que al establecerse este caso como una de las excepciones puntuales, se observa la importancia que el instrumento de la ha dado a la lucha contra el narcotráfico.

Asimismo, el artículo 108 de este mismo instrumento se refiere de forma completa al tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas y el deber de cooperación que deberán tener todos los estados por reprimir este delito, de modo que todo Estado que tenga una motivación razonable para considerar que un buque se dedica a alguna actividad que tiene como finalidad el cometimiento de este delito, podrá solicitar información al país de origen de esta embarcación, siendo indispensable la mutua cooperación de ambos Estados.

El principal problema para el Ecuador en relación al narcotráfico y al tránsito y la salida de sustancias estupefacientes desde costas ecuatorianas, es la presencia de las FARC o de sus disidencias en la frontera norte, y sus incursiones en territorio ecuatoriano e inclusive peruano¹³.

Con el afán de aclarar el panorama mencionado en el párrafo anterior, y sin intención de abandonar el hilo conductor del presente trabajo, se presentarán algunos elementos de la situación actual de la frontera norte del Ecuador, en relación a la producción de estupefacientes y el manejo de los espacios marítimos del Ecuador como rutas para el traslado de drogas hacia Centroamérica.

De acuerdo con la organización *Insight Crime* uno de las principales amenazas que existe para el Ecuador en cuanto al narcotráfico es que en la zona fronteriza, en el vecino país de Colombia en Tumaco, Departamento de Nariño, existen alrededor de 23.000 hectáreas de cultivos de hoja de coca, que son manejados con la mayor tecnología para que exista una mayor producción, y asimismo dentro de la misma zona se realiza el procesamiento de estos cultivos para transformarlos en cocaína y enviarlos al extranjero, ya que dentro de esta zona existen las condiciones y los recursos necesarios para desarrollar estas actividades, entre ellas la existencia del oleoducto Transandino de donde

¹³ Según publicación del El Comercio, de 16 de julio de 2018, “Perú declaró estado de emergencia por 60 días en la frontera con Colombia por la inseguridad en la zona ante la presencia de bandas narcotraficantes y disidencias de la exguerrilla FARC. El área declarada en emergencia es la provincia amazónica de Putumayo, donde se encuentra la ribera derecha del río Putumayo, que divide los territorios de Perú y Colombia, y pertenece a la región de Loreto, la más grande del territorio peruano. Narcotraficantes colombianos se disputan el lugar para traficar cocaína que tiene destino final Estados Unidos o Europa”

se pueden obtener recursos químicos necesarios para este proceso; así como también existe la logística necesaria a fin de que se realice la distribución del producto con destino hacia México para los miembros del Cartel de Sinaloa o inclusive los mismos combatientes de las FARC que no se unieron al proceso de paz realizan la comercialización de alcaloides para exportarlos a Ecuador (A. Velásquez, *Perspectivas de un Nuevo Conflicto* 2018).

Según dicho autor, el eje de la frontera, del lado colombiano los municipios de Tumaco, Barbacoas, Ricaurte, Cumbal, hasta la Zona de Cabo Manglar, fue territorio histórico de las FARC, y en el ahora existen dos disidencias: El Frente Oliver Sinisterra, de Walter Arrízala, alias el *Guacho*.¹⁴ Las Guerrillas Unidas del Pacífico, conducidas por Víctor Segura, alias *David*. En otro sector, en los municipios de Policarpa, Cumbitara, Huipallán Roberto Pallán y Olalla Herrera, se encuentran los disidentes de resistencia campesina y los de sábalo, ambas conformadas por ex integrantes del Frente 29 y la Columna Móvil Mariscal Sucre de las FARC.

Precisamente, frente Oliver Sinisterra es uno de los más importantes grupos que operan en esta zona, que cuenta con más de 500 hombres y al cual se le han atribuido una serie de acciones ilícitas como la extorción, amenaza, asesinatos, reclutamientos forzados y todas las acciones destinadas a la producción y comercialización de sustancias fiscalizadas, para lo cual trabajan en alianza con otras organizaciones a las cuales prestan sus servicios de seguridad (Espectador 2018)

Como se puede observar el nexo principal entre la producción de estupefacientes por parte de grupos colombianos y el Cartel de Sinaloa, han sido las rutas marítimas que salen desde el Ecuador, en especial los puertos artesanales de las provincias de Manabí y Esmeraldas, cuyo modus operandi es contratar pescadores ecuatorianos para el traslado de la sustancia ilegal hasta determinado punto en alta mar o en aguas costarricenses, panameñas, guatemaltecas, o nicaragüenses. En estos destinos y con el uso de GPS o

¹⁴ “El Grupo de Guacho, como también se conoce a este bloque disidente, está compuesto en su mayoría por guerrilleros que no quisieron someterse al proceso de paz ni dejar las armas. Casi todos sus miembros son de Nariño, más concretamente de Tumaco y sus alrededores, muy cerca de la frontera con Ecuador, y esta disidencia lleva el nombre de Oliver Sinisterra en honor a un excomandante de esa columna que murió en un bombardeo en 2014. De acuerdo al analista para Colombia del Internacional Crisis Group, Kyle Johnson, Guacho y los suyos aprovecharon el desarme para controlar la zona en la que ahora operan entre Colombia y Ecuador. Johnson añade que, de inmediato, Walter Arizala comenzó a reclutar más guerrilleros que no creían al proceso de paz y querían mantenerse en armas.” (Miranda, 2018)

teléfonos satelitales abandonan el cargamento que luego será recogido en condiciones parecidas y trasladado a tierra para su comercialización o traslado a un siguiente punto.

En este sentido debe afirmarse que aproximadamente desde hace medio siglo atrás, el sur de Colombia ha afrontado diversos problemas cerca de las zonas fronterizas, en razón de que era el lugar en donde la guerrilla de las FARC, los paramilitares y otras bandas de narcotráfico realizaban sus operaciones. Después del proceso de paz que se realizó con el gobierno colombiano, más de la mitad de los excombatientes, que llegaron a tener en esa zona un aproximado de 2.000 combatientes, se refugiaron en la zona de frontera con Ecuador, pero además debido al vacío existente, otros grupos armados como el ELN, los desertores de las FARC y bandas del crimen organizado ocuparon los espacios dejados por la guerrilla (España 2018).

En el siguiente mapa, se detallan las rutas que conectan al Ecuador y Colombia con México y Guatemala, es decir las rutas que dichos carteles utilizan para transportar la droga hacia Estados Unidos, partiendo desde Manabí, la zona pesquera más grande del Ecuador y desde Esmeraldas, zona que actualmente se encuentra en Estado de Emergencia por el incremento significativo de la violencia generada por los diversos grupos que actúan en la zona, especialmente por los disidentes de las FARC, en particular el grupo dirigido por alias “guacho”, vinculado con carteles mexicanos de droga y actividades narco delictivas, que han tornado muy peligrosa a la frontera colombo ecuatoriana.

De acuerdo con un informe que fue realizado por la fundación colombiana Paz y Reconciliación, actualmente existen entre once y trece grupos que intentan tener control de la zona limítrofe entre Ecuador y Colombia con la finalidad de que la misma le sirva en su logística para la distribución de sustancias fiscalizadas; de éstas, tres se encuentran conformadas por disidentes de las FARC siendo estas Guerrillas Unidas del Pacífico (GUP), la Gente del Nuevo Orden y el Grupo Oliver Sinisterra (La Hora 2018).

Así, las costas esmeraldeñas y otras regiones del litoral se tornan en territorio del narcotráfico, “particularmente en el laberinto de mangle e islotes al norte de San Lorenzo del Pailón, se libra noche a noche una batalla entre GPS, cartas náuticas, motores fuera de borda, lanchas de fibra de vidrio, semi sumergibles y las *go-fast*. Una batalla para burlar radares, embarcaciones guardacostas y demás acciones de interdicción del Estado ecuatoriano.” (Diario La Hora 2018). Es claro entonces que el Ecuador se ve afectado, en

particular en sus espacios marítimos, por la falta de operatividad de las instituciones estatales encargadas de su vigilancia y control, en gran medida debido a la falta de inversión en equipo y en calificación de recursos humanos respecto de estos temas. (Ver Anexo I Mapa 4).

Otro de los mecanismos empleados por los carteles son las denominadas lanchas de doble fondo, las cuales tienen la orden de salir desde el puerto señalado, hasta más de trescientas millas náuticas, y ya en alta mar, utilizando los mismos mecanismos de acción.

Es importante señalar también que “en Esmeraldas hay otro sector clave para los recorridos marítimos irregulares. Los acantilados y las ensenadas que dibujan el litoral entre Punta Galera y Muisne fueron el punto de partida de 134 embarcaciones, un crecimiento del 144 por ciento frente al año 2017. Más al sur, en Manta, se mantiene una tendencia: 173 detecciones” (Diario La Hora 2018) de embarcaciones que no portan matrícula, permiso de zarpe, licencias de pesca o que no justifican la presencia de grandes cantidades de combustible (mismo que es usado para su traslado hasta los puntos antes mencionados, siendo el más lejano Guatemala o México) al momento de su inspección.

De igual manera, como se puede observar en el siguiente cuadro, la red de delincuencia ubica barcos abastecedores para que las embarcaciones que transportan sustancias ilegales realicen un reaprovisionamiento tanto de combustible, alimentos como de nueva sustancia ilegal, y en ciertos casos, cuando las embarcaciones así lo permiten, se configura el delito de tráfico de migrantes o, trata de personas.

Esta situación de transporte ilegal de migrantes y de trata de personas es abordada por la CONVEMAR en el artículo 99, donde se faculta a los Estados a tomar las medidas necesarias con la finalidad de evitar y de sancionar el transporte de esclavos dentro de los buques, estableciendo también que toso los esclavos que se refugien dentro de un buque de cualquier pabellón, queden libres ipso facto (ONU. Organización de Naciones Unidas 2012). (Ver Anexo I Mapa 5).

Así mismo, existen mecanismos que guían la droga ya no hacia México o Estados Unidos, sino hacia Europa, aprovechando la extensa frontera marítima que tiene el Ecuador con Colombia, el estupefaciente sale de las costas ecuatorianas en pequeñas embarcaciones para abastecer a barcos cargueros o mulas que atraviesan el canal de Panamá hacia Europa. “Las lanchas que parten de las costas esmeraldeñas se internan en

el Pacífico en una trayectoria de 150 millas náuticas en promedio. Allí, por las corrientes y la fuerte presencia de guardacostas, la maniobra de traspaso de cargamento que va a Panamá es complicada. En esta franja ocurren varias de las incautaciones en alta mar.” (Diario La Hora 2018).

Por lo tanto, es de suma importancia establecer en la presente investigación, que existe una gran red transnacional de tráfico de estupefacientes y crimen organizado, cuya existencia reconoce el Estado ecuatoriano, pero aun así no ha puesto en marcha protocolos de prevención o aplicación de políticas de defensa y seguridad marítima, lo que hace que las Fuerzas Armadas del Ecuador y la Policía Nacional se vean en la necesidad de repeler y tratar de frenar estas actividades, de forma casi artesanal, en comparación con la tecnología y el armamento que poseen los grupos vinculados a los flujos ilegales de droga, precursores y dinero.

Por último, es importante mencionar que la CONVEMAR, ha establecido para éste tipo de delitos, una normativa clara: así, en el art.27 establece que la jurisdicción penal del Estado ribereño no debería ejercerse a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial, para detener a ninguna persona, o realizar ninguna investigación en relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, salvo diferentes casos específicos, cuando tales medidas sean para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes o de sustancias sicotrópicas. En el art.98 menciona que todos los Estados ribereños están en la obligación de cooperar en temas de seguridad con los Estados vecinos, mediante Acuerdos mutuos o a través de acuerdos regionales.

Las normas y prácticas recomendadas adoptadas por el Comité de Facilitación están dirigidas a las autoridades públicas de los Gobiernos Contratantes, pero, no obstante, son aplicables solamente dentro del ámbito jurisdiccional del Estado rector de puerto. En el artículo 108 de la CONVEMAR y en el artículo 17 de la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas de 1988, se disponen medidas para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas en alta mar y en la zona económica exclusiva.

El artículo 17, mismo que trata de la cooperación entre las Partes con la autorización del Estado de abanderamiento para abordar las embarcaciones dedicadas a dicho tipo de tráfico ilícito. Además, dispone que, de encontrarse pruebas de tráfico

ilícito, pueden adoptarse las medidas pertinentes con respecto al buque, las personas y carga a bordo.” (Organización Marítima Internacional (OMI). Secretaría 2014).

En base a estas medidas, el Ecuador suscribió un Acuerdo de Seguridad y Defensa con EEUU, a pesar de no ser miembro de CONVEMAR, con el objeto de monitorear las zonas marítimas del Ecuador en busca de embarcaciones sospechosas que posiblemente cometan este tipo de delitos. “Estados Unidos cooperará con Ecuador en equipamiento militar relacionado con aviones P3 y *Awak* que están realizando la exploración aéreo-marítima en apoyo a la fuerza naval, un radar que mejore tanto la vigilancia aérea como marítima con sistemas de comunicación, en entrenamiento militar, así como la realización para 2020 de las operaciones navales denominadas UNITAS y apoyo a través del fondo FMS para la compra de material bélico.” (González 2019).

4.2 Piratería

“En el Golfo de Guayaquil, son cerca de 5 600 km², un lugar extenso y recóndito, aprovechado por los ‘piratas’ para asaltar a los camaroneros, pescadores, cangrejeros y comuneros que navegan por estas tranquilas aguas. Se calcula que cada día transitan por aquí unas 1 000 personas. Pero la enorme extensión bajo el resguardo de la Armada (1 111 000 km² de mar ecuatorial) y la falta de leyes más estrictas son algunas de las dificultades. Las sanciones, por ejemplo, aún se basan en un Código de Policía Marítima que data de 1960, las multas no superan los USD 0,25.” (El Comercio 2018)

La falta de control de los puertos en el Ecuador por parte de las autoridades, hace de los pescadores sean un blanco fácil para la piratería, ya que, salen en sus lanchas a trabajar sin armamento alguno, y muchas veces sin la debida autorización del puerto, los piratas atacan y roban radares, teléfonos satelitales, motores de los barcos, y a gran escala, contenedores guiados por buques, remolcadores, la pesca del día a barcos madres, etc. Dejándolos a la deriva como náufragos en alta mar, las víctimas de estos robos son encontrados después de varios días vivos o solamente sus cuerpos, en las líneas de la frontera marítima del Ecuador con Colombia o Costa Rica, ya que son arrastrados por las fuertes corrientes.

Los piratas tienen facilidad para atacar cierto tipo de embarcaciones como los remolcadores y los buques tanques, debido a que los mismos son muy lentos lo que facilita su abordaje, aunque también existen otro tipo de blancos como los transportes de

contendores, buques de recreo, pesqueros e inclusive grandes petroleros y transatlánticos (Heredia s.f., 85).

