

REPÚBLICA DEL ECUADOR



**INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES
UNIVERSIDAD DE POSGRADO DEL ESTADO**

Trabajo de titulación para obtener la Maestría en Relaciones Internacionales y Diplomacia
mención en Política Exterior

TESIS

**VISIÓN MARÍTIMA DEL ECUADOR EN SUS ESPACIOS MARÍTIMOS
JURISDICCIONALES Y EN LA REGIÓN DEL OCÉANO PACÍFICO ORIENTAL
FRENTE AL DERECHO DEL MAR, PERÍODO 2012-2021.**

Autor: Giancarlo Genovese Cevallos

Directora: PhD Roxana Arroyo Vargas

Quito, diciembre de 2022



ACTA DE GRADO

En el Distrito Metropolitano de Quito, hoy 20 de septiembre de 2023, GIANCARLO CESAR GENOVESE CEVALLOS, portador del número de cédula: 0916209000, EGRESADO DE LA MAESTRÍA EN RELACIONES INTERNACIONALES Y DIPLOMACIA MENCIÓN POLÍTICA EXTERIOR 2021 - 2022 mayo, se presentó a la exposición y defensa oral de su TESIS EN TORNO A UNA HIPÓTESIS O PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN Y SU CONTRASTACIÓN, con el tema: "VISIÓN MARÍTIMA DEL ECUADOR EN SUS ESPACIOS MARÍTIMOS JURISDICCIONALES Y EN LA REGIÓN DEL OCEANO PACÍFICO ORIENTAL FRENTE AL DERECHO DEL MAR, PERÍODO 2012-2021", dando así cumplimiento al requisito, previo a la obtención del título de MAGÍSTER EN RELACIONES INTERNACIONALES Y DIPLOMACIA MENCIÓN POLÍTICA EXTERIOR.

Habiendo obtenido las siguientes notas:

Promedio Académico:	8.92
Trabajo Escrito:	9.00
Defensa Oral:	9.15
Nota Final Promedio:	8.99

En consecuencia, GIANCARLO CESAR GENOVESE CEVALLOS; se ha hecho acreedor al título mencionado.

Para constancia firman:

Silvia Lorena Herrera Vinelli
PRESIDENTA DEL TRIBUNAL

Lenin Navarro Moreno
MIEMBRO DEL TRIBUNAL

Rusia Katalina Barreiro Santana
MIEMBRO DEL TRIBUNAL

Juan Miguel Maldonado Subia
DIRECTOR DE SECRETARÍA GENERAL

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Giancarlo Genovese Cevallos, máster, con CC 0916209000, declaro que las ideas, juicios, valoraciones, interpretaciones, consultas bibliográficas, definiciones y conceptualizaciones expuestas en el presente trabajo, así como los procedimientos y herramientas utilizadas en la investigación, son de absoluta responsabilidad del autor del trabajo de titulación. Asimismo, me acojo a los reglamentos internos de la universidad correspondientes a los temas de honestidad académica.



Firma

C.I. 0916209000

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN

“Yo Giancarlo Genovese Cevallos cedo al IAEN, los derechos de publicación de la presente obra por un plazo máximo de cinco años, sin que deba haber un reconocimiento económico por este concepto. Declaro además que el texto del presente trabajo de titulación no podrá ser cedido a ninguna empresa editorial para su publicación u otros fines, sin contar previamente con la autorización escrita de la universidad.”

Quito, diciembre, 2022



GIANCARLO GENOVESE CEVALLOS
C.I. 0916209000

RESUMEN EJECUTIVO

En el año 2012 el Ecuador se adhirió a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), luego de ese proceso el país debió entrar en una fase de generación de políticas exteriores que le permitan aprovechar los recursos vivos y no vivos del mar; además de iniciar la armonización de la legislación nacional con el derecho del mar.

Esta investigación tiene como objetivo la búsqueda de respuestas a las consecuencias de emplear la CONVEMAR para el desarrollo nacional y el aprovechamiento de los recursos naturales provenientes de los espacios marítimos jurisdiccionales del Ecuador y del Océano Pacífico Oriental; considerando como delimitación temporal el período comprendido entre los años 2012 y 2021.

El primer capítulo expone las bases de la investigación a través de una sólida revisión de la literatura sobre el derecho del mar, el planteamiento de objetivos y los métodos utilizados para este estudio de caso, que, bajo una sola muestra trata de comprender las especificidades de la aplicación del derecho del mar para el Ecuador; y que, a pesar del matiz cualitativo de la investigación, también se utilizan datos duros para validar posteriormente el análisis y las conclusiones.

El segundo capítulo presenta el marco teórico sobre el derecho del mar como Derecho Internacional Público, los espacios marítimos jurisdiccionales en términos de soberanía y las áreas de interés en el mar, desde la perspectiva de la geopolítica.

El desarrollo del análisis de lo investigado se desprende en los capítulos tres y cuatro, en los que se explica, entre otras cosas, la evolución de la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR, con temas como la antigua tesis de las doscientas millas, la resolución de los límites marítimos del país, los intereses marítimos nacionales en los espacios marítimos jurisdiccionales y en la alta mar, y el relacionamiento entre las diferentes políticas públicas internas y exteriores que conforman la visión del país frente al mar.

Finalmente, el estudio propone conclusiones sobre la importancia del derecho del mar para todos los Estados y la necesidad de tener políticas exteriores fuertes que permitan utilizar los instrumentos internacionales para beneficio del país, en especial cuando los intereses se ven perjudicados por la presencia de potencias económicas y militares en los espacios marítimos que son bien común de la humanidad y a los que el Ecuador también tiene derecho a acceder.

Palabras claves: Derecho del mar; geopolítica; intereses marítimos; visión marítima; derecho internacional público.

ABSTRACT

In 2012 Ecuador acceded to the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), after this process the country had to enter a phase to shape foreign policies to take advantage of living and non-living resources of the sea; in addition to start the harmonization of national legislation with the law of the sea.

The objective of this research is to search for answers to the consequences of using the UNCLOS for national development and the use of natural resources from the jurisdictional maritime spaces of Ecuador and the Eastern Pacific Ocean, considering the period between 2012 and 2021.

The first chapter sets out the basis of the research through a review of the literature on the law of the sea, the statement of objectives and the methods used for this case study, under a single sample, seeks to understand the specificities of the application of the law of the sea for Ecuador; and that, despite the qualitative nuance of the research, hard data are also used to validate the analysis and conclusions.

The second chapter presents the theoretical framework on the law of the sea as Public International Law, jurisdictional maritime spaces in terms of sovereignty and theory on areas of interest in the sea, from a geopolitical perspective.

The development of the analysis follows in chapters three and four, which explain, among other things, the evolution of Ecuador's adherence to the UNCLOS, with topics such as the thesis of the two hundred miles, the resolution of the country's maritime limits, national maritime interests in the jurisdictional maritime spaces and in the high seas, and the relationship between the different internal and external public policies that make up the country's vision towards the sea.

Finally, the study proposes conclusions on the importance of the law of the sea for all States and the need to have strong foreign policies that allow the use of international instruments for the benefit of the country, especially when interests are harmed by the presence of economic and military powers in maritime spaces that are a common good of humanity and to which Ecuador also possesses a right to access.

Keywords: Law of the sea; geopolitics; maritime interests; maritime vision; public international law.

DEDICATORIA

A quien me motiva a esforzarme cada día.
A quien me ha enseñado lo que los libros aún no pueden explicar:
el verdadero amor y el milagro de la creación.

A Gaby

AGRADECIMIENTO

La necesidad de conocimiento nace, por lo general, de uno o varios eventos que nos llevan a buscar la comprensión a través de las ciencias.

En este caso en particular, los factores de empuje para llevar adelante la investigación fueron las personas de mi entorno cercano, y los magistrales razonamientos y explicaciones de los profesores de la maestría, que promovieron la necesidad de conocimiento.

Por esas razones, mi agradecimiento se extiende a mi familia por su apoyo absoluto durante las jornadas académicas; a todos los profesores de la maestría por compartir sus conocimientos y procurar una enseñanza de calidad, y en especial a la PhD Roxana Arroyo y al PhD Pablo Garcés por su invaluable guía en el desarrollo de la investigación.