La CONVEMAR dentro de sus artículos 100 a 107 regulo los aspectos relacionados con la piratería, para lo cual dispone la obligación de cooperación entre los Estados para reprimir estas prácticas, estableciendo las bases jurídicas de actuación de los mismos frente a estas prácticas ilegales, sobre todo en el artículo 105 que se refiere al apresamiento de un buque o aeronave pirata y el artículo 110 donde se determina el derecho de visita que tienen los buques de guerra en alta mar en relación con un buque extranjero (Organización Marítima Internacional (OMI). Secretaría 2014).

La Convención aparte de comprometer a los estados miembros a luchar de manera conjunta contra este delito, define a la piratería en el art.101, como:

“a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:

- Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos,
- II) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado,
- b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata,
- c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.” (ONU. Organización de Naciones Unidas 2012)

Es preciso mencionar, que, según una interpretación literal del artículo antes citado, la piratería, no estaría definida como tal, en caso de que esta ocurra en las 12 millas de mar territorial o inclusive en las 188 de zona económica exclusiva, ya que, la característica específica del art.101, es que estos actos sean cometidos en alta mar o en espacios donde el Estado no tenga jurisdicción.

Se evidencia nuevamente la falta de evolución normativa de la CONVEMAR, ya que deja fuera de su alcance a la posibilidad de definir y combatir los actos ilícitos que se

cometen en las zonas marítimas nacionales. Esto es enmendado por la resolución A.1025(26) de la OMI, de 03 de diciembre de 2019, con el Código de Prácticas para la Investigación de los Delitos de Piratería y Robos a Mano Armada contra los Buques, definiéndolos como robos a mano armada perpetrados contra buques “todo acto ilícito de violencia o de detención todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un Estado. Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente.” (OMI 2010). Tomando en cuenta que el COIP es el encargado de penalizar todo delito dentro de las aguas antes mencionadas.

El Gobierno ecuatoriano conjuntamente con la Armada y la Policía han empezado una “guerra contra la piratería”, aumentando los patrullajes de la Armada Nacional, fortaleciendo las labores de inteligencia a través de un sistema de comunicación entre la Capitanía del Puerto y los pescadores, para frenar los ilícitos que se cometen en el mar, para responder a “la exigencia de los pescadores artesanales es que se les dé más seguridad porque en el último semestre del 2018 se han registrado hasta siete pescadores desaparecidos, un fallecido, y el robo de diez motores fuera de borda y 24 embarcaciones” (Freire 2018)

Lo anterior evidencia, nuevamente, la implementación de soluciones parche a la ausencia de políticas internas de carácter marítimo en relación a la seguridad y defensa de las zonas marítimas y ciudades puerto, así como un trabajo doméstico para complementar y aplicar las normas de CONVEMAR, a nivel nacional, para ello se cuenta también con la cooperación con otros Estados miembros, con otros regímenes marítimos.

Aquí aparece otra institución que se une a la lista de entidades estatales que tratan temas del mar de manera separada (divorcio institucional), es el Comité de Seguridad de la Vida Humana en el Mar, conformado por la Gobernación de Esmeraldas, al Capitán del Puerto, el Fiscal de Delitos Acuáticos, la Policía Nacional, la Subsecretaría de Pesca y dirigentes del sector pequero. Este Comité que no contribuye en la solidificación de la política de Estado en temas marítimos.

En este punto también es de suma importancia adentrarnos en el análisis de uno de los actos de extracción y explotación inadecuada de los recursos marítimos dentro del

territorio Ecuatoriano por las flotas marítimas tanto Chinas como Coreanas y Japonesas, en diferente magnitud, con la participación de barcos pesqueros, factorías y embarcaciones de abastecimiento que han navegado en aguas ecuatorianas y que las Fuerzas Armadas han estado siguiendo sus desplazamientos, pero no controlando el accionar de dichas embarcaciones, se trata de flotas “depredadoras” que han operado en las proximidades de las Islas Galápagos. En, agosto del 2017 el buque chino Fu Yuan Yu Leng 999, fue capturado en la Reserva Marina de Galápagos con 300 toneladas de pesca y al menos dos especies de tiburón consideradas vulnerables. En el 2018 la flota se incrementó aproximadamente a 300 buques. Los barcos llegan a la zona entre los meses de marzo y abril, o a mediados de año. Para Ecuador representa un esfuerzo grande el sostener estas fuerzas de tarea por uno o dos meses haciendo el control del ingreso a nuestra zona económica exclusiva insular, explicó el contralmirante Jarrín: “las distancias son bastantes largas, desde el continente hasta esos sectores son entre 700 y 800 millas, pero no es una tarea que podamos soslayar” (El Comercio 2019).

Esto representa para el Ecuador un llamado de atención, para construir un frente común contra las actividades de estas embarcaciones pesqueras, lo cual debería ser impulsado incluso dentro de la CONVEMAR y en otras instancias multilaterales.

5. Ecuador en la CONVEMAR.

A pesar de varias posiciones nacionalistas como por ejemplo la de Miguel Morán, dirigente del Movimiento Tohallí, quien sostuvo que la COVEMAR ha sido diseñada por los países desarrollados como un conjunto de políticas transnacionales de acuerdo con sus intereses, y que esto se evidencia con el hecho de que países como Estados Unidos no ha firmado este tratado, de modo que no existiría razón para que el Ecuador pase a formar parte de este régimen, ya que con ello solamente se perderían recursos de la plataforma marina que le pertenecen al Estado y que podrían ser aprovechados por otros Estados (El Diario 2010).

En el marco de la Asamblea Constituyente del 2008, “Norma Plaza, experta en derecho territorial, advirtió que la adhesión a la CONVEMAR le puede representar al país problemas con la pertenencia de las Islas Galápagos e incluso con Perú.” (El Universo 2008), y Movimientos políticos como el MPD, Participación Ciudadana, Montecristi

Vive, PACHACUTIK, entre otros, manifestaban incluso que la adhesión se configuraría como traición a la patria y desconocimiento de los acuerdos de Santiago.

A pesar de tener, en ese entonces un gobierno de izquierda radical se, tomó la decisión política de ingresar a una convención que, en palabras de algunos opositores a la misma, representaba al imperio y a sus intereses. Una vez que Ecuador se adhirió a la Convención del Mar (CONVEMAR), nuestra zona marítima quedó integrada así: doce millas de mar territorial, doce millas de zona contigua, contadas de las líneas desde la línea base, plataforma continental de 200 millas y una zona económica exclusiva de 188 millas, esas distancias son medidas desde las líneas base (Ver Anexo I Cuadro 5).

En cuanto a la Zona Económica Exclusiva, que en el caso de Ecuador incluye tanto la correspondiente a la parte continental como la de las islas Galápagos, tenemos derechos de soberanía para fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales (tanto vivos como no vivos), de las aguas suprayacentes, y el subsuelo del mar, así como otras actividades relativas a la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos, tendido de cables, etc. Además, tenemos jurisdicción en el establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras. Investigación científica marina, la protección y preservación del medio marino y otros derechos previstos en la Convención. Eso sí, se permite la libre navegación y el libre sobrevuelo en esta zona a las naves de cualquier nacionalidad. (Faudutti 2018) (Ver Anexo I Mapa 6).

Como se ha mencionado en acápite anteriores, a pesar de que la CONVEMAR aportó al Ecuador con la normativa específica para culminar el proceso de cierre de las fronteras marítimas con Colombia y Costa Rica, tomando en cuenta que Perú no es parte de la convención, y definir de manera clara las zonas marítimas nacionales, el ejercicio de la soberanía, la posibilidad de expandir la plataforma submarina, entre otras bondades. Están las áreas grises, que la convención obliga al país a la articulación con distintos regímenes internacionales para cubrir sus necesidades y tratar de identificar y proteger sus intereses marítimos, como se trató en el capítulo anterior, como por ejemplo con la OMI, el Programa Regional de Mares, el Programa de Acción Mundial para la Protección del Medio Marino Frente a las Actividades Realizadas en Tierra, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, entre otros.

5.1 Las Islas Galápagos en el marco de CONVEMAR

El manejo integral de las Islas Galápagos es una variable de mucho peso para que el Ecuador haya ingresado a la CONVEMAR, y a su vez para articular el trabajo de protección con otros regímenes internacionales. Esta protección abarca no solo las especies terrestres de las islas, sino también la riqueza de flora y fauna que se encuentran bajo el mar, sin tomar en cuenta la regulación de turismo¹⁵ y la pesca.

El ser parte de CONVEMAR, es una ventaja para los Estados ribereños con islas que forman parte de su territorio, ya que les permite, según las circunstancias, adoptar las mismas zonas marítimas que posee el territorio continental, es decir Galápagos posee mar territorial, zona contigua y zona económica exclusiva, situación que le permite no solo tener la oportunidad de expandir su plataforma submarina (Cordillera de Carnegie) sino también generar mucho más y mejor control sobre sus aguas. Como por ejemplo en el caso de las flotas chinas y panameñas que se acercan a realizar pesca ilegal en el borde de la ZEE en Galápagos, en este caso la articulación no solo es con otros regímenes internacionales marítimos sino también con otros Estados, como se trató en acápites anteriores. (Ver Anexo I Cuadro 7).

Precisamente en este sentido, la intención del estado ecuatoriano ha sido la demostración de la existencia de que su territorio continental se conecta con las islas Galápagos por medio de una extensión de su territorio continental, que atraviesa la cordillera submarina de Carnegie, pasa por la de Cocos y la de Colón (El Comercio 2018), con lo cual reconfiguraría sus límites territoriales marítimos.

Esto también permitiría brindar una mayor protección de las Islas Galápagos que se encuentran ubicadas a 600 millas náuticas de la costa continental del Ecuador y que, como es de conocimiento mundial, poseen una biodiversidad y riqueza marítima única en

¹⁵ Según el Boletín de Prensa del Consejo de Gobierno del Régimen especial de Galápagos, de 15 de mayo de 2018, en la última sesión del Pleno del Consejo de Gobierno, se aprobó en segundo debate la Ordenanza Reformatoria del Art. 48 de la Ordenanza que contiene el Reglamento de Migración y Residencia en el Régimen Especial de Galápagos. La medida permitirá el ejercicio de un turismo responsable y mayor control sobre el ingreso de personas a las islas. Con esta Ordenanza se definen los siguientes requisitos: Adquirir la tarjeta de control de tránsito TCT. Contar con pasajes de ida y retorno.

Presentación de la reserva de una o más acomodaciones o establecimientos de alojamiento turístico legalmente autorizados para pernoctar en las islas. Carta de invitación suscrita por un Residente Permanente o Temporal en la provincia de Galápagos, para turistas nacionales o extranjeros que se alojen en el domicilio de los residentes. Los turistas nacionales y extranjeros NO necesitan carta de invitación para hacer turismo en Galápagos, siempre que se hospeden en hoteles y establecimientos de alojamientos registrados en el Ministerio de Turismo. Para turistas extranjeros: contar con un seguro de salud privado.

el mundo, ya que su posición privilegiada donde confluyen varias corrientes marítimas le ha permitido la configuración de un espacio acuático único en el mundo, de modo que se trata de un verdadero santuario marino que requiere ser preservado (Suárez 2012, 2).

Asimismo, debe señalarse que las islas Galápagos además de ser una riqueza del patrimonio natural mundial, constituyen uno de los principales ingresos económicos del Ecuador debido a la actividad turística, razón por la cual un 97% de su territorio, comprendido por 15 islas y más de 107 islotes, rocas, que suman una superficie aproximada de 788.900 hectáreas ha sido declarado como zona protegida, mientras que el 3% restante se componen del territorio que se le ha entregado a las comunidades y poblaciones locales (Á. Velásquez, Ecuador y los nuevos temas del nuevo Derecho del Mar 2012, 76),

El Parque Nacional Galápagos, y una Reserva Marina con una superficie de más de 130.000 km², cuya principal característica, es la de ser el hábitat de miles de especies endémicas como por ejemplo el coral negro y varias especies que son únicas. Es aquí también donde confluyen varios elementos de vida marítima como mamíferos, algas, aves marinas, peces, fondos blandos¹⁶, moluscos, corales, entre otras especies, representando una riqueza natural sumamente amplia dentro del territorio ecuatoriano. Galápagos es la segunda reserva marina más grande del mundo después de la gran barrera de arrecifes australianos.

En este sentido, la CONVEMAR claramente atribuye un conjunto de derechos soberanos tanto sobre los recursos vivos como los no vivos, que se encuentran dentro del agua, el suelo y el subsuelo dentro de la zona económica exclusiva del Estado que se extiende hasta las 200 millas, que en el caso del Ecuador van tanto del territorio continental como del Archipiélago de Galápagos, con las excepciones respectivas del derecho al libre tránsito que no incluyen en ninguna forma la realización de actividades de explotación dentro de esta zona (H. Gómez 2017)

Ahora bien, es preciso mencionar que Galápagos, por ser parte del Ecuador, no se configura como Estado Archipelágico, sino como parte misma del país, situación que le brinda la posibilidad de adquirir, como ya se mencionó, espacios marítimos como un

¹⁶ “Los fondos blandos son ecosistemas conformados por la acumulación de partículas sedimentarias (arenas, arcillas, cienos, limos) en un sustrato inestable y de baja complejidad topográfica, los cuales sin embargo ofrecen alimento y protección a una gran cantidad de organismos.” (Pesca y Acuicultura. Alto impacto en la economía 2020)

estado independiente, es decir, las Islas Galápagos tienen derecho a las zonas de mar territorial, zona contigua y la zona económica exclusiva. A esto se suma la reserva marítima de las Islas, pero no siempre este sector del país fue protegido. Las primeras acciones para su protección se registran en el Plan de Manejo terrestre de 1974, QUE recomendaba la protección de una franja marina de 2 millas náuticas alrededor de cada isla. (Parque Nacional Galápagos s.f.)

En 1986, la conservación marina tomó impulso con la declaración de una Reserva de Recursos Marinos, cuyo objetivo era controlar la práctica ilegal de la pesca y la sobre explotación de los recursos del mar. En 1998, cuando a través de la Ley Orgánica de Régimen Especial para la Conservación y Desarrollo Sustentable de Galápagos (LOREG), se amplía el área marina protegida y se crea la Reserva Marina de Galápagos. En el 2001, el Comité de Patrimonios de la UNESCO reconoció el enorme valor ecológico, cultural y económico de la RMG y lo incluyó como Patrimonio Natural de la Humanidad, fomentando la conservación y mantenimiento de las especies únicas que habitan aquí. (Parque Nacional Galápagos s.f.) (Ver Anexo I Mapa 7).