Giancarlo Genovese

ÍNDICE

DECLARACIÓN DE AUTORÍA	i
AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN	ii
RESUMEN EJECUTIVO	iii
ABSTRACT	iv
DEDICATORIA.....	v
AGRADECIMIENTO.....	vi
ÍNDICE	vii
ÍNDICE DE TABLAS	viii
ÍNDICE DE FIGURAS	ix
CAPÍTULO I.....	1
1.1 El Derecho del Mar.....	1
1.1.1 El nuevo Derecho del Mar.	1
1.1.2 Estructuras en el Derecho del Mar.....	4
1.1.3 El Derecho del Mar y los conflictos limítrofes.....	4
1.1.4 Otros campos del Derecho del Mar.	7
1.1.5 Pregunta de investigación.	9
1.2 Objetivos.....	11
1.3 Justificación de la Investigación.....	12
1.4 Marco metodológico.....	14
CAPÍTULO II	19
2.1 Derecho del Mar como Derecho Internacional Público.	19
2.1.1 Base histórica del Derecho del Mar.	19
2.1.2 La evolución del Derecho del Mar.....	21
2.1.3 El mar de todos.	24
2.2 Espacios Marítimos Jurisdiccionales.....	26
2.2.1 La soberanía en el mar.	26
2.2.2 Espacios Marítimos Jurisdiccionales.	28
2.3 Área de interés, la geopolítica y el mar.	32
2.3.1 Interés nacional y el Derecho del Mar.	32
2.3.2 La geopolítica y el mar.	37
2.3.3 La propuesta oceanopolítica.	40
2.3.4 Perspectiva geopolítica y oceanopolítica de Ecuador.....	45
CAPÍTULO III.....	50

3.1 Sustituyendo la tesis de las doscientas millas por el Derecho del Mar.	50
3.1.1 Primeros navegantes del Ecuador y sus alcances en el Pacífico.....	50
3.1.2 Las doscientas millas de Mar Territorial.	51
3.1.3 Sustitución de las doscientas millas de Mar Territorial por el Derecho del Mar.....	55
3.1.4 Declaración del Ecuador al adherirse a la CONVEMAR y objeciones.....	60
3.2 Derecho Interno ecuatoriano relativo al mar.	63
3.2.1 Constitución y Planes de Desarrollo.	63
3.2.2 Planes de Política Exterior, Defensa Nacional, Marítimas y Oceánicas.....	68
3.3 Derecho Internacional Público, asuntos marítimos del Ecuador.	71
3.3.1 Asuntos limítrofes y áreas de reserva.	71
3.3.2 Vínculos con Organizaciones Internacionales relacionadas al Derecho del Mar.	74
CAPÍTULO IV.....	78
4.1 Intereses del Ecuador en el mar.	78
4.1.1 Intereses marítimos nacionales.	78
4.1.2 Intereses marítimos en el Océano Pacífico Oriental.	86
4.2 Una visión marítima a la deriva.....	92
4.2.1 Interpretación de la visión marítima del Ecuador 2012-2021.....	92
4.2.2 Repercusiones de la CONVEMAR en los Espacios Marítimos Jurisdiccionales y en el área de interés del Ecuador.	99
CONCLUSIONES	107
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	112
ANEXO 1.....	127
ANEXO 2.....	128
ANEXO 3.....	133
ANEXO 4.....	134
ANEXO 5.....	135
ANEXO 6.....	136
ANEXO 7.....	140

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.....	52
--------------	----

ÍNDICE DE FIGURAS

Gráfico 1.....	60
Gráfico 2.....	62
Gráfico 3.....	76
Gráfico 4.....	80
Gráfico 5.....	81
Gráfico 6.....	82
Gráfico 7.....	83
Gráfico 8.....	84
Gráfico 9.....	84
Gráfico 10.....	85
Gráfico 11.....	87
Gráfico 12.....	90
Gráfico 13.....	93
Gráfico 14.....	94
Gráfico 15.....	96

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

1.1 El Derecho del Mar.

1.1.1 El nuevo Derecho del Mar.

Como introducción a este trabajo de investigación es razonable efectuar una revisión de la literatura sobre el Derecho Internacional del Mar. Ese proceso nos brindará una perspectiva sobre la influencia que ha tenido el ordenamiento internacional de los mares en el desarrollo de los Estados, para luego esbozar el planteamiento del problema que pretende investigar esta tesis; pero previo a emprender la revisión de la literatura sobre el Derecho del Mar, conviene señalar primero qué es el Derecho Internacional Público y qué son las organizaciones internacionales.

Al respecto, el derecho internacional se ocupa principalmente de los Estados y los sujetos de la comunidad internacional, quienes voluntariamente aceptan normar sus relaciones a través del derecho internacional dejando a un lado el derecho nacional (Herdegen, 2005, p. 2); incluso llegando a limitar su soberanía para aceptar los acuerdos de la comunidad internacional.

Herdegen (2005) define al derecho internacional público bajo el argumento en el que las relaciones entre los Estados y los sujetos del derecho internacional se ajustan a todas las reglas de la comunidad internacional (p. 3); es decir, reglas aplicadas a sujetos de la esfera internacional que tienen una relación soberana.

Dentro de los sujetos del derecho internacional público se encuentran las organizaciones internacionales, Herdegen (2005) para señalar que en efecto son sujetos cita una opinión de la Corte Internacional de Justicia concerniente a la Organización de las Naciones Unidas (ONU) en la que fue determinado que al otorgar los Estados Miembro funciones, deberes y responsabilidades, también envisten con la competencia necesaria para los quehaceres de las organizaciones en la comunidad internacional; por lo tanto declaran que la ONU es un sujeto del derecho internacional (p. 66-67).

Considerando que esta investigación gira entorno al derecho del mar y es necesario referirse a los órganos creados para darle funcionalidad, el concepto de organizaciones internacionales que propone Herdegen (2005) se refiere a “las organizaciones interestatales, en las que participan los Estados y otros sujetos del derecho internacional (organizaciones intergubernamentales)” (p. 92), se adecúa en su sentido estricto a la relación entre Estados y las organizaciones del derecho del mar, que este trabajo tiene la expectativa de investigar.

Además, es similar al concepto de organizaciones internacionales que establece la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) que indica que son “organizaciones intergubernamentales constituidas por Estados que les hayan transferido competencias en materias regidas por esta Convención, incluida la de celebrar tratados en relación con ellas” (ONU, 1982, anexo IX art. 1)

Además, este concepto nos permite referirnos de modo más amplio a las organizaciones internacionales y todo los medios e instrumentos creados para darle soporte en el ordenamiento internacional de los mares; como, por ejemplo, tribunales, convenciones, tratados y demás instrumentos.

Así tenemos que la principal organización internacional que soporta el derecho del mar, al que nos vamos a referir a lo largo de toda la investigación, es la CONVEMAR.

Las principales organizaciones internacionales para considerarse en esta investigación son la Organización de las Naciones Unidas (ONU), CONVEMAR y la Organización Marítima Internacional (OMI).

En cuanto al desarrollo del derecho del mar, los mares fueron parte de los cambios que surgieron luego de la Segunda Guerra Mundial en el ordenamiento internacional, algunos de los problemas que enfrentaban los Estados pasaron a necesitar atención internacional; por lo que fueron concebidas varias organizaciones internacionales con el afán de contar con organismos de cooperación permanentes que atiendan los problemas del mar de forma multilateral (Paolillo, 1982, p. 337-338).

La CONVEMAR tiene su génesis en una larga evolución social y la necesidad del sistema internacional por establecer estructuras; a primera vista daría la impresión de que la convención se encarga de regular espacios, pero un análisis más profundo revela que contiene estructuras para el ordenamiento internacional de los mares, esto quiere decir que las reglas que plantea son potenciadas con las estructuras y por lo tanto dan vida a un nuevo Derecho del Mar (Allott, 1992, p. 765-766)

Al respecto de lo anterior, Allott (1992) explica que la CONVEMAR se transforma en el nuevo Derecho del Mar debido a cuatro principios axiomáticos (p. 766).

El primero principio se refiere a la integración, ya que la convención supera la concepción que existía sobre la separación del mar de la tierra y el aire, debido a la necesidad de las sociedades de unificar las actividades que se desarrollan en los distintos medios y que finalmente se entrelazan para atender los desafíos sociales y políticos que aparecen en la esfera internacional, agregando al mar a esta integración (Allott, 1992, p. 766-768).

El segundo principio concierne a la participación, en relación con la propiedad. La complejidad que representan las propiedades en las sociedades modernas implica un fenómeno intrincado en el que se distribuye el poder sobre las propiedades, por lo que a través del tiempo ha ido evolucionando la creación y aplicación de leyes concernientes a esta complicada manifestación social (Allott, 1992, p. 768-769).

Por lo tanto, los poseedores de propiedades no son vistos por la sociedad como un objeto sobre el que deba ejercerse control y dominio, más bien son considerados parte integral de la sociedad, y como tal la relación entre propiedad y participación es tan estrecha que se desvanece al hablar de recursos o uso del mar para el aprovechamiento de las sociedades (Allott, 1992, p. 771-773); entonces el Derecho del Mar provee del marco internacional regulatorio que permite la participación de todos los actores sobre los recursos.

En tercer lugar, el interés público es un principio axiomático en razón que el derecho internacional que se usa en el sistema internacional depende de los Estados, y estos a su vez son la representación de los intereses de sus sociedades; es decir, se considera que los procesos internos de agregación social de cada Estado habilitan a los gobiernos a ejercer la representación internacional actuando en interés de las sociedades (Allott, 1992, p. 774-775).

También, antes de la convención los intereses en el mar eran resueltos a través de relaciones interestatales, con el nuevo Derecho del Mar el uso de los espacios marítimos responde a objetivos sociales internacionales (Allott, 1992, p. 776).

Como último principio Allott (1992) menciona la responsabilidad, ya que las decisiones que se tomen hoy afectan a las generaciones futuras y por lo tanto la convención y el derecho creado por las sociedades busca crear reglas que afecten al futuro, ya sea condicionando comportamientos o acciones sociales; dicho de otra manera, la responsabilidad legal obliga a que las decisiones que se tomen para el futuro se enmarquen en las reglas propuestas por la CONVEMAR (p. 779-780).

La CONVEMAR con sus cuatro principios axiomáticos de integración, participación, interés público y responsabilidad, es una verdadera representación del clamor de la sociedad por acoger una diplomacia multilateral que actúe a efectos de los intereses de todos (Allott, 783-784); los espacios jurisdiccionales de un Estado también brindan derechos a otros Estados, por ejemplo, en el Mar Territorial todos los Estados gozan de derecho de paso inocente¹.

¹ De acuerdo con la CONVEMAR, el paso inocente es la navegación a través del mar territorial de otro Estado sin escalas, y sin perjuicio para la paz, buen orden y seguridad (CONVEMAR, 1982, art. 18). En el capítulo II se ofrece una ampliación teórica sobre el concepto de paso inocente, ver sección 2.2.2.

1.1.2 Estructuras en el Derecho del Mar.

Anteriormente fue mencionado que la CONVEMAR posee estructuras para el ordenamiento territorial de los mares. Tres estructuras internacionales vieron su génesis de la mano de la convención: la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (AIFM), el Tribunal Internacional del Derecho del Mar (TIDM) y la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC). Estas estructuras fueron concebidas para que las normas y principios de la convención sean respetados y aplicados en los espacios marítimos, fondo marino, suelo, subsuelo, y los recursos vivos y no vivos bajo jurisdicción de los Estados, además de la alta mar (Paolillo, 1982, p. 339-342).

Una característica importante e innovadora en el Derecho del Mar fue la representatividad otorgada a la AIFM para constituirse como procurador de los intereses de la humanidad en cuanto a los recursos de la alta mar (ONU, 1982, art. 136 y 157).

Otra estructura internacional que ha sido mencionada es la OMI, la cual antecedió a la CONVEMAR en su creación. Dicha organización ha apoyado desde su constitución en 1948 a crear un sistema de reglas que gobiernan todo lo concerniente a la seguridad y protección de la navegación, y la prevención de daños al medio marino por el accionar de las naves (OMI, 2022a). Al mismo tiempo, la OMI de manera decidida ha contribuido a la codificación del Derecho del Mar en temas que complementan la CONVEMAR, como por ejemplo la responsabilidad civil e indemnización a causa de siniestros marítimos (OMI, 2022b, párr. 1).

No obstante, hay que aclarar que la proximidad entre la CONVEMAR y la OMI obedece a una relación interdependiente que aprovecha las funciones de cada una para contribuir al derecho del mar (OMI, 2022b, párr. 3).

La CONVEMAR es administrada de manera asistencial por una división de la Oficina de Asuntos Legales del Secretariado de la Organización de las Naciones Unidas en representación del Secretario General de la ONU, quien es el depositario de la convención (ONU, 1982, art. 319), mientras que la OMI es una agencia especializada autónoma de la ONU; dicho de otra manera, ambas son dirigidas separadamente, pero tienen una relación funcional que obedece a la necesidad de sustanciarse entre ellas para el ordenamiento del mar.

1.1.3 El Derecho del Mar y los conflictos limítrofes.

Una vez que ha sido explicado lo que presenta la literatura al respecto de las organizaciones internacionales y las estructuras que tienen mayor influencia sobre el Derecho del Mar, se ofrece

a continuación algunos ejemplos sobre como los Estados han aprovechado el uso del Derecho del Mar para resolver cuestiones internacionales de índole marítima.

En cuanto a delimitación marítima, el caso entre Bangladesh y Myanmar fue introducido en el TIDM en el año 2009, motivado por un impase en el año 2008 entre ambos países, a causa de trabajos de perforación que realizaba Myanmar en las cercanías de la isla Saint Martin y a las negociaciones inconclusas de los límites marítimos entre las partes. Estos hechos produjeron que Bangladesh enviase una nave de guerra a desalojar a la compañía de perforación Daewoo International que había sido contratada por Myanmar para los trabajos a ejecutarse (Riesenberg, 2012, p. 840).

Bangladesh por su lado argumentaba que el límite marítimo ya había sido negociado en 1974 a través de un acta firmada por ambas partes y ratificado en 2008, mientras que la posición de Myanmar hacía referencia a que el acta no implicaba la finalización de la negociación del mar territorial, y mucho menos de la Zona Económica Exclusiva (ZEE). Asimismo, Myanmar pedía una consideración especial al mar territorial alrededor de la isla Saint Martin para que sirva para la formación de una línea equidistante que delimite los espacios marítimos, lo cual le favorecía en términos de ganar más área en el mar, esta posición no fue aceptada por el TIDM (Anderson, 2012, p. 819).

El caso entre Bangladesh y Myanmar aportó dos puntos importantes al Derecho del Mar. En primer lugar, fue el primer caso de delimitación marítima resuelto por el TIDM y en segundo lugar fue la primera decisión judicial que establecía límites en la plataforma continental más allá de las 200 millas náuticas (Anderson, 2012, p. 823). La resolución de esta compleja situación entre ambos Estados es un reflejo del aprovechamiento de los mecanismos de la CONVEMAR para la resolución pacífica de conflictos.

Examinemos otro ejemplo que contiene especial relevancia para el Derecho Internacional. En el año 2001 Nicaragua presentó ante la Corte Internacional de Justicia (CIJ) una demanda sobre la soberanía de las Islas San Andrés, Providencia y Catalina, además de siete islotes adicionales. Las Islas nombradas tienen como particularidad que se encuentran a 100 millas náuticas de la costa nicaragüense y a 380 millas de la costa colombiana; además, Nicaragua reclamaba la delimitación marítima de la Plataforma Continental y de la ZEE de ambos territorios (Grossman, 2013, p. 396); hay que señalar que Colombia no es Estado Miembro² de la CONVEMAR, a pesar de haber suscrito la convención en 1982, el proceso de ratificación no ha prosperado y por lo tanto no es jurídicamente vinculante al Estado colombiano.

² A la fecha del estudio, Colombia continúa sin ratificar la CONVEMAR según la lista de Estados Miembros del convenio, que consta en el repositorio de tratados de la Organización de las Naciones Unidas.

En el año 2003 Colombia presentó una objeción a la jurisdicción de la corte sobre la soberanía de las Islas San Andrés, Providencia y Catalina, aduciendo que un tratado de 1928 y un protocolo de 1930 ya habían zanjado la disputa sobre la propiedad territorial de las islas (Grossman, 2013, p. 396).

Esto causó que la CIJ deliberara en el 2007 que la cuestión de las tres islas se encontraba fuera de su jurisdicción, para luego proceder a la deliberación final en el año 2012; en el caso de los islotes la corte señaló que Colombia había actuado *à titre de souverain* sobre ellos, a través de demostraciones de ejercicio de soberanía mediante legislación, visitas, actividades económicas y otras que señaló la corte (Grossman, 2013, p. 397-398); y, por lo tanto, ratificaba la soberanía de Colombia sobre aquellos territorios y las aguas que los circundan.

Como réplica a la corte, Nicaragua presentó un pedido final en el que reclamaba una plataforma continental extendida, la cual se sobreponía sobre la plataforma continental colombiana y pretendía crear un área de derechos sobrepuestos (Grossman, 2013, p. 398).

La corte no dio paso a este pedido y expresó que Nicaragua como Estado Miembro de la CONVEMAR debía presentar su pedido a la CLPC, indistintamente de que Colombia sea parte o no de la convención; también la corte reconoció que las partes se sometían a los artículos 74, 83 y 121 de la CONVEMAR para la delimitación marítima (Grossman, 2013, p. 398-399); es decir, la corte usó como derecho consuetudinario ciertos artículos del Derecho del Mar para fallar en la delimitación marítima, específicamente en lo referente al régimen de las islas.

Para finalizar la resolución del fallo, la CIJ resolvió al respecto de los límites marítimos que la costa relevante a ser utilizada como proyección en el área en disputa sería la de Nicaragua, ya que como ha sido mencionado anteriormente las islas pertenecientes a Colombia se encuentran a más de 200 millas náuticas de la costa de ese país. Esto no significaba que la proyección de las islas colombianas en la zona sea descartada, más bien todas las líneas de costa de aquellas fueron consideradas relevantes al momento de trazar los límites marítimos (Grossman, 2013, p. 399).

En conclusión, el fallo de la CIJ negó las aspiraciones territoriales de Nicaragua sobre las islas e islotes en disputa y la fijación de límites marítimos causó disminución de espacios marítimos jurisdiccionales a Colombia (Grossman, 2013, p. 399).

La sentencia del caso Nicaragua contra Colombia es considerada notable por el uso de la CONVEMAR para atender problemas de plataforma continental y delimitación marítima (Grossman, 2013, p. 403). Este ejemplo además permite observar el alcance del Derecho del Mar en las decisiones que emiten otros organismos al considerar algunas de las partes de la convención como consuetudinarias.

1.1.4 Otros campos del Derecho del Mar.

Hasta ahora se han reseñado causas de carácter limítrofe al respecto del Derecho del Mar; por lo tanto, conviene a continuación describir la contribución del Derecho del Mar a causas como la conservación y aprovechamiento de recursos en el alta mar y en los espacios marítimos jurisdiccionales de los Estados.

Un ejemplo de lo antes señalado es el caso de Chile contra la Unión Europea (UE), conocido como el “caso del pez espada”, el cual tiene su origen al inicio de los años 90 por una disputa entre ambas partes por la explotación de la flota europea del pez espada en el alta mar adyacente a la ZEE de Chile.

El país del Pacífico reclamaba la presencia de la flota europea frente a sus aguas luego de que la misma UE pusiera una restricción a la pesca de pez espada en el Atlántico y subsidiase a las flotas para que puedan moverse a capturar el recurso en el Océano Pacífico; que por ser una especie altamente migratoria salía de la ZEE de Chile y era capturada por la flota extranjera (Hervé y Fuentes, 2004, p. 84).

La respuesta chilena fue emitir medidas de prohibición a la flota extranjera para desembarcar en sus puertos y reexportar el pez espada desde su territorio, dichas providencias a decir de Chile se enmarcaban en la CONVEMAR (Hervé y Fuentes, 2004, p. 84-85); en los artículos que hacen referencia sobre la conservación de los recursos vivos y las especies altamente migratorias en la ZEE³ y la conservación y administración de los recursos vivos en la alta mar⁴.