Existe una serie de noticia de prensa respecto al tema de las embarcaciones chinas, cerca de las islas Galápagos, este es un proceso sostenido, inicialmente las negociaciones del canciller ecuatoriano Luis Gallegos, referente a una moratoria de pesca, en los meses de septiembre a noviembre, reconociendo que a las Islas Galápagos como Patrimonio de la Humanidad. Por lo que se aplicara esta moratoria a la zona oeste de la alta mar de las islas. Respetando la reserva marina de 133.000 kilómetros cuadrados que protege a todas sus especies (Ecuador y China negociarán acuerdo sobre flota pesquera en las Galápagos 2020)

Como por ejemplo en DW, (2020) indica que están desactivando sus sistemas de localización a fin de engañar a los radares, esto ya implica en sí una predisposición al ilícito, cuando el orden de los factores debería ser informar a los países circundantes sobre un trayecto que los medios han denominado ruta del calamar, en donde habiendo depredado la riqueza marina pasan a otro país en este caso Perú y se proyecta a Chile (La flota pesquera china pasó de Galápagos a Perú y ahora va a Chile 2020).

Esto además no es una novedad, pues anualmente se repite la misma situación, cabe la reflexión después de todo este tiempo en que las embarcaciones chinas pasan por estas aguas, cuanta ha sido la depredación efectuada, porque, así como no están obligados a

dar cuentas de la cantidad, de la calidad, del tipo de especies y datos específicos sobre la pesca. Los perjuicios de esta práctica tampoco son valorados y son difundidos como un llamado abierto a cualquier otro grupo pesquero, si este fuera el caso, el mismo Ecuador podría pescar estos productos en esas aguas. Porque mientras en la reserva marina Galápagos existe una inversión nacional e internacional para el cuidado de especies, sobre todo en las que se encuentran en extinción, que es justo en donde se encuentran las embarcaciones por la amplitud del mar, estas especies atraviesan zonas y lamentablemente son atrapadas con sin ninguna restricción. (Esta es la ruta que todos los años recorren los barcos chinos que están cerca de Galápagos 2020).

Sin embargo, la Fuerza Naval ecuatoriana, con la CONVEMAR, puede extender la plataforma continental de Galápagos de 200 a 350 millas. El Ecuador tiene un plazo de 10 años a partir de la firma para ajustar su legislación a este convenio. Con lo que, a partir de la adhesión, el Ecuador se regirá bajo los parámetros establecidos por la CONVEMAR. Entre ellos, que el mar territorial tendrá una extensión de 12 millas. Y que, adicionalmente, el Ecuador tendrá 188 millas de zona económica exclusiva, donde solo el Estado podrá explotar la riqueza ictiológica que allí se encuentra.

5.2 Ecuador y el Régimen Internacional del Mar y la CONVEMAR: expectativas, realidades y desafíos

Según un estudio del Observatorio Geológico Lamont-Doherty, de la Universidad de Columbia, de la Organización Hidrográfica Internacional y de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental, se determinó que en 33 Estados existe una plataforma continental que se extiende más allá de las 200 millas, entre estos Ecuador, cuya situación es privilegiada, debido a la extensión de la plataforma en la Cordillera de Carnegie, que es una prolongación de una parte del margen continental del Ecuador, que nace en la plataforma continental del Ecuador y se extiende más allá de las Islas Galápagos, y en donde aparentemente existiría una gran cantidad de recursos (Valencia, La Constitución de los océanos y sus ventajas para el Ecuador 2012).

Al reconocerse la plataforma marítima solo hasta las 200 millas por la CONVEMAR, se podría perder la propiedad de estos recursos, con lo que se afectaría

económicamente al Ecuador, pues los recursos pasarían a ser parte de las aguas internacionales (alta mar), y, ya no exclusivos del Ecuador. Sin embargo, existen criterios que señalan que la CONVEMAR permite la extensión de la plataforma marítima, hasta en 350 millas, siempre que se cumpla con ciertos requisitos, como que la plataforma posea una profundidad homogénea de 2500 metros, de modo que se evidencie que es la prolongación natural del lecho marino, requisito que aparentemente estaría cubierto de acuerdo a estudios de la Armada del Ecuador.

Los sectores que se oponen todavía a esta adhesión, señalan que el Ecuador es un Estado débil, de modo que está en la imposibilidad de explotar recursos dentro de toda la zona de económica exclusiva, la cual, permite que se puedan realizar ciertas actividades por parte de otras empresas y países que, si cuentan con estos recursos, algo que no hubiera sido posible con la tesis de las 200 millas de mar territorial. Sin embargo, en sentido práctico, era poco posible que el Ecuador ejerza soberanía sobre toda esa extensión de mar territorial con los recursos que posee.

5.3 Elementos para un balance de la participación del Ecuador en Régimen Internacional del Mar y la CONVEMAR

Existen elementos que permiten formular un balance de la participación del Ecuador en la CONVEMAR, en primer lugar, cabe destacar que en la actualidad el país no mantiene problemas limítrofes marítimos con ningún país con el que comparte frontera marítima, por lo que solo ha hecho falta la voluntad política y el consenso entre los actores políticos nacionales para que el país pueda ser parte de este régimen internacional, pese a los criterios contrarios que siempre podrán existir.

En este sentido, los elementos que se requieren para mejorar la participación del Ecuador dentro de la CONVEMAR son de carácter operativo y técnico, pues el país se requieren de un cambio en la política interna del país, pues son aspectos competentes directamente al Ecuador, que requiere de una inversión considerable de recursos, así como establecer alianzas estratégicas internacionales, a nivel público y privado que le permitan mejorar la presencia soberana en territorio marítimo, aprovechando las múltiples potencialidades que tiene en cuanto a sus recursos y a su posición geográfica,

ya que esto le permitirá tener un balance en su participación en CONVEMAR, potenciando su desarrollo.

Elizabeth Cabezas en su calidad de presidenta de la Asamblea Nacional en el 2018, argumentó ante la Comisión de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, la propuesta de Ley de Navegación, Gestión de Seguridad y Protección Marítima, que tiene como propósito mejorar el resguardo del espacio acuático del Ecuador. Contiene 108 artículos en los cuales incluye manejo de puertos, actualiza seguridad marítima, regula actividades ilegales como el narcotráfico, regulación de pescadores artesanales con los industriales, en general la propuesta se realizó con el cuerpo legal con los órganos respectivos de las Fuerzas Armadas del Ecuador. (Proyecto de Ley de Navegación y Protección Marítima busca mejor el gobierno del espacio acuático 2018)

Esteban Albornoz, entregó proyecto de reformas al Código Civil el 16 de septiembre del año 2017, ello permitiría al Estado ecuatoriano ejercer derechos y jurisdicción exclusiva en la explotación de recursos naturales en plataformas o zócalos submarinos. La propuesta armoniza al Código Civil con la CONVEMAR, en relación a las doscientas millas marinas. Se reforma el artículo 610 del Código Civil para recoger los derechos establecidos por la CONVEMAR. Se define la zona económicamente exclusiva y se reconoce la pertenencia Al Estado ecuatoriano de las nuevas islas que se formen en las aguas interiores, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y en los ríos o lagos de dominio público (El proyecto de ley armoniza el Código Civil con la CONVEMAR 2017)

También debe considerarse que se encuentran pendientes algunos aspectos de delimitación del mar territorial a través de la extensión de la plataforma continental, mismos que podría beneficiar al Ecuador en la protección de sus recursos naturales frente a la sobreexplotación por parte de potencias extranjeras como China, que constantemente saquean los recursos naturales al borde de la frontera marítima de Ecuador, sin que esta acción pueda ser considerada como ilegal.

A este respecto existen una serie de propuestas, como las del INOCAR, Proyecto de sustento técnico para lograr la ampliación de la plataforma continental y la caracterización estratégica del Estado para la identificación e inventario de recursos no

vivos denominado SUTPLA, se ubica a detalle la planificación limítrofe a partir de las Islas Galápagos, como una autorización medio ambiental, entre otros detalles (INOCAR 2015). Con ellos se demuestra que existen diversas iniciativas para adecuar la legislación ecuatoriana en los diferentes ámbitos que le competen a fin de que se pueda acoplar a la Convención.

Sin embargo, lo fundamental sería la ampliación de la zona económica exclusiva, sistematizando las iniciativas generadas en los últimos años y definir una estrategia que permita lograr ese objetivo es preciso desarrollar todos los esfuerzos económicos y de investigación necesarios, dentro del plazo disponible, para lograr esa meta es indudable que para ello será imprescindible diseñar y aplicar una política clara y sostenida, así como definir alianzas y relaciones de cooperación, con países amigos y con organizaciones internacionales, que pueden apoyarnos para lograr dicho objetivo

Conclusiones

La investigación realizada permite plantear las siguientes conclusiones:

Desde que la CONVEMAR fue adoptada en el año de 1982, se ha constituido en un exhaustivo régimen normativo para establecer la ley y el orden en los océanos y mares del mundo, Estableciendo reglas que rigen todos los usos posibles de los océanos y de sus recursos. Regula la gobernanza del mar territorial, aguas internas, la zona contigua, la zona exclusiva, la navegación, el sobrevuelo, la exploración y explotación de recursos, la conservación, pesca y tráfico marítimo. Presenta algunas limitaciones en cuanto a su jurisdicción y aplicabilidad, en particular en cuanto a la cordillera.

Los Estados que no son parte de la CONVEMAR no están sujetos a las reglas establecidas por la Comisión de acuerdo a lo que ha establecido. Por ello en un esfuerzo por mantener incluso actividades que sobrepasan los límites marítimos se acogen a otras normativas, generadas por diferentes razones. Esto no permite una gobernanza efectiva del mar pues no son parte del mismo organismo, por lo tanto, no tienen que sujetarse a su jurisdicción.

En el artículo 33 de la Convención se regula lo referente a la Zona Contigua, que constituye la porción adyacente al mar territorial, que tiene una extensión de doce millas, es decir, entre el mar territorial y la zona contigua se incluyen veinticuatro millas náuticas. En esta zona el estado podrá tomar como acciones para la prevención de las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios, así como sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial. Quedan sin aplicación efectiva cuando la capacidad operativa del Estado es sobrepasada por la delincuencia común y la organizada, entre tales delitos podría nombrarse a la piratería de la cual son presa fácil los barcos pesqueros, así como, el tráfico de drogas por vía marítima o aérea de estos espacios.

El artículo 55 de la CONVEMAR regula la Zona Económica Exclusiva (ZEE), que es adyacente a la Zona Contigua y según dispone el artículo 57, no se extenderá más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base, es decir, podrá ser de 176 millas contada a partir de la Zona Contigua. La particularidad de esta zona es que el Estado ribereño no tiene soberanía total en dicha zona, sino que ejerce solo algunos derechos de soberanía, consistentes en los derechos de explotación, conforme se dispone en el artículo 56.

Se concluye que, dentro de la zona económica, la normativa de la CONVEMAR reconoce jurisdicción al Estado ribereño para construir y utilizar islas artificiales, instalaciones y estructuras, la investigación científica marina, la protección y preservación del medio marino, también para disponer las medidas necesarias para hacer cumplir sus leyes y reglamentos, también podrá realizar la captura permisible de recursos vivos y su óptima utilización (Art. 56 en adelante).

Dentro de la zona económica exclusiva también se conceden algunas facultades a todos los Estados, entre las que están “las libertades de navegación y sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinos” y además también se permiten otros usos del mar “internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades, tales como los vinculados a la operación de buques, aeronaves y cables y tuberías submarinos, que son compatibles con las demás disposiciones de la Convención.

Las regulaciones de la CONVEMAR que se refieren a la plataforma continental, disponen a partir del artículo 76 y siguientes, que se define como la prolongación natural sumergida de la masa terrestre de un Estado hasta la distancia de 200 millas. Los derechos que tiene el Estado ribereño sobre la plataforma continental, incluyen la soberanía para su exploración y la explotación de sus recursos naturales como exclusivos, pues si el Estado no ejerce esta facultad de explotación nadie podrá realizarlo si no es con la expresa autorización de dicho Estado. El artículo 78 sin embargo establece una limitación al disponer que su ejercicio no deberá afectar a la navegación ni a otros derechos y libertades de los demás Estados. Esta situación se ve violentada con sucesos o eventos que en algunos casos no son superados jurídicamente sino a través de las buenas relaciones y gestiones de la cancillería, dejando precedentes de negociación y no de reparaciones.

La CONVEMAR al regular en este tratado el Alta Mar que está definido en el artículo 86 como el espacio marítimo que se encuentra más allá de la ZEE de las 200 millas marinas de los Estados, es decir, todo lo que no pertenece a las Aguas Interiores, el Mar Territorial, la Zona Contigua y la Zona Económica Exclusiva de todos los Estados, en su artículo 87 dispone que en la Alta Mar está abierta a todos los Estados y a las empresas, que tienen libertad total para realizar cualquier tipo de actividad, siempre y cuando no contravenga a las disposiciones de la CONVEMAR. La alta mar puede ser utilizada exclusivamente con fines pacíficos y ningún Estado podrá pretender someter a cualquier otra parte a su soberanía dentro de alta mar.

El Ecuador, ratificó este convenio el 24 de septiembre del 2012, ya que antes suscribió la Declaración sobre Zona Marítima (o Declaración de Santiago de Chile), el 18 de agosto de 1952, conjuntamente con Perú y Chile, en la que proclamó “la soberanía y jurisdicción exclusivas corresponde sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países, hasta una distancia mínima de 200 millas”. En el caso del Ecuador, la CONVEMAR además de regular su condición de Estado ribereño, también reglamenta LOS aspectos relacionados con las islas y archipiélagos, debido a su soberanía de las Islas Galápagos.

La ratificación de la CONVEMAR, estuvo acompañada de criterios que destacaban lo que consideran como una desventaja para Ecuador, ya que, el establecimiento de una Zona Económica Exclusiva es perjudicial para un Estados que no tiene una capacidad operativa suficiente de la fuerza naval, como el Ecuador. Las facilidades y facultades que se conceden a los demás Estados sobre esta zona, como libertad de navegación, sobrevuelo, tendido de cables y tuberías submarinas y otros usos del mar, beneficia a las empresas transnacionales o multinacionales que, si tienen esta capacidad, perjudicando al Estado ribereño quien no recibe nada a cambio de la utilización de este espacio y tampoco tiene capacidad para hacerlo por sí mismo.

El hecho de que existan varios países que no han ratificado la CONVEMAR impacta sobre la seguridad jurídica del derecho del mar, ya que dichos Estados no tiene obligación jurídica de cumplir con las obligaciones establecidas dentro de esta Convención, al no ser vinculante, por lo que tampoco se le puede someter a la jurisdicción para la resolución de conflictos, establecida por este instrumento. Esto ha generado controversias en la delimitación de las fronteras marítimas, pues los Estados tienen distintas fórmulas para establecer sus límites marítimos, en consecuencia, el único mecanismo para la resolución de esos conflictos es la negociación y el acuerdo directo entre los Estados.