La flota española al ver afectados sus intereses interpuso una denuncia contra Chile en la Comisión Europea en el año de 1998, la que fue tratada como un caso de violación de los principios del GATT 1994, debido a las afectaciones al comercio entre ambas partes (Hervé y Fuentes, 2004, p. 89). Esto es, para la UE el caso se trataba de un asunto comercial, mientras que para Chile la problemática residía en el ámbito de la conservación y explotación de los recursos vivos del mar.

Mientras el proceso paralelo de la UE seguía su curso, Chile tomó dos medidas. Primero formuló la negociación de un acuerdo regional entre Chile, Colombia, Ecuador y Perú para la conservación de los recursos en el alta mar del Pacífico Sudeste conocido como el “Acuerdo de Galápagos”, el cual tiene como principal eje la regulación de la explotación de especies altamente migratorias, como el pez espada (Hervé y Fuentes, 2004, p. 91).

³ Artículos 56, 61, 62, 63 y 64 (CONVEMAR, 1982).

⁴ Artículos 116, 117, 118 y 119 (CONVEMAR, 1982).

Como segunda medida Chile presentó ante el TIDM de una solicitud de conformación de una sala especial para dirimir la controversia del pez espada entre las partes (Hervé y Fuentes, 2004, p. 91). Para este caso, Chile consideraba que la aplicación del Derecho del Mar era su mejor salida a la disputa con la UE, las medidas que el país tomó alcanzaban su mar territorial, la ZEE y el alta mar contiguo, basándose en la aplicación de la CONVEMAR (Hervé y Fuentes, 2004, p. 104) sobre los derechos de los Estados ribereños en cuanto a las especies altamente migratorias y las obligaciones en cuanto a coordinar la conservación de dichas especies entre el Estado ribereño y los demás Estados que pesquen el mismo recurso (ONU, 1982, art. 64).

Luego de varias negociaciones Chile y la UE decidieron en el año 2001 acordar una suspensión de los procedimientos ante la OMC y el TIDM para tratar de alcanzar un acuerdo amistoso entre las partes, que imponga ciertas medidas a la cantidad de buques y de cargar a ser entregada en puertos chilenos, además de promover la investigación científica sobre la población del pez espada en el Pacífico Sudeste (Hervé y Fuentes, 2004, p. 92-93).

En suma, las negociaciones avanzaron favorablemente, hasta que en el año 2009 ambas partes solicitaron a la OMC y al TIDM la cancelación del procedimiento, ya que habían llegado a un acuerdo que les permitía la conservación y manejo del recurso a largo plazo, además de abrir un espacio de consultas multilaterales con todos los participantes del Pacífico Sudeste que exploten el pez espada (TIDM, 2009, p. 1-2).

La pesca es un gran desafío para la gobernanza de los mares y el Derecho del Mar; a esto hay que agregar que hoy en día se considera que la Pesca Ilegal No Declarada y No Reglamentada (INDNR) representa una amenaza para la seguridad ecológica, económica, alimentaria, geopolítica, marítima y es aprovechada por el crimen organizado transnacional para el cometimiento de delitos en los mares (Shaver y Yozell, 2018a, p. 7).

Revisemos brevemente los seis desafíos que propone la pesca INDNR. Primero, la seguridad ecológica es amenazada debido a que las poblaciones de peces comerciales están sobre pescadas en un 90 por ciento, a esto se debe agregar que la pesca INDNR por su carácter ilícito no se registra; por lo tanto, las cifras reconocidas generalmente tienen inconsistencias (Shaver y Yozell, 2018a, p. 7-8).

En segundo lugar, la amenaza a la seguridad económica representa un mercado negro de 15.5 a 36.4 billones de dólares estadounidenses, que afecta a las economías de los países en los que se extraen recursos de sus aguas jurisdiccionales; además de las afectaciones a la fuerza laboral que impone la operación de flotas pesqueras ilegales (Shaver y Yozell, 2018a, p. 8-9).

Tercero, la seguridad alimentaria es amenazada en razón de los continuos incrementos de requerimiento de proteínas provenientes del mar por las poblaciones, y como se ha mencionado

antes, el agotamiento de las poblaciones de peces; por ejemplo, para América del Sur en el año 1961 el consumo per cápita en kilogramos por año era de 5.49, para el año 2013 este consumo incremento a 10.31; mientras que en algunos países la ingesta de proteína por persona alcanza el 50 por ciento del total de proteínas animales (Shaver y Yozell, 2018a, p. 9-10).

Como cuarto desafío tenemos la amenaza a la seguridad geopolítica, las naves de un país bajo protección estatal realizan actividades pesqueras ilegales en territorios de otros Estados, lo que crea disputas que en algunos casos ha llegado al uso de la fuerza para responder a la pesca ilegal con potencial incremento de tensiones geopolíticas (Shaver y Yozell, 2018a, p. 11-12).

En quinto lugar, la amenaza marítima de la piratería se nutre de la pesca INRND por medio del reclutamiento de pescadores en actividades de piratería, al ver lo lucrativo de dicha actividad criminal frente a las actividades pesqueras legales (Shaver y Yozell, 2018a, p. 13).

Por último, la amenaza del crimen organizado transnacional está relacionada a la pesca INRND con otras actividades ilegales como el tráfico de personas y armas, ya que las naves empleadas para dicha pesca están bajo el margen de la ley y por lo tanto de los controles de los Estados, lo cual es aprovechado por dichas organizaciones criminales (Shaver y Yozell, 2018a, p. 13-14).

Al respecto de estas actividades que formulan amenazas a la pesca en los espacios jurisdiccionales de los Estados y en la alta mar, la CONVEMAR presenta un marco normativo para luchar contra la pesca INRND a través de las responsabilidades entregadas a los países para el uso y aprovechamiento de los recursos marinos y un enfoque de tres niveles de control que provee la convención; estos son, Estado ribereño, de abanderamiento y rector de puerto, cada uno de ellos con la potestad de ejercer controles suficientes para combatir la pesca ilegal y las naves que se dedican a ella (Shaver y Yozell, 2018b, p. 18-20); en otras palabras, los Estados cuentan con herramientas provistas por la convención que les permiten atacar el problema en el mar y en tierra o puertos.

1.1.5 Pregunta de investigación.

Hasta este punto nos hemos referido a información entregada por la literatura en el ámbito internacional, que sirve para sentar las bases del planteamiento del problema. Como este capítulo no busca relatar todos los casos de índole marítima, es pertinente en adelante que se mencione la información relevante para la investigación sobre el Ecuador y el Derecho del Mar.

Ha sido considerado que el país es Estado Miembro de la CONVEMAR desde el año 2012, por lo que se señala esa fecha como inicio del estudio, y desde la cual el Ecuador debió emitir y armonizar su legislación con el instrumento internacional.

Al respecto, en varias ocasiones el Ecuador ha intentado plasmar sus políticas para el aprovechamiento de los recursos en los mares; por ejemplo, previo a la adhesión del país a la CONVEMAR, existía la Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar. Tal entidad era la encargada de analizar la conveniencia de dicha adhesión; esta entidad fue reemplazada en el año 2011 por la Secretaría Técnica del Mar y el Comité Interinstitucional del Mar, los cuales promulgaban que por medio de un aprovechamiento adecuado de los recursos marinos el país tendría la oportunidad de sacar ventaja de una gran fuente de riquezas (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo [SENPLADES], 2015, p. 8).

También, las intenciones políticas para promover el uso y aprovechamiento del mar han existido, y producto de ello nacen las Políticas Oceánicas y Costeras del Estado (Comité Interinstitucional del Mar [CIM], 2014). Igualmente, lo que señalan los justificativos de varios estudios realizados por las entidades técnicas para solicitar a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental la extensión de la plataforma continental hasta más allá de las 200 millas náuticas que tiene actualmente, con el fin de que eventualmente el país tenga derechos soberanos para su explotación sustentable y beneficio de las generaciones futuras (Peña, 2020, p.40-42).

Sobre lo mencionado en el párrafo anterior en cuanto a la plataforma continental, Acosta (2015) concluyó que la decisión del Ecuador de incrementar sus espacios territoriales obedece a una posición realista, en virtud del interés de expansión territorial y de incrementar sus recursos para el desarrollo nacional (p. 95); no obstante, no se han identificado estudios que desarrollen la investigación de la posición del país desde el punto de vista de las relaciones internacionales en sus espacios marítimos jurisdiccionales y en la región del Océano Pacífico Oriental (OPO).

El estudio de Gómez y Pérez (2018) hace referencia a la oceanopolítica en el Ecuador, planteándola como una nueva concepción que complementa la visión geopolítica de un país para el aprovechamiento de los mares (p. 236-237); también Dávalos plantea (2018) que la geopolítica y la oceanopolítica permiten a las relaciones internacionales obtener una mirada sobre los actores y espacios territoriales desde tierra hacia el mar, para el primero, y del mar hacia tierra para el segundo (p. 194-195).

Estos planteamientos permiten conocer hasta donde se ha avanzado en el tema propuesto para esta investigación. En primer lugar, la literatura propone una síntesis de los casos en que las disputas internacionales por motivos de soberanía o recursos se han resuelto aprovechando los mecanismos de la CONVEMAR (Reisenberg, 2012; Anderson, 2012; Grossman, 2013; Hervé y Fuentes, 2004; Shaver y Yozell, 2018).

En segundo lugar, en cuanto a los estudios académicos en el campo de las relaciones internacionales se ha avanzado hasta la determinación de la importancia de los mares para el

desarrollo del Ecuador (ARE, 2004; Dávalos, 2018; Gómez y Pérez, 2018); y, por último, Acosta (2015) entrega una mirada desde las teorías realista y liberal sobre las aspiraciones de expansión de la plataforma continental del país.

Finalmente, la literatura ha permitido determinar que el Estado ecuatoriano a través de sus políticas y lineamientos, tiene intereses en el mar para el desarrollo nacional, por medio de la extracción sostenible de recursos en sus Espacios Marítimos Jurisdiccionales y más allá de ellos (SENPLADES, 2014; Secretaría Nacional de Planificación [SNP], 2021). En resumen, la voluntad estatal existe, pero no se ha determinado si el Estado ha logrado adoptar un uso beneficioso del derecho del mar para un efectivo aprovechamiento de los mares para el desarrollo nacional.

Por lo que se ha desarrollado la siguiente pregunta, para guiar el proceso de investigación: ¿Qué consecuencias ha tenido la ratificación de la CONVEMAR en las políticas nacionales del mar para el desarrollo y aprovechamiento de los intereses marítimos en los espacios marítimos jurisdiccionales y en la región del Océano Pacífico Oriental?

1.2 Objetivos.

- **Objetivo general:**

Establecer las consecuencias de la aplicación de la CONVEMAR en las políticas nacionales del mar en torno al desarrollo y aprovechamiento de los intereses nacionales, en los espacios marítimos jurisdiccionales y en la región del Océano Pacífico Oriental.

- **Objetivos específicos:**
 - Describir el Derecho del Mar en relación con el Derecho Internacional Público.
 - Describir las políticas del Ecuador para el desarrollo de sus intereses marítimos en sus espacios marítimos jurisdiccionales y áreas de interés en el alta mar.
 - Describir las consecuencias que ha tenido la adhesión a la CONVEMAR en el desarrollo de políticas estatales para el aprovechamiento de los espacios marítimos jurisdiccionales y áreas de interés en el alta mar.
 - Describir los vacíos que existieren en las políticas nacionales al respecto de la CONVEMAR.

1.3 Justificación de la Investigación.

Los intereses del Estado en el mar se encuentran principalmente en los Espacios Marítimos Jurisdiccionales que confiere la CONVEMAR al país; sin embargo, la misma convención permite el desarrollo de intereses más allá de la ZEE, es decir, en el alta mar.

Para que el aprovechamiento de dichos intereses surta efecto, deben existir políticas estatales que fomenten el uso del mar, y que además propongan estrategias claras para enfrentar las amenazas a las actividades marítimas que el Ecuador desarrolla en consecuencia con sus intereses nacionales (ARE, 2004, p. 21-22); a esta consideración hay que agregar que la CONVEMAR propone una nueva visión del mar con espacios soberanos, pero con proposiciones de derechos limitados en algunos de los espacios considerados por la convención.

El Libro Blanco de la Política de la Defensa Nacional del Ministerio de Defensa Nacional (2018), describe algunas de las amenazas y riesgos que pueden ocurrir en los espacios marítimos jurisdiccionales del Ecuador, e identifica en sus objetivos estratégicos el control efectivo de los espacios marítimos jurisdiccionales (p. 50-66).

También, especifica que para efectos del desarrollo marítimo nacional la Armada del Ecuador tiene asignada dicha misión, como un rol secundario de apoyo al Estado; y como rol principal su misión es la protección y seguridad de los espacios marítimos jurisdiccionales, en términos de soberanía (MDN, 2018, p. 98).

Estos argumentos permiten comprender que existen intereses del Estado en los espacios marítimos, y que, además, se prevén escenarios en los que hay amenazas latentes contra aquellos intereses (MDN, 2018, p. 47); la política estatal de defensa en cierta forma contempla las acciones a ser tomadas frente a las amenazas contra los intereses nacionales en el mar.

También expresa que a pesar de no existir conflictos armados entre Estados actualmente en la región, la posibilidad del uso de la fuerza militar no queda descartada ante la presencia de desequilibrios de poder e intereses en la región (MDN, 2018, p. 58); queda clara la intención estatal de emplear la fuerza cuando la protección de sus intereses en el mar lo requiera.

Sin embargo, como se ha planteado con anterioridad, la CONVEMAR busca contribuir al “fortalecimiento de la paz, la seguridad, la cooperación y las relaciones de amistad entre todas las naciones” (ONU, 1982, p. 29), por lo que se han previsto algunos mecanismos que promuevan la paz y no el uso de la fuerza.

Como consecuencia de la manifestación de amenazas en el mar, debemos considerar que en los espacios marítimos más allá de las 12 Millas Náuticas de Mar Territorial en donde el Ecuador goza de soberanía absoluta, existe la intervención de distintos actores transnacionales (MDN,

2018, p. 30); por ello es necesario que en la promulgación de políticas nacionales en torno al mar sean incluidas las acciones adecuadas para utilizar el derecho del mar ante tan complejo escenario.

En tal sentido, la investigación de la aplicabilidad o uso del derecho del mar en los Espacios Marítimos Jurisdiccionales y en el Océano Pacífico Oriental, aportaría con información relevante para el cumplimiento del objetivo general y la resolución de la pregunta de investigación.

En la misma línea, hemos visto que las políticas nacionales para el desarrollo marítimo no expresan claridad sobre el rumbo que debe seguir el país en tan amplio territorio. No contar con políticas para el desarrollo de actividades en los Espacios Marítimos Jurisdiccionales y en las Áreas de Interés, sería desaprovechar y no ejercer los derechos y deberes que le corresponden al Estado ecuatoriano para su progreso (ARE, 2004, p. 21-22).

Se puede asumir que existen controversias sobre el aprovechamiento del potencial que representa el mar en la actualidad para la visión a futuro para la prosperidad del Ecuador. Un claro ejemplo de esto es la forma confusa en que el Estado conduce la adquisición de un buque oceanográfico (INOCAR, 2021, art. 1) para cumplir con la entrega de información al CLPC, lo que podría ocasionar que el país no pueda culminar el proceso de extender su Plataforma Continental, por la omisión de información a la comisión rector de la materia.

La compra del buque se encontraba en proceso de adjudicación, y junto con el cambio de Ministro de Defensa llegó la decisión de cancelar el proceso de compra aduciendo el redireccionamiento del gasto público a otras áreas (INOCAR, 2021, art. 1).

Por último, describir la posición marítima del Ecuador en la región, es fundamental debido a la presencia de la flota atunera ecuatoriana en el Océano Pacífico Oriental, que en 2020 registró capturas de atún aleta amarilla por 30113 toneladas en aguas internacionales (Pachecho, 2020, p. 2). También es necesario incluir otros intereses que el Estado pueda concebir en Alta Mar, como ha sido manifestado en el transcurso del planteamiento del problema.

De esta manera se establece que el problema reside en investigar la consecuencia que ha tenido la ratificación de la CONVEMAR en la elaboración de las políticas que dicta el gobierno, o falta de ellas, para el desarrollo y aprovechamiento de los Espacios Marítimos Jurisdiccionales y de las Áreas de Interés, en el alta mar, en las que el Ecuador tiene presencia; tal como se ha señalado con anterioridad en cuanto a las Políticas Oceánicas del Ecuador.

Esta problemática debe ser observada desde la óptica del derecho internacional público, más precisamente el Derecho del Mar, ya que los espacios marítimos son zonas que cuentan con regulaciones construidas por el sistema internacional, y que propenden a una gobernanza de los mares entre todos los Estados.

El período considerado para la investigación será del año 2012 al 2021, debido a la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR en la primera fecha. Por lo tanto, esta investigación a través del análisis de las políticas oceánicas y de la CONVEMAR pretenderá entregar como un aporte académico, un estudio sobre el derecho del mar y las políticas empleadas por el Ecuador en el océano; además de tratar desde el ámbito académico la posición del país en el escenario regional, particularmente en el Océano Pacífico Oriental en base a las normas que ofrece la CONVEMAR. Finalmente, la pertinencia del tema a tratar se fundamenta en el desconocimiento actual sobre el mismo, ya que luego de la ratificación de la CONVEMAR, el Ecuador continúa en un proceso lento de armonización entre la convención y la legislación nacional, y con dificultades en el desarrollo de las políticas dirigidas para los intereses nacionales en el mar. Por ejemplo, el tiempo que tomó poder reformar la extensión del mar territorial en el Código Civil (Asamblea Nacional del Ecuador [ANE], 2021).

La investigación del derecho del mar al respecto de los Espacios Marítimos Jurisdiccionales y el alta mar localizada en la zona del Océano Pacífico Oriental, tiene la posibilidad de aportar conocimiento en el resto de las áreas marítimas en las que el Ecuador tiene intereses con una óptica del derecho internacional público.

1.4 Marco metodológico.

En base al planteamiento del problema en la sección anterior, podemos observar que la investigación tiene un matiz cualitativo y que los elementos fundamentales que proponen Hernández, Fernández y Baptista (2010, p. 364) para dicho tipo de investigación han sido alcanzados.

Esto es, se han desarrollado los siguientes productos para guiar el proceso de investigación: una pregunta de investigación que oriente el proceso; objetivos alineados al tema y concordantes con la pregunta; elaboración de la justificación del problema en base a lo descubierto en la literatura; delimitación del área y temporalidad del estudio; y la exposición de los vacíos que existen en cuanto al fenómeno (Hernández *et al.*, 2010, p. 364).