Se concluye que, en el régimen del derecho de los mares, al existir distintos criterios algunos de los cuáles preceden a la CONVEMAR, existen controversias y discrepancias entre los Estados, ya que la CONVEMAR se realizó con base a la buena voluntad y colaboración de los Estados para su aplicación, lo que ha hecho que no se hayan establecido medios coercitivos para exigir su cumplimiento. Un aspecto determinante es el peso de los Estados en el sistema internacional, ya que las diferencias de poder relativo y de capacidades entre los estados, incide de manera decisiva en la aplicación del régimen o incluso en su renuencia a adherir al mismo, ya que restringiría sus márgenes de

maniobra, como en el caso de Estados Unidos, que prioriza sus intereses económicos, políticos y militares.

Uno de los últimos acontecimientos es la redefinición de la frontera marítima entre Ecuador y Costa Rica en la cual La definición del límite exterior de la plataforma continental ecuatoriana más allá de las 200 millas náuticas de la zona económica exclusiva logrará la unidad geográfica del territorio insular con el continental a través del suelo y subsuelo marinos, en los que será posible ejercer derechos soberanos sobre los recursos existentes, según un comunicado de la cancillería. En definitiva es un hito muy grande ara las relaciones internacionales en la cual se busca que haya un diálogo, la cooperación y el mejor conocimiento de la frontera para el desarrollo óptimo de este recurso conocido como agua.

Bibliografía

(DIGEIM), Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada del Ecuador. *Youtube*. 10 de febrero de 2017. <https://www.youtube.com/watch?v=RaKc8FX322E> (último acceso: agosto de 2018).

¿*Qué es la Alianza del Pacífico?* 2017. <https://alianzapacifico.net/que-es-la-alianza/> (último acceso: 2020).

Armada de Argentina. «Régimen jurídico de los espacios marítimos.» *Armada de Argentina*. 2006. <http://www.ara.mil.ar/archivos/Docs/IIMM-01-Capitulo%201.pdf>.

Armada Española. «Gobierno de España Ministerio de Defensa.» *Campaña medición Zona Económica Exclusiva de España.- BIO "Hespérides"*. mayo de 2017. <http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/conocenosactividades/prefLang-en/deLaFuerza--0852HesperidesCampZEEE-2012> (último acceso: Agosto de 2018).

Arroyo, Patricio Goyes. *Límite Marítimo Ecuador-Perú*. Guayaquil: DIGEIM, 2007.

Bernal, Lorenzo Martínez. *Pesca de Altura*. 29 de Agosto de 2010. <http://pescaprofesional.net/tecnicas-de-pesca/pesca-de-altura>.

Boletín Agrario. *Pesca de Altura*. s.f. <https://boletinagrario.com/ap-6,pesca+de+altura,967.html>.

Borja, Rodrigo. «Enciclopedia de la Política .» *centro-periferia*. 1 de enero de 1997. <http://www.encyclopediadelapolitica.org/Default.aspx?i=&por=c&idind=209&termino=>.

Brigs, Helen. «La preocupante velocidad a la que está creciendo la gran isla de basura del Pacífico que ya tiene tres veces el tamaño de Francia.» *BBC*. 24 de Marzo de 2018. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-43515386> (último acceso: Enero de 2019).

- Carranza, Ernesto. *Teoría para apoyar acciones de política económica: el modelo centro periferia*. México D.F.: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 1986.
- Chew, Frederick. *Piratería, terrorismo marítimo e intereses regionales*. Singapur, 2008.
- Comisión Europea. «Asuntos Marítimos.» *Gobernanza internacional de los océanos: una agenda para el futuro de nuestros océanos*. 10 de Noviembre de 2016. https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/ocean-governance_es (último acceso: agosto de 2018).
- Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental (COPLA). «Gráfico Espacios Marítimos.» *Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental (COPLA)*. 2017. <http://www.plataformaargentina.gov.ar/es/gr%C3%A1fico-espacios-mar%C3%ADtimos> (último acceso: agosto de 2018).
- Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar. *La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar Una oportunidad para el desarrollo integral y sostenible del Ecuador*. Quito: Presidencia de la República, 2006.
- «Constitución de la República del Ecuador.» n° 449. Montecristi: Asamblea Constituyente de la República del Ecuador. Registro Oficial, 20 de Octubre de 2008. 136.
- Dávalos, Jaime. *La Gobernanza de los Espacios Marítimos del Ecuador*. Quito: Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, 2015.
- . *La gobernanza de los espacios marítimos del Ecuador*. Sangolquí: ESPE, 2015.
- De Larrucea, Jaime, José De la Puente, y Jordi Moncunill. «Catalonia.» *LEGISLACIÓ MARÍTIMA Grau en Enginyeria Nàutica i Transport Marítim*. 2017. http://catalonia.org/dretmaritim/index_bloque_03_Fin_C1.html (último acceso: agosto de 2018).
- Diario El Comercio. «Ministro de Defensa: No hay seriedad para valorar que somos parte de Convemar.» *Diario El Comercio*, 9 de Agosto de 2020.

Diario El Universo. «Esta es la ruta que todos los años recorren los barcos chinos que están cerca de Galápagos.» 15 de septiembre de 2020.

Diario La Hora. *Las 'narcorutas' de los 'reyes' del Pacífico*. 23 de marzo de 2018. <https://lahora.com.ec/noticia/1102144363/las-narcorutas-de-los-reyes-del-pacifico> (último acceso: septiembre de 2018).

DIRNEA. *Historia de la DIRNEA*. 20 de Agosto de 2014. <https://www.dirnea.org/la-institucion/historia> (último acceso: 1 de mayo de 2018).

DW. «Ecuador y China negociarán acuerdo sobre flota pesquera en las Galápagos.» 05 de agosto de 2020: <https://www.dw.com/es/ecuador-y-china-negociar%C3%A1n-acuerdo-sobre-flota-pesquera-en-las-gal%C3%A1pagos/a-54453139>.

Ecuador en Vivo. «Proyecto de Ley de Navegación y Protección Marítima busca mejorar el gobierno del espacio acuático.» 30 de noviembre de 2018.

El Comercio. *Acciones contra la delincuencia marítima en Ecuador Este contenido ha sido publicado originalmente por Diario EL COMERCIO en la siguiente dirección: <https://www.elcomercio.com/actualidad/delincuencia-maritima-ecuador-armada-policia.html>. Si está pensando*. 03 de Julio de 2018. <https://www.elcomercio.com/actualidad/delincuencia-maritima-ecuador-armada-policia.html>.

—. *Cuatro corredores de la droga salen de la Costa de Ecuador Este contenido ha sido publicado originalmente por Diario EL COMERCIO en la siguiente dirección: <https://www.elcomercio.com/actualidad/rutas-droga-ecuador-estadosunidos-frontera.html>. Si está pen.* 09 de 09 de 2018. <https://www.elcomercio.com/actualidad/rutas-droga-ecuador-estadosunidos-frontera.html>.

—. *Ecuador despliega buques y aviones militares por flota de pesca china en Galápagos Este contenido ha sido publicado originalmente por Diario EL COMERCIO en la siguiente dirección: <https://www.elcomercio.com/actualidad/flota-china-aviones-ffaa-galapagos.h>.* 25 de Abril de 2019.

<https://www.elcomercio.com/actualidad/flota-china-aviones-ffaa-galapagos.html>
(último acceso: 07 de Mayo de 2019).

—. *El Comercio*. 09 de marzo de 2018. <https://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador-plan-incremento-fondo-marino.html> (último acceso: septiembre de 2018).

—. *Flota pesquera china vuelve a poner en alerta a la Armada del Ecuador Este contenido ha sido publicado originalmente por Diario EL COMERCIO en la siguiente dirección: <https://www.elcomercio.com/actualidad/flota-pesquera-china-ecuador-galapagos.html>. Si e. 25 de Abril de 2019. <https://www.elcomercio.com/actualidad/flota-pesquera-china-ecuador-galapagos.html> (último acceso: marzo de 2020).*

El comercio. «Flota pesquera, en su mayoría China, abandona zona cercana a Galápagos.» 22 de septiembre de 2020.

El Diario. *Un nuevo derecho en el mar Firma de la Convemar provoca posiciones a favor y en contra*. 22 de Agosto de 2010. <http://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/163147-firma-de-la-convemar-provoca-posiciones-a-favor-y-en-contra/> (último acceso: Mayo de 2019).

El Telégrafo. «El proyecto de ley armoniza el Código Civil con la CONVEMAR.» 16 de septiembre de 2017.

El Universo. *Adhesión a la Convemar fue debatida*. 21 de 02 de 2008. <https://www.eluniverso.com/2008/02/21/0001/8/F472F34371AA4CE795C64F000A30DE9A.html> (último acceso: MAyo de 2019).

España, Sara. «El conflicto en la frontera entre Ecuador y Colombia lleva años cocinándose.» *El País*, 12 de abril de 2018.

Espectador, El. *Guacho: ¿Cómo funciona el Frente Óliver Sinisterra? | En Contexto | El Espectador*. 21 de abril de 2018. <https://www.youtube.com/watch?v=3nZMqzuuCuw>.

FAE. *Plan de seguridad integral y protección de espacios acuáticos*. Guayaquil: FAE, 2018.

- Faro Portales. *Nuevo conflicto limítrofe entre Perú y Ecuador: La frontera marítima*. 28 de diciembre de 2007. <http://faroportales.blogspot.com/2007/12/nuevo-conflicto-limtrofe-entre-per-y.html> (último acceso: septiembre de 2018).
- Faudutti, Juan. *Los barcos chinos y el dominio marítimo de Ecuador*. 05 de agosto de 2018. <https://www.expreso.ec/opinion/columnas/los-barcos-chinos-y-el-dominio-maritimo-de-ecuador-DA2310410> (último acceso: septiembre de 2018).
- Fernández, Samuel. «Reflexiones acerca del juicio limítrofe del Perú contra Chile , ante la Corte Internacional de Justicia.» *Revista Chilena de Derecho* 35, n° 2 (2008): 373-383.
- Foro Técnico IIRSA, VII Reunión Ordinaria de Ministros del COSIPLAN. *Cartera de Proyectos COSAIPLAN* . Buenos Aires : Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento , 2017.
- Freire, Luis. *En Esmeraldas se conformó el Comité de Seguridad Humana en el Mar*. 05 de Septiembre de 2018. <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/09/05/nota/6939809/esmeraldas-se-conformo-comite-seguridad-humana-mar> (último acceso: Mayo de 2019).
- Fuerzas Armada del Ecuador. *Ventajas CONVEMAR*. 05 de enero de 2018. https://www.youtube.com/watch?v=Tg2a1YBV_lg (último acceso: agosto de 2018).
- Gómez, Alfonso, y Robledo Verduzco. *Temas selectos de derecho internacional*. Vol. 4. Mexico D.F: UNAM, 2003.
- Gómez, Humberto. *El Universo*. 23 de septiembre de 2017. <https://www.eluniverso.com/opinion/2017/09/23/nota/6395371/pesca-ilegal-galapagos-convemar-su-conveniencia> (último acceso: septiembre de 2018).
- González, Javier. *Ecuador y Estados Unidos acuerdan cooperación en temas militares*. 25 de Abril de 2019. <https://www.eluniverso.com/noticias/2019/04/25/nota/7301981/ecuador-estados-unidos-acuerdan-cooperacion-temas-militares>.

- Goyes, Patricio. «Fondos marinos de soberanía y jurisdicción del Ecuador.» En *Geología y Geofísica marina y terrestre del Ecuador*, de Institut de Recherche pour le Développement, Instituto Oceanográfico de la Armada Comisión Nacional del Derecho del Mar, editado por Velenti Sallares, Nelson Pazmiño Jean-Yves Collot, 278. Guayaquil: Comisión Nacional del Derecho del Mar, 2009.
- . *Límite marítimo Ecuador-Perú*. Salinas: Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada del Ecuador, 2007.
- Hasenclever, Andreas Mayer, Peter, y Volker Rittberger. «Las teorías de los regímenes internacionales. Situación actual y propuestas para una síntesis.» *Foro Internacional*, 1999: 499-526.
- Hass, E. *Words can hurt you or who said to whom about regimes*. Nueva York: Cornell University Press, 1983.
- Herdegen, Matthias. *Derecho internacional público*. 2a.ed. México: Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2017.
- Heredia, José Manuel Sobrino. *Piratería y terrorismo en el mar*. Coruña: Universidad de Coruña, s.f.
- Holguín, Gonzalo. *La Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar La Adhesión del Ecuador: mitos y verdades*. Quito: Imprenta del Ministerio de Relaciones Exteriores, 2011.
- Improving International Fisheries Management*. Report to Congress, NOAA Fisheries, 2019.
- Improving International Fisheries Management_ January 2017*. Report to Congress, NOAA, 2017.
- INOCAR. «Proyecto de sustento técnicos para lograr la ampliación de la plataforma continental y la caracterización estratégica del Estado para la identificación e inventario de recursos no vivos denominado SUTPLA .» agosto de 2015. http://www.inocar.mil.ec/web/images/lotaip/2017/literal_k/K._Aprobado_sutpla_OCT_2017.pdf (último acceso: 2020).

- Iza, Alejandro, y Robyn Stein. *Normar Reformando la gobernaza del agua*. Editado por Robyn Stein Alejandro Iza. San Jose: UICN, 2011.
- Jaramillo, Luis. «CONVEMAR: El futuro del Ecuador esta en el mar.» *Patria* (Ministerio de Defensa del Ecuador), 2014: 18-33.
- Krasner, Stephan. «Structural causes and regime consequences: regime as intervening variables.» *Regímenes internacionales* (Cornell University Press) 36, n° 2 (1982): 185-205.
- «Structural causes and regime consequences: Regimes as intervening variables.» En *International Law and International Relations*, de Stephen Krasner. 3-17: International Law and International Relations, 2007.
- La flota pesquera china pasó de Galápagos a Perú y ahora va a Chile*. 02 de octubre de 2020. <https://www.dw.com/es/la-flota-pesquera-china-pas%C3%B3-de-gal%C3%A1pagos-a-per%C3%BA-y-ahora-va-a-chile/a-55140146> (último acceso: 2020).
- La Hora. «13 grupos irregulares identificados en la frontera norte.» *La Hora*. 27 de marzo de 2018. <https://lahora.com.ec/noticia/1102145318/13-grupos-irregulares-identificados-en-la-frontera-norte>.
- Lara Brozzesi, Claude. «El Ecuador y la Declaración sobre la Zona Marítima.» *Revista AFESE* 55, 2007.
- Lascurain, Mauricio. «Teoría de regímenes internacionales: el caso del recurso agua en el régimen ambiental México-Estados Unidos .» *Si Somos Americanos. Revista de Estudios Transfronterizos*, 2018: 128-158.
- Michaud, François, Nelson Pazmiño, y Jean-Yves Collot. «El krst submarnino de mega depresiones circulares de la Cordillera de Carnegie (Ecuador): posible origen de disolución submarina.» En *Geología y Geofísica Marina y Terrestre del Ecuador*, de IRD, INOCAR CNDM, 278. Guayaquil: Comisión Nacional del Derecho del Mar, 2009.

- Ministerio de Acuicultura y Pesca. «Noticias.» *Acciones para combatir piratería en alta mar*. 2018. <http://www.acuiculturaypesca.gob.ec/subpesca251-acciones-para-combatir-pirateria-en-alta-mar.html> (último acceso: agosto de 2018).
- Ministerio de Defensa . *Manual de Derecho al Mar*. Madrid: Ministerio de Defensa , 2016.
- Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana. *Noticias*. 07 de septiembre de 2016. <https://www.cancilleria.gob.ec/el-territorio-maritimo-de-ecuador-sera-53-veces-mas-extenso-que-el-territorio-nacional-continental-una-vez-en-que-entre-en-vigor-el-acuerdo-con-costa-rica/> (último acceso: septiembre de 2018).
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. *Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial*. s.f. <https://www.obraspublicas.gob.ec/puertos-y-transporte-maritimo-y-fluvial/> (último acceso: 1 de mayo de 2018).
- Ministerio del Ambiente. *Slideshare*. s.f. <https://slideplayer.es/slide/3390059/> (último acceso: septiembre de 2018).
- Mosquera, Susana. «El Perú y la convención del derecho del mar de las Naciones Unidas.» *Revista Jurídica del Perú*, 2004: 311-329.
- Mundo Marítimo. «La importancia de la relación ciudad puerto.» *Mundo Marítimo Chile*. 12 de Febrero de 2018. <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/la-importancia-de-la-relacion-ciudad-puerto> (último acceso: Noviembre de 2018).
- Muñoz, José Manuel Lacleta, José Luis Almazán Gárate, y Manuel Estepa Montero. *EL régimen jurídico de los espacios marinos en derecho español e internacional*. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid, 2007.
- NUMTRIC. «La Isla de Basura del Pacífico.» *NUMTRIC*. 17 de Enero de 2019. <https://numtric.com/la-isla-de-basura-del-pacifico/> (último acceso: Enero de 2019).
- Oceans & Law of the Sea United Nations. *Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the relate*. 03 de abril de 2018. http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm (último acceso: agosto de 2018).

- Ochoa, Karina. *Metro Ecuador*. s.f. <https://www.metroecuador.com.ec/ec/estilodevida/2015/03/05/ecuador-cuenta-plan-precautelar-seguridad-maritima.html>.
- OMI. *Piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques*. 10 de enero de 2010. <http://www.imo.org/es/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Paginas/Default.aspx> (último acceso: septiembre de 2018).
- ONU. Organización de Naciones Unidas. *Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar CONVEMAR*. Quito: ONU, 2012.
- . *El Derecho del Mar Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. Nueva York: onu, 2001.
- Organización de las Naciones Unidas. «Océanos y Derecho del mar.» 2016. <http://www.un.org/es/sections/issues-depth/oceans-and-law-sea/index.html> (último acceso: enero de 2019).
- Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. *Iniciativa del Crecimiento Azul*. FAO, Roma: FAO, 2017.
- Organización Marítima Internacional (OMI). *La OMI -Organización Marítima Internacional- es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques*. 2019. <http://www.imo.org/es/about/paginas/default.aspx> (último acceso: Enero de 2019).
- Organización Marítima Internacional (OMI). Secretaría. *Consecuencias de la convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar para la Organización Marítima Internacional*. Organización Marítima Internacional (O, Nueva York: ONU, 2014).
- Parque Nacional Galápagos. *Reserva Marina*. s.f. <https://www.galapagos.gob.ec/reserva-marina/> (último acceso: Mayo de 2019).
- Pécoud, Antoine. «Filosofía de la gobernanza de la migración en un mundo globalizado.» *Globalizaciones*, 2020.

«Pesca y Acuicultura. Alto impacto en la economía.» *EKOS*, marzo 2020.

«Piscine plunder Ecuador, a victim of illegal fishing, is also a culprit.» *The Economist*, noviembre 2020.

Prebisch, Raúl. *El desarrollo económico de la América Latina y algunos de sus principales problemas*. Vol. 1, de *Cincuenta años de pensamiento en la CEPAL*, de CEPAL, 65-73. Chile: FONDO DE CULTURA ECONÓMICA, 1998.

Puchala, Donald, y Raymond Hopkins. «International Regimes: Lessons from Inductive Analysis.» *International Organization*, 1982: 245-257.

Redacción Plan V. «Los pesqueros chinos volvieron y encontraron al Ecuador igual que en 2017.» *Plan V*, 28 de Julio de 2020.

Ruggie, John. «International Responses to Technology: Concepts and Trends.» *Journal of University of Wisconsin* (Universidad de Wisconsin) 3, nº 29 (1975).

Salazar, Ramón. *Los 'reyes' del Pacífico, ¿libres en ocho meses?* 2 de marzo de 2018. <http://www.radiocolosal.com/nacionales/los-reyes-del-pacifico-libres-en-ocho-meses/> (último acceso: septiembre de 2018).

Savio, Roberto. «Gobernabilidad mundial y valores comunes: el debate ineludible.» *Reflexiones: Relaciones Internacionales*, nº 48 (2015): 179-197.

Semana S.A. *Semana Sostenible*. 27 de julio de 2017. http://static.iris.net.co/sostenibilidad/upload/images//2017/7/27/38298_1.jpg (último acceso: septiembre de 2018).

SENPLADES. *El Comité Interinstitucional del Mar sesionó en Senplades*. 16 de 03 de 2018. <http://www.planificacion.gob.ec/el-comite-interinstitucional-del-mar-sesiono-en-senplades/> (último acceso: 01 de Marzo de 2019).

SENPLADES. *Plan de Ordenamiento del Espacio Marino Costero*. Quito: SENPLADES, 2017.

SENPLADES. Dirección de Ordenamiento Territorial y Microplanificación. «Ficha Informativa de Proyecto 2016.» *Gobierno por Resultados*. 26 de abril de 2016. <https://www.planificacion.gob.ec/wp->

content/uploads/downloads/2017/01/Delimitacion-de-los-espacios-marinos-acorde-con-la-nueva-Convencion-del-Mar.pdf (último acceso: 2020).

Suárez, Jaime Dávalos. *La Protección de Galápagos y la CONVEMAR*. Guayaquil: Armada Nacional, 2012.

Telégrafo, El. «El atún representa el 5% del PIB del Ecuador .» *Redacción economía*. 21 de Junio de 2019. <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/4/atun-producto-interno-bruto-ecuador>.

Últimas Noticias. «Últimas Noticias.» *INFOGRAFÍA/Conozca los espacios marítimos de Ecuador*. 8 de septiembre de 2016. <http://www.ultimasnoticias.com.ve/noticias/internacionales/infografiakonozca-los-espacios-maritimos-ecuador/> (último acceso: septiembre de 2018).

UNCTAD. *Informe sobre el transporte marítimo 2017*. Naciones Unidas, Nueva York: Organización de Naciones Unidas, 2017.

United Nations. *Oceans and the Law of the Sea*. 2015. <http://www.un.org/es/sections/issues-depth/oceans-and-law-sea/index.html>.

Uruguay Visión Marítima. *Uruguay Visión Marítima*. 03 de septiembre de 2014. <http://www.visionmaritima.com.uy/noticias/educacion-y-ciencia/dinara-solicito-a-petroleras-mas-informacion-sobre-plataforma-maritima/> (último acceso: agosto de 2018).

Valencia, Luis. «La Constitución de los océanos y sus ventajas para el Ecuador.» *Novedades Jurídicas* año IX, n° 9 (2012).

Valencia, Luis, Homero Arellano, Jorge Pérez, y Katherine Burgos. *Síntesis de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. Quito: Argudo & Asociados Impresiones, s.f.

Vega, Giovanni, Steffany Serebrenik, y María Aponte. «Colombia y la Convención de Naciones Unidas sobre el derecho del mar: análisis jurídico frente al dilema de la ratificación.» *Revista Chilena de Derecho*, 2018: 105 - 130.

Velásquez, Ángel. *Ecuador y los nuevos temas del nuevo Derecho del Mar*. Quito: UASB, 2012.

Velásquez, Angel. *Ecuador y los temas del nuevo Derecho del Mar*. Quito: Corporación Editora Nacional, 2012.

Velásquez, Ángel. *Ecuador y los nuevos temas del mar*. Tesis de Maestría, Universidad Andina Simón Bolívar, Quito: Corporación Editora Nacional, 2012, 104.

Velásquez, Angel. «Perspectivas de un Nuevo Conflicto.» *AFESE 2018*, 2018.

Velásquez, Juan. «Tres vertientes del derecho internacional marítimo: derecho del mar, marítimo y de la navegación y su recepción en el orden jurídico de México, un Estado "bioceánico".» *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, 2015.

Vivero, Juan Luis Suárez de. *Gobernanza marítima, situación actual y perspectiva*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2011.

Walters, William. «Some Critical Notes on Governance.» *Studies in Political Economy* 73 (2004): 27-46.

Young, oran. «Regime Dynamics: The Rise and fall of International Regimes.» *International Organization*, , 1982: 277-297.

Anexos:

Anexo I.

Mapa 1: Tonelaje embarcaciones en relación a pesca de altura



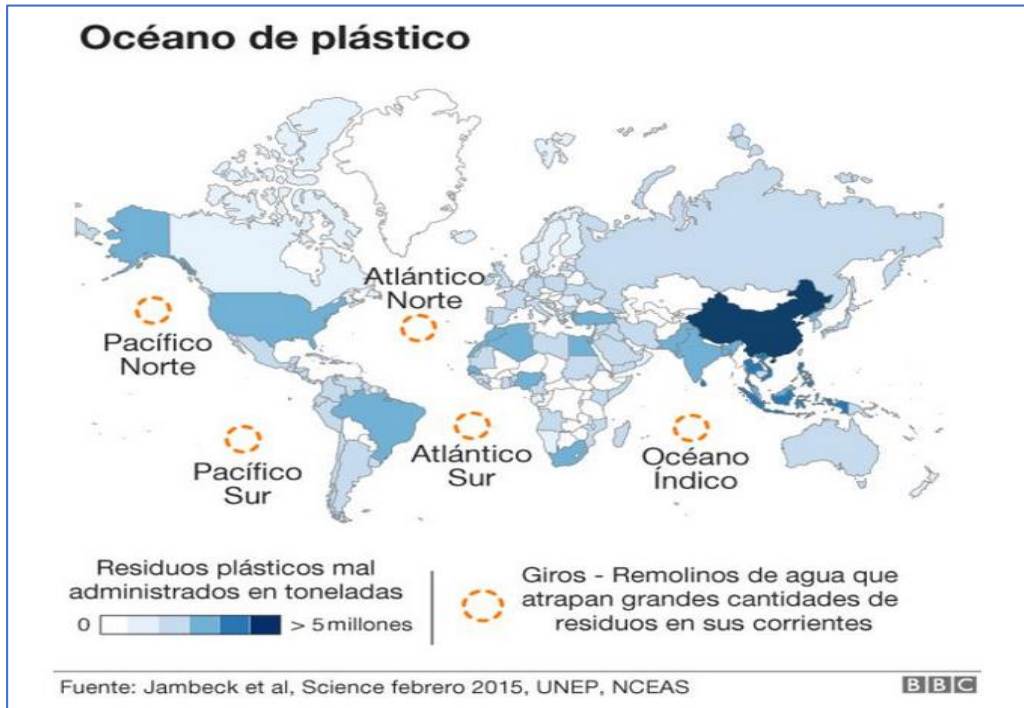
Fuente: (Bernal 2010)

Mapa 2: Delimitación Atunera



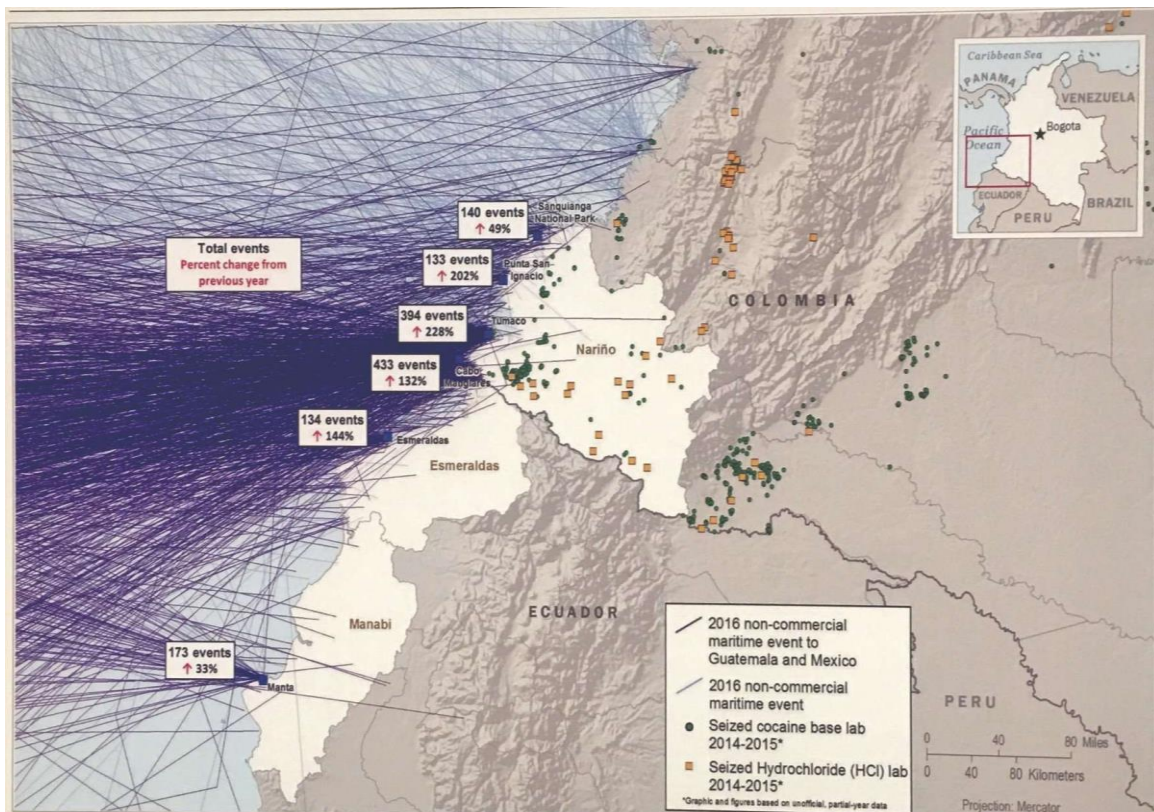
(Dávalos, La gobernanza de los espacios marítimos del Ecuador 2015, 19).