Así tenemos que la propuesta de investigación obedece a un proceso inductivo en el que se pretende interpretar los datos que sean recabados durante el curso del estudio (Hernández *et al.*, 2010, p. 9) y observar las políticas nacionales o falta de ellas para el aprovechamiento de un instrumento internacional multilateral en beneficio de la explotación de los recursos y tratar de comprender las consecuencias que han surtido sobre los intereses marítimos que existen o

podrían surgir a futuro en los espacios marítimos jurisdiccionales y en el área de interés en el Océano Pacífico Oriental.

Para lo cual, la propuesta metodológica para esta investigación abordará los objetos de estudio de forma flexible y abierta (Hernández *et al.*, 2010, p. 13), es decir, durante el proceso de recolección y análisis de datos, existe la posibilidad de incluir contenido que sea importante para el cumplimiento de los objetivos.

El tipo de diseño principal que se utilizará durante la investigación será el estudio de caso, que de acuerdo con Stake (2007) la muestra de la investigación puede ser una sola, ya que en un estudio en el que se busca el entendimiento de lo intrínseco no es necesario el entendimiento de otros casos (p. 16-17). Las derivaciones que nacen de la obligación contraída por el Ecuador ante la CONVEMAR requieren de la comprensión de manera particular de las políticas emitidas o ausencia de tales en torno al desarrollo y aprovechamiento de los intereses nacionales, en los espacios marítimos jurisdiccionales y en el área de interés del país en la región del Océano Pacífico Oriental; y por lo tanto corresponde discernir las particularidades del estudio para el caso del Ecuador frente al instrumento multilateral.

Hay que considerar que bajo ninguna razón la presente investigación pretende generalizar los resultados del estudio para otros Estados parte del instrumento multilateral; la exploración que deviene del análisis de este caso es específico para los efectos que surten sobre el Ecuador; en palabras de Stake (2007) los casos de estudio son insuficientes como fundamento para sistematizar los resultados de manera general para otros casos, la comprensión debe ser precisa y el estudio debe ahondar lo más posible a través de una observación atenta para la particularización de los resultados (p. 19-20).

En tal sentido se debe precisar que en el estudio de este caso particular no conviene formular la selección de muestras ya que el asunto a ser observado implica la búsqueda de comprensión profunda de la forma específica en que un fenómeno afecta directamente a un solo actor, y por lo tanto el resultado no puede reproducir los mismos efectos para otras partes del instrumento multilateral (Stake, 2007, p. 17); es decir, existe una muestra única a ser utilizada para la investigación, la cual se refiere a la ratificación de la CONVEMAR por parte del Ecuador, esto no implica que no existe recolección de datos y su análisis (Hernández *et al.*, 2010, p. 437).

Los datos a ser recolectados serán habitualmente a través de la revisión de documentos, y como tal, el plan para recolectar los datos inicia de lo amplio hacia lo específico, desde lo internacional hacia lo nacional, lo cual se fundamenta en los requerimientos formulados en la pregunta de investigación y los objetivos (Stake, 2007, p. 53-66); es decir, se recolectaran datos primero de los convenios internacionales, luego de la legislación nacional y finalmente de políticas o

estudios nacionales que contengan información de referencia en cuanto a los intereses marítimos, los espacios marítimos jurisdiccionales o las áreas de interés del Ecuador en el mar.

Las fuentes de datos que serán recolectados se describen a continuación:

- Convenios internacionales (CONVEMAR, acuerdos bilaterales fronterizos con Colombia, Costa Rica y Perú, declaraciones de Estados, otros).
- Leyes Nacionales (Constitución de la República, Código Civil, Ley de Navegación, Código de Comercio, Reglamentos).
- Planes Nacionales de Desarrollo desde el 2012 al 2021.
- Planes de Política Exterior desde el 2012 al 2021.
- Planes de Defensa Nacional (Libro Blanco).
- Políticas Oceánicas y Costeras del Ecuador.
- Estudios nacionales de índole marítimo y bases de datos con contenidos referentes al tema de investigación.
- Información oficial de organizaciones internacionales relacionadas al mar, de las que es parte Ecuador.
- Datos oficiales de cifras relacionadas al transporte marítimo, exportación e importación por vía marítima y estadísticas portuarias nacionales y regionales.
- Datos procesados del Sistema de Identificación Automático (AIS, por sus siglas en inglés) de naves.

Hay que considerar que la investigación también implica la recolección de datos cuantitativos, ya procesados, que serán luego sometidos a interpretación para determinar el aporte de información crítica para la investigación (Stake, 2007, p. 42); esto no significa que el matiz cualitativo del trabajo va a cambiar, los datos cuantitativos en ocasiones serán valiosos para comprender partes del fenómeno de estudio; por ejemplo, del dato cuantitativo obtenido de las toneladas métricas de productos no derivados del petróleo que han sido exportadas e importadas por vía marítima se podría llegar a inferir cuál es la importancia del transporte marítimo para el país y aportar con conocimiento para responder la pregunta de investigación.

El análisis de los datos recopilados permitirá a través de la interpretación otorgar sentido a los hallazgos; para tal efecto, los significados obtenidos podrían ser interpretados individualmente o en conjunto; lo último no debe ser confundido con la evaluación de resultados en conjunto que realiza la investigación cuantitativa para demostrar una hipótesis, para la investigación cuantitativa la unión de resultados es meramente interpretativa (Stake, 2007, p. 67-71); por ejemplo, se puede considerar que un conjunto de hallazgos que ofrecen información sobre normas nacionales apuntan al desarrollo de la investigación marítima y esta no ha sido

armonizado con la CONVEMAR, por lo cual no se ha podido aprovechar en su totalidad los posibles beneficios del convenio.

Para obtener de los datos recopilados significados que sean de importancia para el desarrollo de la pregunta y los objetivos se debe constatar que ellos surjan de eventos o políticas repetitivas; es decir, encontrar un modelo que sea consistente (Stake, 2007, p. 72) y que permita elaborar asertos sobre el accionar de la política exterior del Ecuador en torno al mar para el periodo que se ha considerado en el estudio.

Para aquel fin parte de los datos recopilados deberán ser codificados, específicamente la documentación y expresiones generadas por organizaciones internacionales o por el Estado; de aquellos registros se pretende analizar y comparar el contenido por medio de la categorización de datos relevantes que sean encontrados en los segmentos y que permitan generar una comparación de información entre ellos y a su vez encontrar similitudes (Hernández *et al.*, 2010, p. 448-449); por ejemplo, algunas codificaciones podrían advertir sobre categorías relativas a las políticas exteriores sobre los espacios marítimos jurisdiccionales, otra categoría lograría información al respecto de las áreas de interés en el Océano Pacífico Oriental, al comparar la información encontrada en los segmentos tal vez se generen nexos que conlleven a ofrecer una explicación sobre la importancia de los intereses marítimos reflejados en los distintos documentos del Estado; otras categorías y segmentos surgirán mientras se efectúa la investigación y la recolección de datos en documentación relevante para el estudio.

Los datos recolectados provienen de archivos públicos, tanto de entidades gubernamentales como entidades privadas u organizaciones internacionales; es decir, el proceso de obtención de datos será no obstructivo (Hernández *et al.*, 2010, p. 433-444), y se espera además que al ser datos obtenidos de fuentes oficiales no existan controversias al respecto de la autenticidad del material recopilado.

Parte del análisis de los datos comprende por un lado el uso de análisis de redes, que comprende buscar las relaciones existentes entre nodos, que pueden ser organizaciones internacionales, Estados o planes estatales. La aplicación del análisis de redes en las relaciones internacionales busca encontrar los vínculos entre Estados u organizaciones internacionales para determinar hallazgos del balance estructural del sistema, alianzas y pugnas; además de las oportunidades de interacción que son posibles a través de las organizaciones internacionales (Hafner-Burton, Kahler y Montgomery, 2009, p. 577-578).

Para efecto de lo mencionado en el párrafo anterior, será utilizada una herramienta informática que facilita el procesamiento de los datos de una red y los representa de forma gráfica entregando información útil sobre el relacionamiento de la estructura. La herramienta Gephi facilita el

entendimiento de redes a través del uso de algoritmos para generar claridad en las conexiones de los nodos de la red y ofrecer un producto visual (Bastian, Heymann y Jacomy, 2009, p. 361-362) que permita obtener información útil para el análisis.

Otras herramientas a utilizarse para procesar datos son Microsoft PowerBi para la visualización de información estadística portuaria y de productos exportados e importados por la vía marítima; también, se utilizará la información procesada de AIS por Global Fishing Watch y Global Maritime Traffic Density Service para obtener gráficos que permitan analizar la concentración del transporte marítimo y las zonas de pesca en el Pacífico.

Otros datos que serán recolectados corresponden a información documental referente a los espacios marítimos jurisdiccionales; es decir aguas interiores, mar territorial, zona contigua y zona económica exclusiva; además, pueden existir datos que se encuentren fuera del territorio marítimo nacional por lo cual se debe agregar el área de interés del Ecuador en el Océano Pacífico Oriental, y que resulten relevantes dentro de la circunscripción de la investigación en los espacios marítimos.

De esta manera se espera que las relaciones que emerjan entre las categorías permitan elaborar asertos para dar significado y elaborar una respuesta a la pregunta principal de la investigación (Hernández *et al.*, 2010, p. 464), herramientas como matrices, nubes de palabras o mapas relacionales ayudaran a una mejor comprensión y elaboración de respuestas al proceso investigativo; además, este procedimiento va a permitir proporcionar una estructura a todos los datos recolectados y validarlos.