Mapa 3: Islas de basura



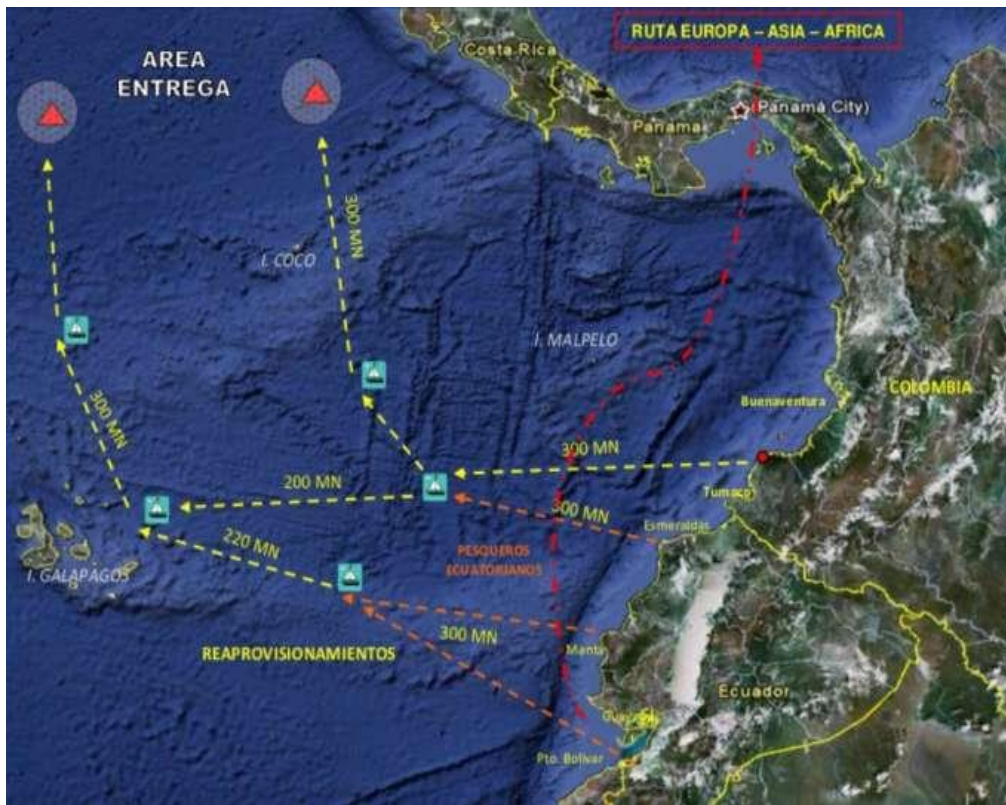
(Brigs 2018)

Mapa 4: Evasión de radares GPS por delincuencia



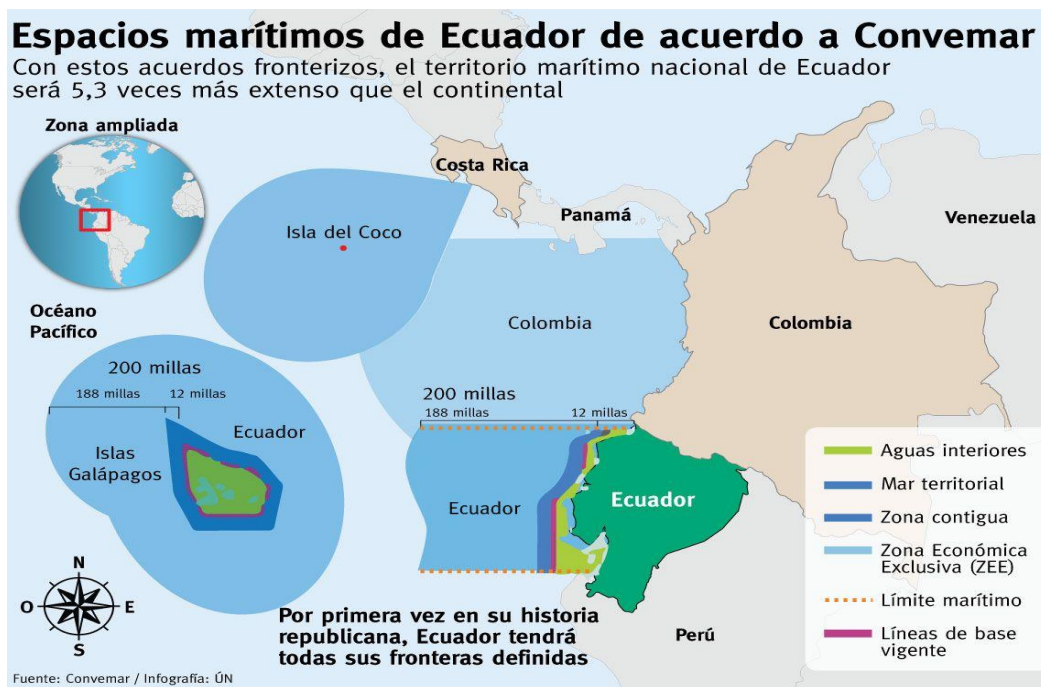
Fuente: (Salazar 2018)

Mapa 5: Delito de tráfico de migrantes



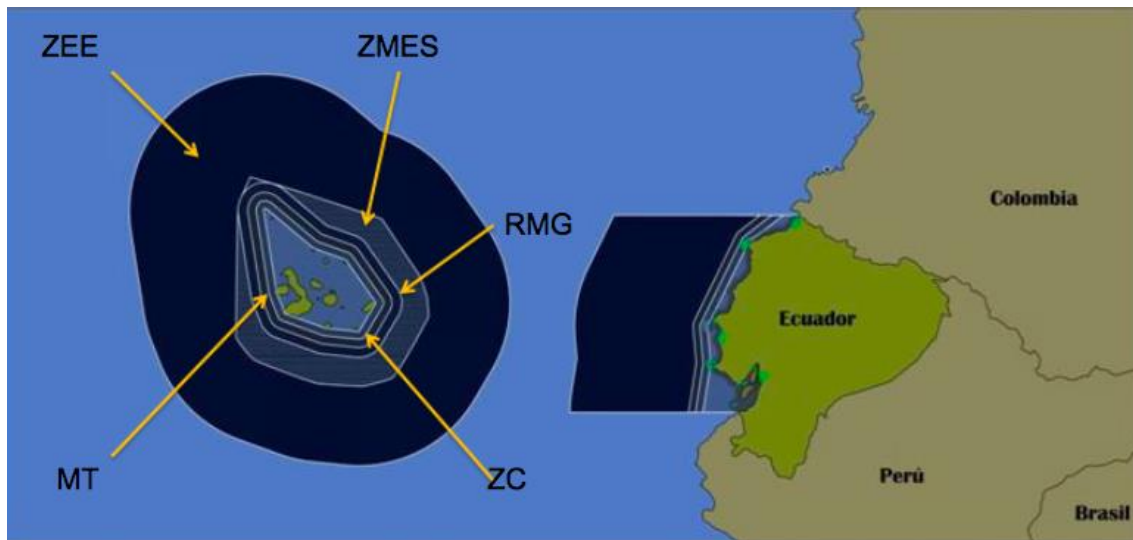
Fuente: (Diario La Hora 2018)

Mapa 6: Espacios marítimos de Ecuador CONVEMAR



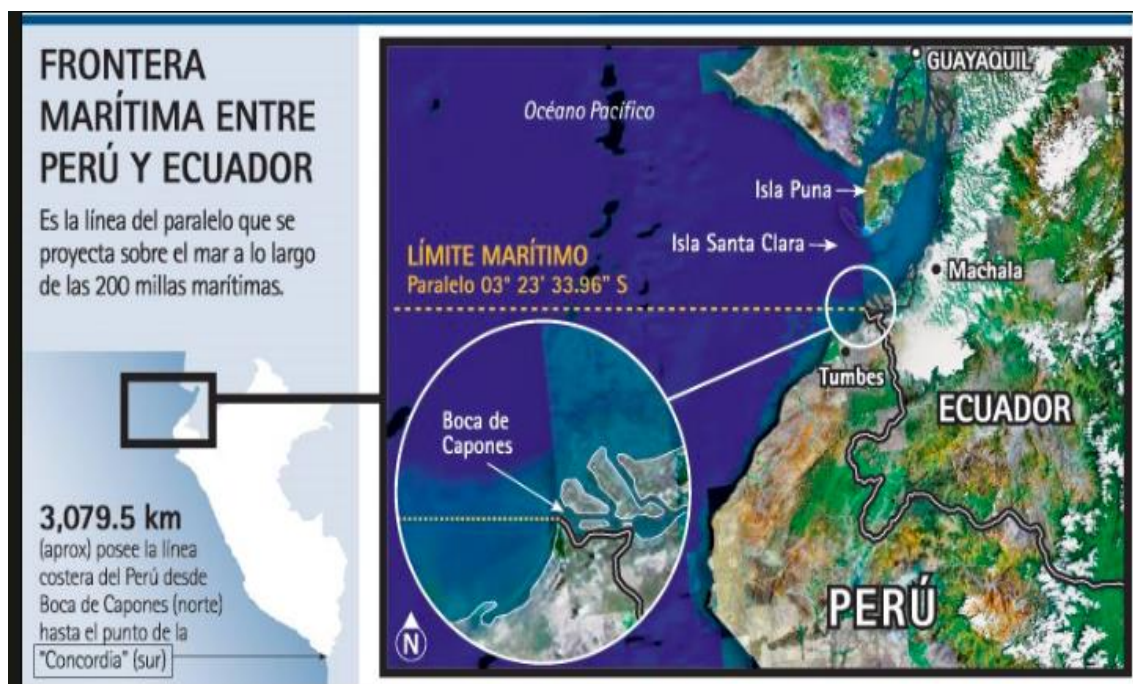
Fuente: (Últimas Noticias 2016)

Mapa 7: Zonas Marítimas de Galápagos



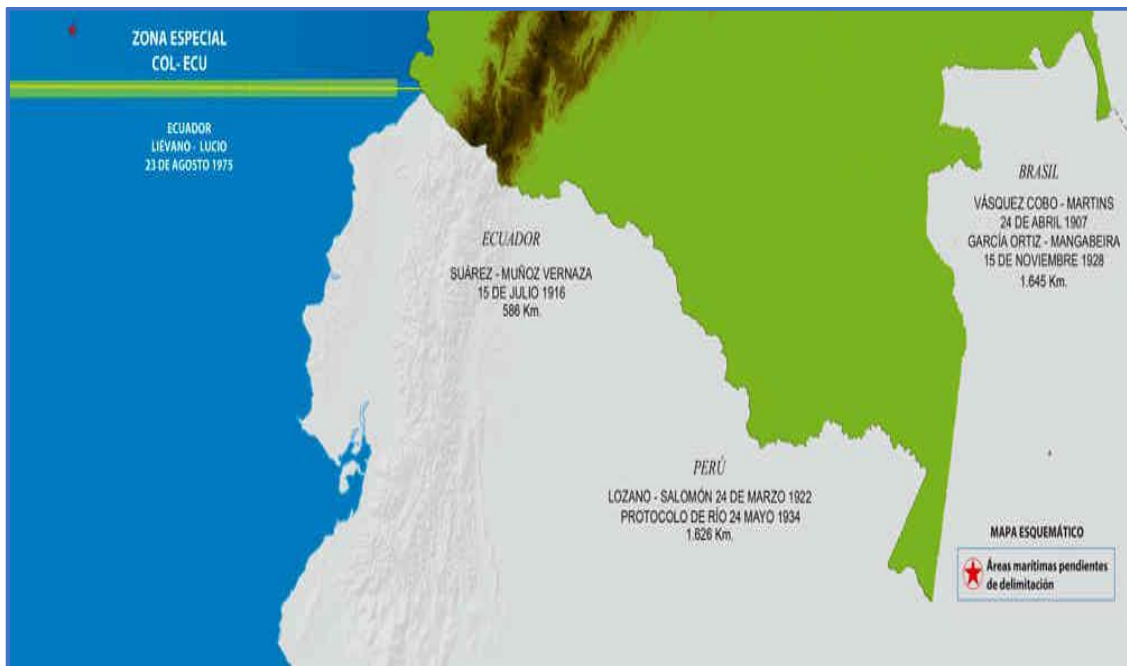
Fuente: (Ministerio del Ambiente s.f.)

Mapa 8: Frontera Marítima entre Ecuador y Perú



Fuente: (Faro Portales 2007)

Mapa 9: Frontera marítima Ecuador - Colombia

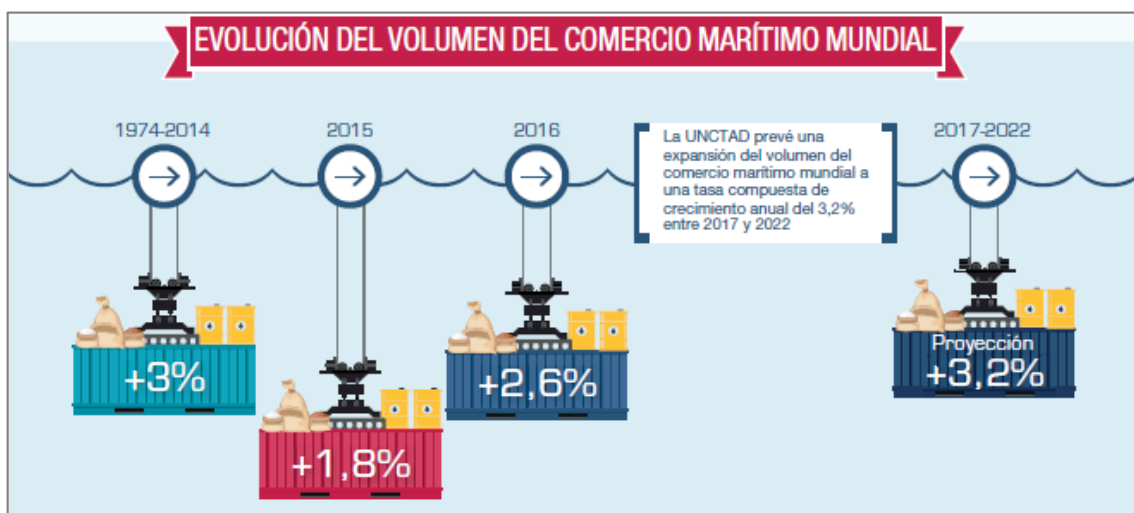


Fuente: (Semana S.A. 2017)

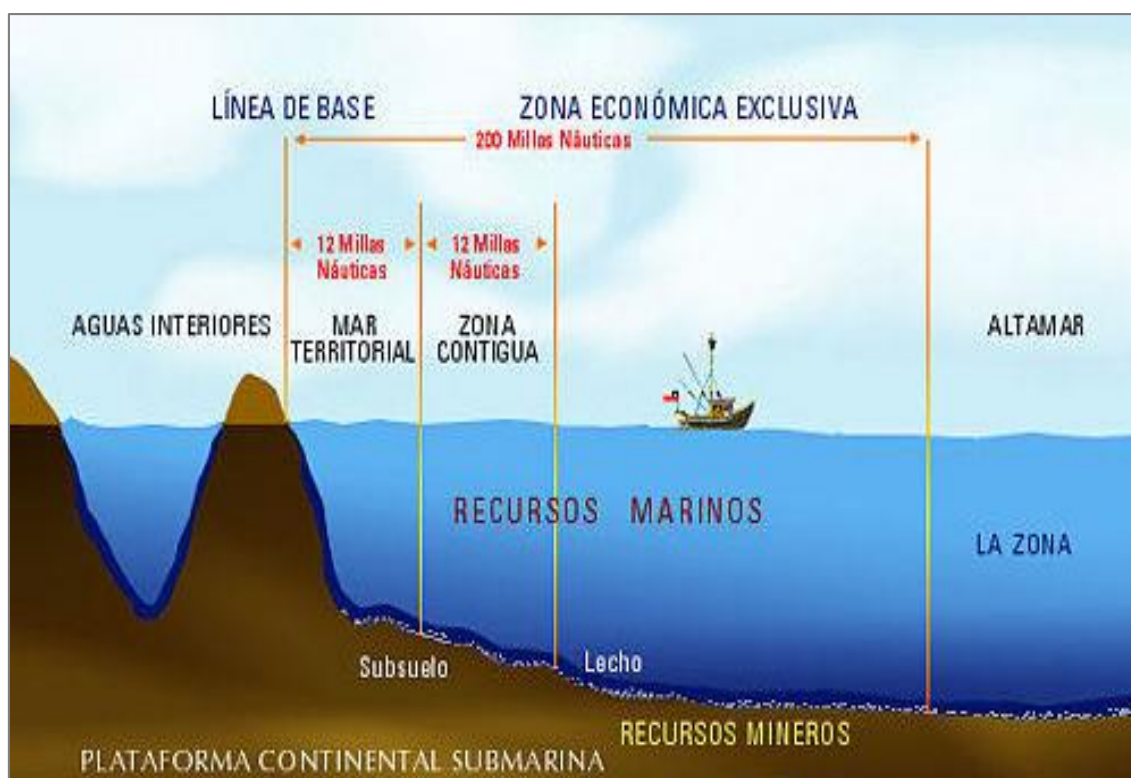
Mapa 10: Delimitación marítima del Ecuador



Fuente: (Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana 2016).

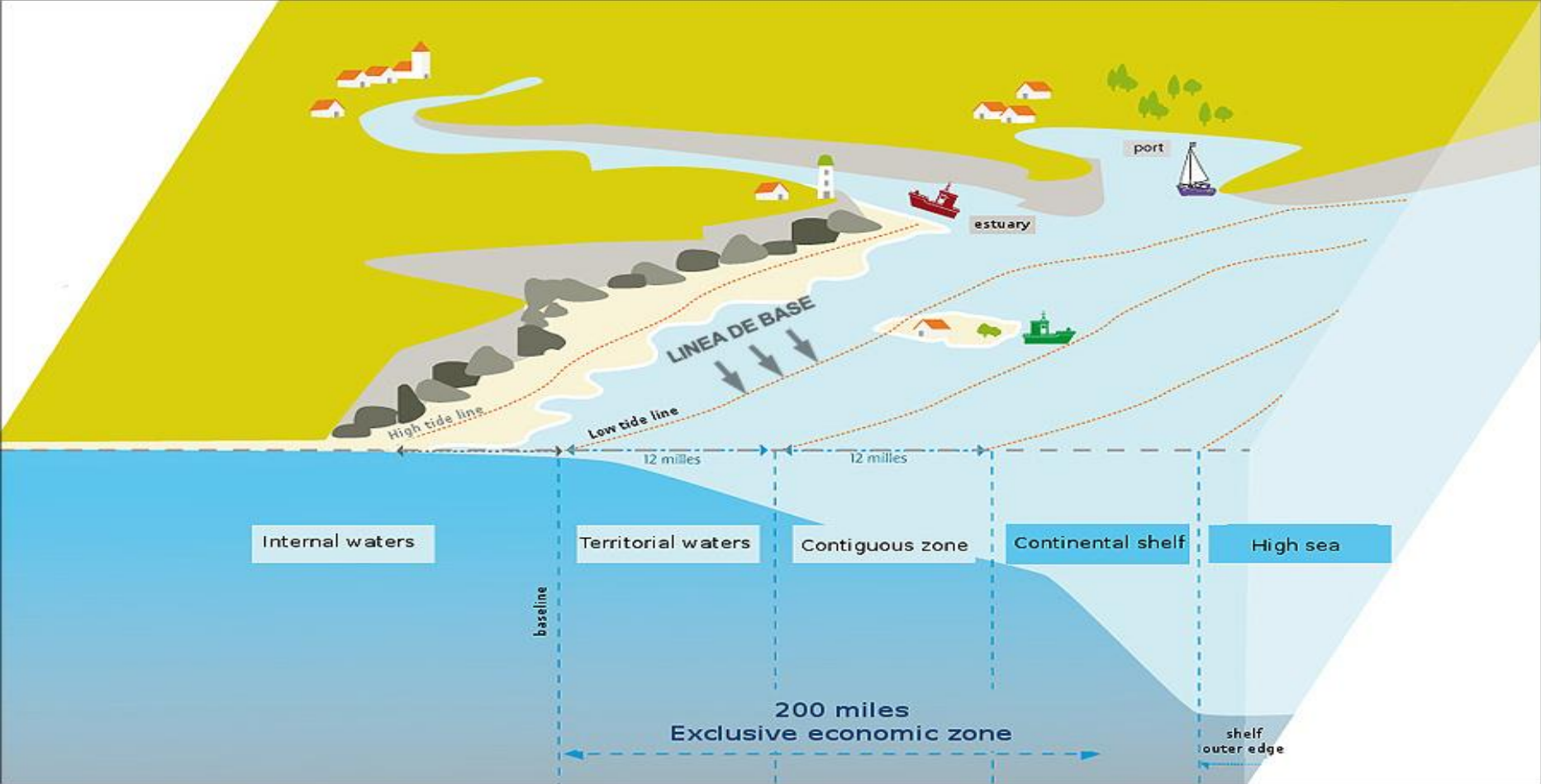
Cuadro 1: Evolución del volumen del comercio marítimo mundial

(UNCTAD 2017, 18)

Cuadro 2: Espacios Marítimos CONVEMAR

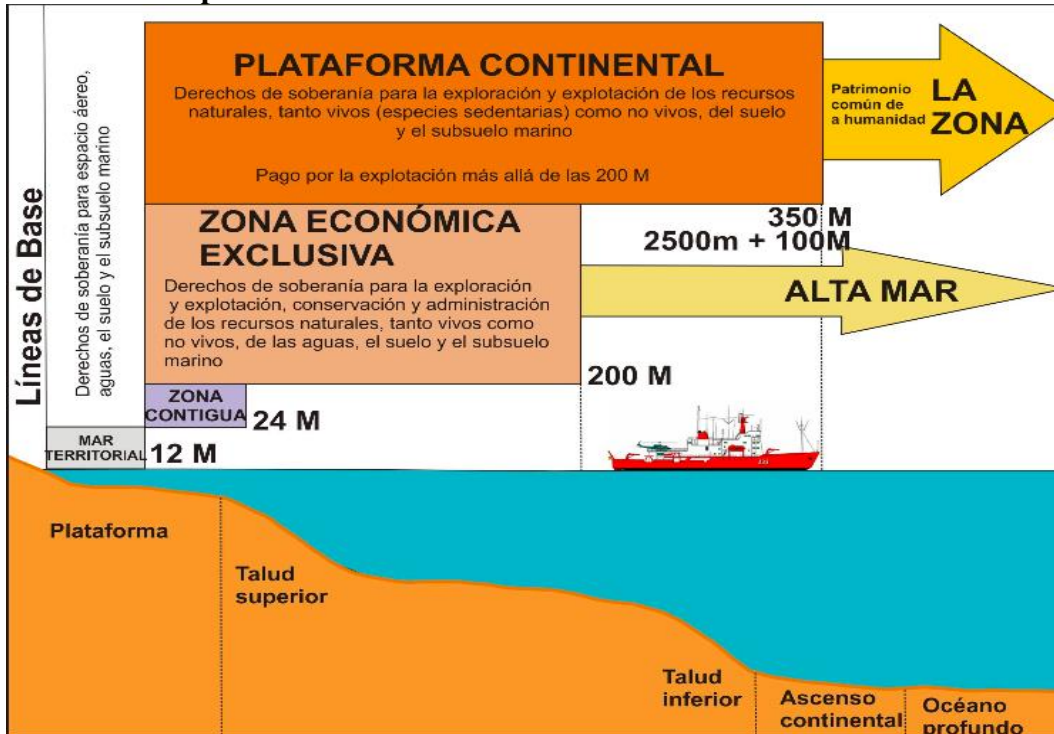
Fuente: (Uruguay Visión Marítima 2014)

Cuadro 3: Navegación en la Zona Contigua



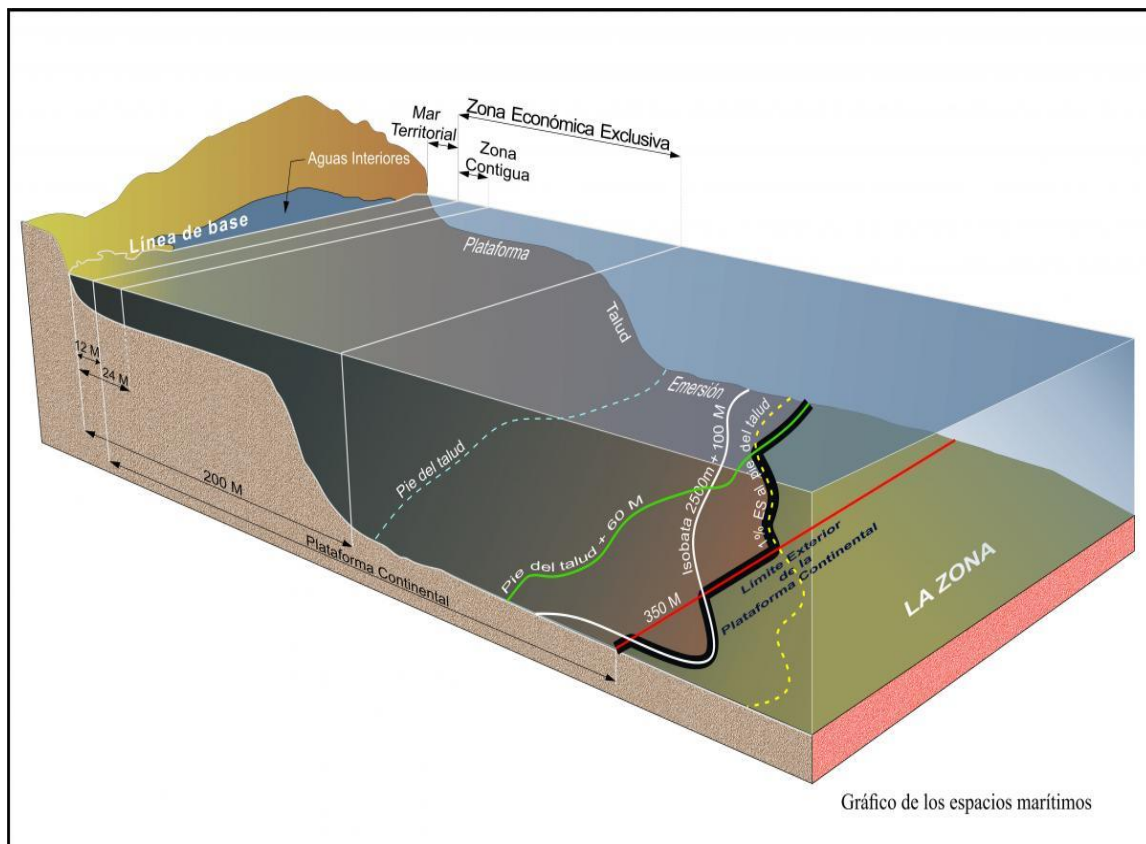
FUENTE: (De Larrucea, De la Puente y Moncunill 2017)

Cuadro 4: Espacios Marítimos ZEE



Fuente: (Armada Española 2017)

Cuadro 5: Plataforma Continental



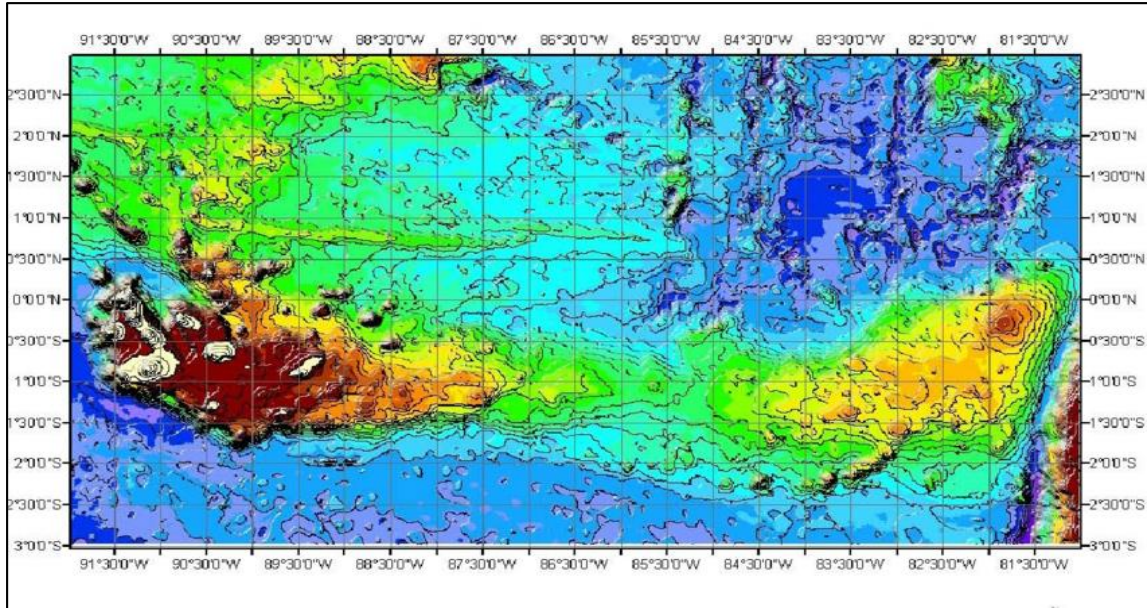
Fuente: (Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental (COPLA) 2017)

Cuadro 6: Crecimiento económico mundial

Cuadro 1.1. Crecimiento económico mundial, 2015-2017 (Variación porcentual anual)				
Región o grupo económico	2001-2008	2015	2016	2017
Mundo	3,2	2,6	2,2	2,6
Economías desarrolladas	2,2	2,2	1,7	1,9
<i>de las cuales:</i>				
Estados Unidos	2,5	2,6	1,6	2,1
Unión Europea 28	2,2	2,3	1,9	1,9
Japón	1,2	1,2	1,0	1,2
Economías en desarrollo	6,2	3,8	3,6	4,2
<i>de las cuales:</i>				
África	5,7	3,0	1,5	2,7
Asia	7,3	5,2	5,1	5,2
China	10,9	6,9	6,7	6,7
India	7,6	7,2	7,0	6,7
Asia Occidental	5,8	3,7	2,2	2,7
América Latina y el Caribe	3,9	-0,3	-0,8	1,2
Brasil	3,7	-3,8	-3,6	0,1
Países menos adelantados	7,2	3,6	3,7	4,4
Economías en transición	7,1	-2,2	0,4	1,8
Federación de Rusia	6,8	-2,8	-0,2	1,5