En conclusión, luego de haber recopilado y analizado los datos, el proceso de investigación tendrá la información necesaria para generar explicaciones sobre el tema en estudio, respetando un desarrollo riguroso de la investigación, a través de los criterios de dependencia, credibilidad, transferencia y confirmación (Hernández *et. al*, 2010, p. 473-478), minimizando cualquier sesgo que pueda interferir la obtención de criterios válidos para elaborar los productos que permitan dar cumplimiento a los objetivos de la investigación, pero principalmente que atiendan la necesidad de dar una respuesta a la pregunta de investigación.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO - CONCEPTUAL

2.1 Derecho del Mar como Derecho Internacional Público.

2.1.1 Base histórica del Derecho del Mar.

El origen del Derecho del Mar como orden jurídico se lo relaciona principalmente a los cambios históricos que tuvieron lugar en las Conferencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Paolillo, 1982, p. 337).

Varias referencias que ayudan a comprender la evolución de la legislación en el mar hasta llegar a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) son la colección de las “leyes de Rhodian” del siglo IX y el “*Consolodato de Mare*” del siglo XIV, ambas contenían regulaciones sobre el derecho marítimo fundamentadas en la práctica, las cuales fueron parte del desarrollo de leyes en el mar, especialmente en el ámbito mercantil a partir del siglo VIII (Henkin, Pugh, Schachter, & Smit, 1987, p. 35).

Otro hito importante en la evolución de las leyes en el mar son las expresiones del derecho natural que plantearon: Hugo Grotius con su trabajo de *Mare Liberum* de 1609, y John Selden con una tesis opuesta a la de Grotius, llamada *Mare Clausum*, en 1635. Ambos trabajos reflejaban de forma contrapuesta los intereses de dos naciones en el mar, para Grotius su definición de mares libres se acoplaba a las necesidades de Holanda, mientras que, para Selden su tesis se asociaba al interés de Inglaterra, en una constante lucha por el dominio de mar que los circundaba y de los territorios de ultramar (Henkin *et al.*, 1987, p. 37).

Siglos después, la Sociedad de las Naciones sostuvo la Conferencia para la Codificación de la Ley Internacional, el 13 de abril de 1930 en la Haya, que basada en el reporte del Comité Preparatorio de 1927, resuelve al respecto del estado legal del mar territorial, y describe derechos soberanos sobre la franja considerada como mar territorial, tanto sobre el espacio aéreo, como en el fondo marino y el subsuelo (Sociedad de las Naciones, 1930, p. 161-170).

A pesar de todos esos esfuerzos fue difícil llegar a un acuerdo entre los países para delimitar la extensión de la franja que se consideraba como mar territorial, muchos países contemplaban el uso de la regla de las tres millas o una legua marina para determinar el ancho del mar territorial. Esta costumbre fue propuesta en 1702 por Cornelius Van Bynkershoek, en su tesis *Dominium Maris*, determinaba que la distancia cubierta tras el lanzamiento de una bala de cañón era el equivalente a la capacidad de un Estado para defender desde tierra una franja de mar (Dickinson,

1925, p. 437), esta tesis alcanzó tal fama que fue considerada por algunos Estados en sus relaciones y tratados bilaterales con otros Estados.

La regla de las tres millas, no podía ser considerada parte del Derecho Internacional, ya que durante las discusiones en la Conferencia para la Codificación de la Ley Internacional, de la Sociedad de Naciones, en 1930, se estimaba que la tecnología utilizada para lanzar fuegos desde una nave ya cubría distancias superiores a las de una rudimentaria bala de cañón, y tornaba inaplicable dicha regla, trayendo consigo una gran dificultad para la determinación de la extensión de la franja de mar territorial (Herdegen, 2005, p. 187).

Al fin de la Segunda Guerra Mundial, aún no existía un Derecho del Mar que haya sido aceptado a nivel mundial, se mantenían distintas costumbres y una que otra norma regional; ya con la creación de la Organización de las Naciones Unidas los esfuerzos continuaron para codificar el derecho del mar; en el año de 1949 la Comisión de Derecho Internacional decidiría empezar con las discusiones sobre la codificación relativa al derecho sobre aguas territoriales y alta mar, en adelante, la Comisión elaboraría varios informes y proyectos sobre la cuestión del mar (ONU, 2010, p. 1).

En 1958, tras la aprobación de lo actuado por la Comisión, se llevó a cabo la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que aprobó cuatro convenciones: Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar, Convención sobre Alta Mar, y Convención sobre Plataforma Continental (ONU, 2010, p. 1); esta primera conferencia no tuvo mayor incidencia en el derecho internacional, ya que, a pesar que los cuatro convenios entraron en vigencia, su aplicación no fue relevante para la comunidad internacional.

Ante la falta de consenso de la primera conferencia sobre el Derecho del Mar, la Organización de las Naciones Unidas convocó en 1960 a la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la cual trató de resolver los asuntos pendientes sobre el derecho del mar. Sin embargo, también fracasó en la conciliación de las posiciones de los Estados en torno al mar, debido al contexto histórico de la época y la dificultad de consensuar las normas del Derecho Internacional en torno al tema del mar, por los conflictos de intereses entre los Estados (Henkin *et al.*, 1987, p. 298).

En la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el Ecuador participó activamente junto a los países miembros de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) para influenciar el desarrollo de la convención en torno a los espacios jurisdiccionales de 200 Millas Náuticas que ya habían propuesto Chile, Ecuador y Perú, desde la Declaración de Santiago (Llanos, 1983, p. 21-22).

La participación del Ecuador era una constante desde la Primera Conferencia, considerando que el 30 de enero y el 8 de febrero de 1958 los tres países se reunieron en Quito para elaborar su postura sobre la importancia de los recursos en las 200 Millas Náuticas para los Estados Ribereños (Llanos, 1983, p. 23).

Esta propuesta tuvo acogida por los países de América Latina que conformaron el grupo territorialista y fue la base para la concepción de la Zona Económica Exclusiva (Llanos, 1983, p. 28), siendo acogida por el resto de los países y plasmada en la CONVEMAR.

También existió el impulso del Ecuador para proponer, nuevamente junto a Chile, Colombia y Perú, los lineamientos para la administración de la Zona por parte de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, que fuese adoptada en la convención; de manera particular el Ecuador presentó una propuesta sobre el mar territorial, y apoyó las propuestas de los países de América Latina sobre el tema de islas y archipiélagos (Llanos, 1983, p. 28-29).

Como conclusión de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, llevada a cabo de 1974 a 1982, la comunidad internacional acordó una convención que fue suscrita el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay, Jamaica. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar constituye uno de los instrumentos más ampliamente aceptados en la comunidad internacional, con 168 países que son miembro de la convención (ONU, 2022a). Aunque la CONVEMAR nace en el año 1982, como un instrumento para el ordenamiento de los océanos, no es menos cierto que su génesis data de mucho tiempo atrás; en realidad la CONVEMAR es una convención que consolida las reglas tradicionales en cuanto al uso de los océanos (Paolillo, 1982, p. 337), además de concebir conceptos jurídicos innovadores como los derechos de acceso al mar para los Estados sin litoral.

2.1.2 La evolución del Derecho del Mar.

Los antecedentes que se han puntualizado hasta ahora sobre la evolución del Derecho del Mar proporcionan la base necesaria para discutir a continuación la CONVEMAR como Derecho Internacional Público.

El uso de los mares durante un largo tiempo ha sido parte de las reglas consuetudinarias y de los tratados, la simple trasgresión de aquellas reglas implicaba un comportamiento no aceptado por la comunidad internacional; más adelante con el desarrollo del derecho internacional ha sido considerado que su aplicabilidad esta direccionada hacia los Estados que consienten que ciertas

relaciones se ventilen en el ámbito internacional y por lo tanto sea excluidas del derecho nacional (Herdegen, 2005, p. 1).

En tal sentido Herdegen (2005) define al Derecho Internacional Público como “la totalidad de las reglas sobre las relaciones (soberanas) de los Estados, organizaciones internacionales, y otros sujetos del derecho internacional entre sí, incluyendo los derechos o deberes de los individuos relevantes para la comunidad estatal (o parte de ésta)” (p. 3); el cual es un concepto amplio que busca abarcar no solo al Estado, sino también al individuo cuando es sujeto de obtener derechos que son promulgados bajo la prerrogativa de “para la humanidad”.

Aun cuando los Estados se sometan voluntariamente a determinadas reglas en sus relaciones internacionales, el Derecho Internacional Público afronta una dicotomía en cuanto al cumplimiento (Henkin, 2005, p. 8).

Por un lado, no existe una fuerza o autoridad superior que haga obedecer las normas derivadas del derecho internacional, tal vez solo un compromiso moral con la comunidad internacional; por otro lado, los avances que han tenido los Estados en legitimar el uso del derecho internacional a través de la observancia de los deberes derivados del mismo, es un fenómeno que se observa en el reconocimiento que dan los Estados al Derecho Internacional Público al trasladarlo a partes de sus constituciones políticas (Henkin, 2005, p. 8-11).