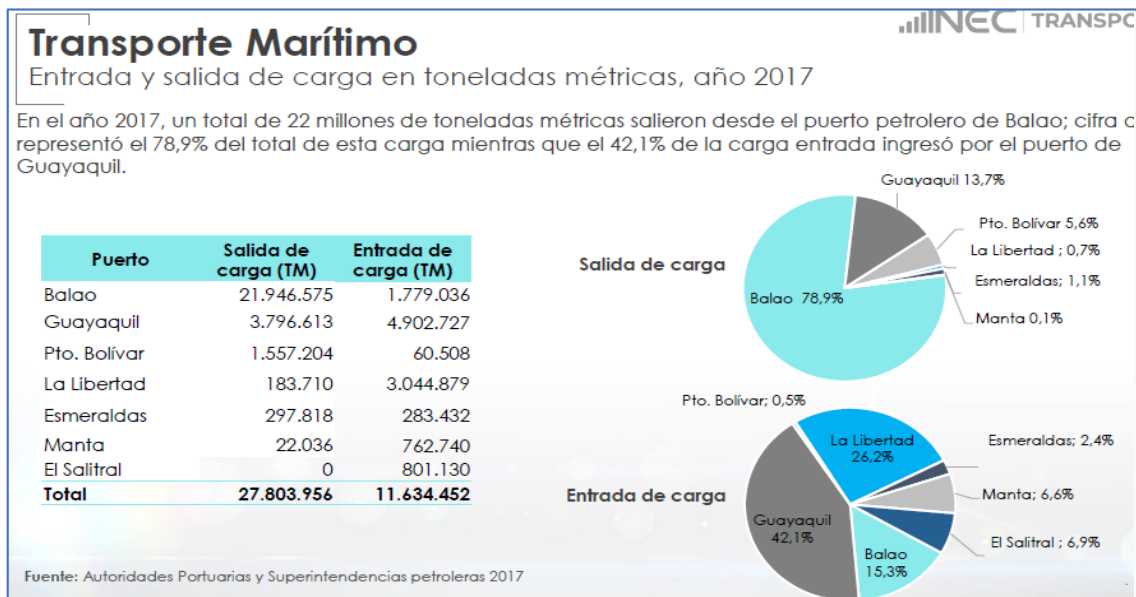
(UNCTAD 2017, 4)

Cuadro 7: Cordillera de Carnegie desde Galápagos hasta la Isla del Coco



Fuente: (Michaud, Pazmiño y Collot 2009, 31)

Cuadro 8: Transporte marítimo



Fuente: (Autoridad Portuaria y Superintendencias petroleras 2017).

Anexo II

Anexo I Países Miembros de CONVEMAR

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982	
168.	Azerbaiyán (16 de junio de 2016)
167.	Estado de Palestina (2 de enero de 2015)
166.	Níger (7 de agosto de 2013)
165.	Timor Oriental (8 de enero de 2013)
164.	Swazilandia (24 de septiembre de 2012)
163.	Ecuador (24 de septiembre de 2012)
162.	Tailandia (15 de mayo de 2011)
161.	Malawi (28 de septiembre de 2010)
160.	Chad (14 de agosto de 2009)
159.	República Dominicana (10 de julio de 2009)
158.	Suiza (1 de mayo de 2009)
157.	Liberia (25 de septiembre de 2008)
156.	Congo (9 de julio de 2008)
155.	Lesotho (31 de mayo de 2007)
154.	Marruecos (31 de mayo de 2007)
153.	República de Moldova (6 de febrero de 2007)
152.	Montenegro (23 de octubre de 2006)
151.	Niue (11 de octubre de 2006)
150.	Bielorrusia (30 de agosto de 2006)
149.	Estonia (26 de agosto de 2005)
148.	Burkina Faso (25 de enero de 2005)
147.	Letonia (23 de diciembre de 2004)
146.	Dinamarca (16 de noviembre de 2004)
145.	Lituania (12 de noviembre de 2003)
144.	Canadá (7 de noviembre de 2003)
143.	Albania (23 de junio de 2003)
142.	Kiribati (24 de febrero de 2003)
141.	Tuvalu (9 de diciembre de 2002)
140.	Qatar (9 de diciembre de 2002)
139.	Armenia (9 de diciembre de 2002)
138.	Hungría (5 de febrero de 2002)
137.	Madagascar (22 de agosto de 2001)
136.	Bangladesh (27 de julio de 2001)
135.	Serbia (12 de marzo de 2001)
134.	Luxemburgo (5 de octubre de 2000)
133.	Maldívas (7 de septiembre de 2000)
132.	Nicaragua (3 de mayo de 2000)
131.	Vanuatu (10 de agosto de 1999)
130.	Ucrania (26 de julio de 1999)
129.	Polonia (13 de noviembre de 1998)
128.	Bélgica (13 de noviembre de 1998)
127.	Nepal (2 de noviembre de 1998)
126.	Surinam (9 de julio de 1998)
125.	República Democrática Popular Lao (5 de junio de 1998)
124.	Unión Europea (1 de abril de 1998)
123.	Gabón (11 de marzo de 1998)
122.	Sudáfrica (23 de diciembre de 1997)

121.	Portugal (3 de noviembre de 1997)
120.	Benín (16 de octubre de 1997)
119.	Chile (25 de agosto de 1997)
118.	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (25 de julio de 1997)
117.	Guinea Ecuatorial (21 de julio de 1997)
116.	Islas Salomón (23 de junio de 1997)
115.	Mozambique (13 de marzo de 1997)
114.	Federación de Rusia (12 de marzo de 1997)
113.	Pakistán (26 de febrero de 1997)
112.	Guatemala (11 de febrero de 1997)
111.	España (15 de enero de 1997)
110.	Papua Nueva Guinea (14 de enero de 1997)
109.	Rumania (17 de diciembre de 1996)
108.	Brunei Darussalam (5 de noviembre de 1996)
107.	Malasia (14 de octubre de 1996)
106.	Palau (30 de septiembre de 1996)
105.	Mongolia (13 de agosto de 1996)
104.	Haití (31 de julio de 1996)
103.	Nueva Zelanda (19 de julio de 1996)
102.	Mauritania (17 de julio de 1996)
101.	Panamá (1 de julio de 1996)
100.	Países Bajos (28 de junio de 1996)
99.	Suecia (25 de junio de 1996)
98.	Noruega (24 de junio de 1996)
97.	Irlanda (21 de junio de 1996)
96.	Finlandia (21 de junio de 1996)
95.	República Checa (21 de junio de 1996)
94.	Japón (20 de junio de 1996)
93.	Argelia (11 de junio de 1996)
92.	China (7 de junio de 1996)
91.	Myanmar (21 de mayo de 1996)
90.	Bulgaria (15 de mayo de 1996)
89.	Eslovaquia (8 de mayo de 1996)
88.	Arabia Saudita (24 de abril de 1996)
87.	Francia (11 de abril de 1996)
86.	Georgia (21 de marzo de 1996)
85.	Mónaco (20 de marzo de 1996)
84.	República de Corea (29 de enero de 1996)
83.	Nauru (23 de enero de 1996)
82.	Argentina (1 de diciembre de 1995)
81.	Jordania (27 de noviembre de 1995)
80.	Samoa (14 de agosto de 1995)
79.	Tonga (2 de agosto de 1995)
78.	Grecia (21 de julio de 1995)
77.	Austria (14 de julio de 1995)
76.	India (29 de junio de 1995)
75.	Eslovenia (16 de junio de 1995)
74.	Bolivia (Estado Plurinacional de) (28 de abril de 1995)
73.	Croacia (5 de abril de 1995)
72.	Islas Cook (15 de febrero de 1995)
71.	Italia (13 de enero de 1995)

70.	Libano (5 de enero de 1995)
69.	Sierra Leona (12 de diciembre de 1994)
68.	Singapur (17 de noviembre de 1994)
67.	Mauricio (4 de noviembre de 1994)
66.	Alemania (14 de octubre de 1994)
65.	Australia (5 de octubre de 1994)
64.	La ex República Yugoslava de Macedonia (19 de agosto de 1994)
63.	Viet Nam (25 de julio de 1994)
62.	Sri Lanka (19 de julio de 1994)
61.	Comoras (21 de junio de 1994)
60.	Bosnia y Herzegovina (12 de enero de 1994)
59.	Guyana (16 de noviembre de 1993)
58.	Barbados (12 de octubre de 1993)
57.	Honduras (5 de octubre de 1993)
56.	San Vicente y las Granadinas (1 de octubre de 1993)
55.	Malta (20 de mayo de 1993)
54.	Zimbabwe (24 de febrero de 1993)
53.	San Cristóbal y Nieves (7 de enero de 1993)
52.	Uruguay (10 de diciembre de 1992)
51.	Costa Rica (21 de septiembre de 1992)
50.	Dominica (24 de octubre de 1991)
49.	Djibouti (8 de octubre de 1991)
48.	Seychelles (16 de septiembre de 1991)
47.	Islas Marshall (9 de agosto de 1991)
46.	Micronesia (Estados Federados de) (29 de abril de 1991)
45.	Granada (25 de abril de 1991)
44.	Angola (5 de diciembre de 1990)
43.	Uganda (9 de noviembre de 1990)
42.	Botswana (2 de mayo de 1990)
41.	Omán (17 de agosto de 1989)
40.	Somalia (24 de julio de 1989)
39.	Kenia (2 de marzo de 1989)
38.	República Democrática del Congo (17 de febrero de 1989)
37.	Antigua y Barbuda (2 de febrero de 1989)
36.	Brasil (22 de diciembre de 1988)
35.	Chipre (12 de diciembre de 1988)
34.	Santo Tomé y Príncipe (3 de noviembre de 1987)
33.	Cabo Verde (10 de agosto de 1987)
32.	Yemen (21 de julio de 1987)
31.	Paraguay (26 de septiembre de 1986)
30.	Guinea-Bissau (25 de agosto de 1986)
29.	Nigeria (14 de agosto de 1986)
28.	Kuwait (2 de mayo de 1986)
27.	Trinidad y Tobago (25 de abril de 1986)
26.	Indonesia (3 de febrero de 1986)
25.	Camerún (19 de noviembre de 1985)
24.	República Unida de Tanzania (30 de septiembre de 1985)
23.	Guinea (6 de septiembre de 1985)
22.	Iraq (30 de julio de 1985)
21.	Mali (16 de julio de 1985)
20.	Islandia (21 de junio de 1985)

19.	Bahréin (30 de mayo de 1985)
18.	Túnez (24 de abril de 1985)
17.	Togo (16 de abril de 1985)
16.	Santa Lucía (27 de marzo de 1985)
15.	Sudán (23 de enero de 1985)
14.	Senegal (25 de octubre de 1984)
13.	Cuba (15 de agosto de 1984)
12.	Gambia (22 de mayo de 1984)
11.	Filipinas (8 de mayo de 1984)
10.	Costa de Marfil (26 de marzo de 1984)
9.	Egipto (26 de agosto de 1983)
8.	Belice (13 de agosto de 1983)
7.	Bahamas (29 de julio de 1983)
6.	Ghana (7 de junio de 1983)
5.	Namibia (18 de abril de 1983)
4.	Jamaica (21 de marzo de 1983)
3.	Ciudad de México (18 de marzo de 1983)
2.	Zambia (7 de marzo de 1983)
1.	Fiji (10 de diciembre de 1982)

Fuente : (Oceans & Law of the Sea United Nations, 2018)

Anexo III

- 1985: Resolución sobre Medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad del buque y la salvaguardia de su pasaje y tripulación.
- 1986: Orientaciones sobre medidas para prevenir actos ilícitos contra pasajeros y tripulantes a bordo de los buques.
- 1988: Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Convenio SUA)
- 2004: Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP).
- 2004: Acuerdo de cooperación regional para combatir la piratería y el robo a mano armada contra buques en Asia (RECAAP)
- 2005: Recomendaciones sobre medidas de protección para los buques de pasaje de transbordo rodado dedicados a viajes internacionales de duración igual o inferior a 24 horas
- 2005: Medidas de protección para los puertos
- 2006: Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje, y directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional.
- 2009: Código de conducta relativo a la represión de la piratería y los robos a mano armada contra los buques en el océano Índico occidental y el golfo de Adén (Código de conducta de Djibouti)

Anexo IV

- La Asamblea General “estará integrada por todos los miembros de la Autoridad. Cada miembro tendrá un representante en la Asamblea, al que podrán acompañar suplentes y asesores[...] Las decisiones sobre cuestiones de fondo se adoptarán por mayoría de 2/3 de los miembros presentes votantes, siempre que comprenda la mayoría de los miembros que participen en el periodo de sesiones. En caso de duda sobre si una cuestión es uno de fondo, esta cuestión será tratada como cuestión de fondo a menos que la Asamblea decida otra cosa por la mayoría requerida para las decisiones sobre cuestiones de fondo
- El Consejo está encargado de velar por que a) Los Estados sin litoral o en situación geográfica desventajosa tengan una representación razonablemente proporcional a su representación en la Asamblea; b) Los Estados ribereños, especialmente los Estados en desarrollo, en que no concurren las condiciones señaladas en los apartados a), b), c) o d) del párrafo 1 tengan una representación razonablemente proporcional a su representación en la Asamblea; c) Cada grupo de Estados Partes que deba estar representado en el Consejo esté representado por los miembros que, en su caso, sean propuestos por ese grupo. La Comisión Jurídica y Técnica, el Comité de Finanzas.
- La Secretaría se compone de un Secretario General, mismo que tendrá que ser elegido por la Asamblea y funge como el más alto funcionario administrativo de la Autoridad, y es por esto que desempeña todas las funciones administrativas todo Estado parte se compromete a respetar el carácter exclusivamente internacional de las funciones del Secretario General y del personal, y a no tratar de influir sobre ellos en el desempeño de sus funciones. Todo incumplimiento de sus obligaciones de un funcionario se someterá a un tribunal administrativo apropiado con arreglo a las normas, reglamentos y procedimientos de la Autoridad.
- La empresa será el órgano de la autoridad que realizará actividades en la zona directamente, así como actividades de transporte, tratamiento y comercialización de minerales extraídos de la zona... en cumplimiento de sus objetivos la empresa actuará de conformidad con esta convención y con las normas, reglamentos y procedimientos de la autoridad” (Naciones Unidas, 2001, págs. 93-94-96-97-105-191)