Además, hoy en día los Estados que quebrantan las normas del derecho internacional son considerados como actores sin seguridad jurídica, que implica afectaciones directas a la economía, ya sea a través de sanciones económicas o la simple falta de inversión extranjera (Henkin, 2005, p. 11-12). Por ejemplo, el caso de la invasión de Rusia a Ucrania, el escrutinio social ha tenido tal alcance gracias al uso de medios digitales, que empresas privadas prefirieron abandonar sus lazos económicos con un país con relativo poder de apalancamiento en el sistema internacional, antes que ser observadas por los pueblos alrededor del mundo.

El sistema de las Naciones Unidas ha aportado al derecho internacional con la codificación de varias materias a través de tratados o acuerdos internacionales. A esto se debe sumar la continua actividad de los actores al utilizar dichas normas, que favorece al fortalecimiento del derecho internacional como ordenamiento legal del Estados (Henkin, 2005, p. 24-25).

Al respecto, algunos de los principios⁵ que la ONU declara para el derecho internacional son: la prohibición del uso de la fuerza, solución pacífica de controversias, prohibición de inmiscuirse en asuntos internos de otros Estados, cooperación, libre determinación de los pueblos, igualdad

⁵ Resolución A/RES/2625 (XXV) de la Asamblea General de la ONU sobre “Declaración sobre los principios del Derecho Internacional referente a las relaciones de amistad y a la cooperación entre los Estados de conformidad con la Carta de las Naciones Unidas”.

soberana de los Estados y el cumplimiento de las obligaciones contraídas ante las Naciones Unidas (Henkin, 2005, p. 24-25).

La Organización de las Naciones Unidas desde sus inicios impulsó resoluciones que promovían la enseñanza del derecho internacional para causar el desarrollo de este, y que todos los Estados comprendan las normas de las relaciones internacionales fijadas a través del Derecho Internacional Público; uno de los resultados de la promoción del estudio del derecho internacional por parte de la Asamblea General fue el “Programa de Asistencia de Naciones Unidas en Favor del Derecho Internacional” en 1965, como aporte para la consecución del fortalecimiento de la disciplina (Gómez-Robledo, 2008, p. 10-11).

Relacionado al tema, Gómez-Robledo (2008) presenta una discusión sobre la posibilidad de desconfianza de los países que no tienen mayor poder de influencia en el sistema internacional en relación con el derecho internacional generado por las organizaciones internacionales; en virtud de la influencia que dicho orden jurídico tuvo por parte de los actores más poderosos. A pesar de esto, todos los Estados son cuidadosos en negar el orden internacional ya que sus intereses pueden verse afectados al no aceptar el orden jurídico moderno (p. 13-14).

En cuanto a la evolución de normas en derecho consuetudinario, Gómez-Robledo (2008) cita a Paul Reuter para indicar la complejidad que conlleva el proceso de transformación de un tratado en una regla consuetudinaria, y la contraposición ontológica que aquello supone al pretender que un novel acuerdo multilateral se convierta en costumbre con su simple aprobación; en tal sentido, un acuerdo tácito o una norma con un contenido similar a una regla de carácter consuetudinario facilitan que el contenido de un tratado o parte de aquel puedan devenir en derecho consuetudinario (p. 439-441); en otras palabras, un tratado tiene la opción de agregar reglas de carácter consuetudinario y diseñarlas con más precisión para que sea de uso frecuente en el derecho internacional.

Un ejemplo de ello es la CONVEMAR, lo singular de la convención fue que luego de su firma la práctica acelerada de los Estados al usar la convención para resolver sus discrepancias o conflictos de intereses al respecto del mar fue sentando las bases para la evolución del derecho consuetudinario; obviamente algunas reglas de la convención deberán superar el proceso de transformación hacia normas consuetudinarias, en especial aquellas que crearon nuevas instituciones para atender los asuntos del mar (Gómez-Robledo, 2008, p. 442).

De manera similar González, Sánchez y Sáenz (2008) se refieren a los actos emanados de la Asamblea General de la ONU, en cuanto al efecto que tiene el *opinio juris* de los Estados con respecto de las normas que nacen en el seno de dicha organización; ya que aquella expresión de los Estados se traduce en el inicio del proceso de formación de costumbres empujado por el

consenso general en adoptar una norma y la puesta en práctica en el sistema internacional de la misma. Profundizando un poco más en sus expresiones, González *et al.* señalan que las resoluciones vertidas por la ONU son una expresión *a quo* en la creación de normas consuetudinarias (p. 109-110).

Igualmente, sobre la costumbre internacional Mariño (1995) sugiere que los Estados son quienes instituyen el proceso de formación de normas consuetudinarias en base a principios que se repiten en aplicación, y que además por decisión voluntaria los Estados se obligan ante aquellos principios; destacando el papel de la ONU para identificar y acordar las normas provenientes de la costumbre (p. 214).

De aquel proceso de formación de normas consuetudinarias, Mariño (1995) identifica dos elementos, el primero es un elemento material que está reflejado en el uso habitual de una norma internacional; el segundo elemento tiene una esencia formal y es manifestado a través de la auto imposición de los Estados para cumplir con las normas impuestas en el sistema internacional (p. 216-217).

En el caso de la CONVEMAR el tratado cumple con los dos elementos propuestos, por ejemplo, en lo material la convención es utilizada regularmente para resolver pugnas o discrepancias al respecto del territorio marítimo de los Estados, aun cuando no todos los Estados sean signatarios; por otro lado, en lo formal, ser parte de la convención es un acto producido por la voluntad de las sociedades para acatar las normas internacionales impuestas.

2.1.3 El mar de todos.

Para cerrar esta discusión teórica sobre la CONVEMAR y el Derecho Internacional Público consideraremos inicialmente los principios axiomáticos de integración, participación, interés público y responsabilidad del Derecho del Mar presentados por Allott (1992) que lo llevaron a la proposición de redefinir el concepto de *Mare Nostrum* o nuestro mar en contraste a los conceptos del siglo XVII de *Mare Liberum* de Grotius y *Mare Clausum* de Selden (p. 773-774). Allott (1992) lo hace refiriéndose a la CONVEMAR como un nuevo derecho internacional del mar en el que el término *Nostrum* es un indicativo de participación, no de posesión como en su tiempo fue el *Mare Nostrum* del Imperio Romano o el de Mussolini que pretendían el control del mar a través de la negación de uso a sus opositores; su conceptualización tiene como razón que todos los seres humanos coexisten junto al mar y todas las sociedades buscan desarrollarse y aprovecharlo de una u otra manera (p. 773-774), incluso aquellos Estados que no tienen acceso

al mar por su configuración geográfica como lo establece la CONVEMAR en su parte sobre Estados sin litoral.

Así esta proposición universalista del mar también visibiliza que la convención contiene el clamor de los Estados por un cambio social hacia una real gobernanza de los mares; además de haber sentado un hito singular en la diplomacia multilateral por el alcance que tiene (Allott, 1992, p. 783-784); es decir, la CONVEMAR es una institución que afecta a todo el proceso social internacional.

La evolución de las leyes en el mar, hasta la CONVEMAR, generó en el Derecho Público Internacional un instrumento que nació de fuentes materiales y de fuentes formales. De fuentes materiales por los derechos consuetudinarios que tiene el mar, tales como el paso inocente o lo relacionado al derecho mercantil en el mar, y de fuentes formales, por lo descrito en el Artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, sobre la aplicabilidad de las convenciones internacionales que han sido reconocidas por los Estados (Sorensen, 1994, págs. 1-2).

Esta aplicabilidad, a través de los tratados internacionales, se relaciona con la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, que define a los tratados en el Artículo 2, como un acuerdo internacional entre Estados, y el artículo 53, que emana la definición de *ius cogens*.

La CONVEMAR, a la luz de lo descrito en este apartado, contiene el principio *pacta sunt servanda*, es decir, obliga a las partes al cumplimiento de los compromisos de la convención.

Otro principio aplicable a la CONVEMAR es el de *ius cogens*, y por lo tanto el de *erga omnes*; el primer principio se refiere a las normas internacionales que gozan de una consideración importante para las relaciones de los Estados y por lo tanto son imperativas o aceptadas por la comunidad internacional, no son sujeto de modificación a excepción de que su reemplazo implique el uso de una nueva norma de similares características (Herdegen, 2005, p. 155).

En cuanto al principio de *erga omnes*, los Estados tienen la responsabilidad de proteger las normas internacionales por la importancia que deriva de ellas para la comunidad de Estados (Herdegen, 2005, p. 290); como tal, la CONVEMAR contiene normas que además de ser *ius cogens*, también son *erga omnes*.

La CONVEMAR ha evolucionado para ser parte del Derecho Internacional Público, en materia del Derecho en el Mar, ya que su condición de consolidar la norma marítima internacional, la jurisdicción de los territorios marítimos y la creación de organismos que resuelven las controversias a través de entes jurisdiccionales especializados, es considerado como de importancia para el desarrollo de la humanidad (ONU, 2021); además de la voluntad de los Estados de someterse a las normas de la Convención, que se refleja en que, de los 193 Estados Miembro de la ONU, 168 son parte de la CONVEMAR

2.2 Espacios Marítimos Jurisdiccionales.

2.2.1 La soberanía en el mar.

El derecho del mar precisa espacios marítimos jurisdiccionales para los Estados; por ello, previo a iniciar la discusión teórica sobre los Espacios Marítimos Jurisdiccionales, es oportuno examinar la literatura al respecto de los conceptos teóricos sobre soberanía y Estado.

Al respecto, Held (1997) explica que la soberanía está determinada en razón del poder político y la legalidad para ejercerlo como un gobierno circunscrito en un lugar, que tiene límites y en el que la acción del Estado es plenamente reconocida como legítima (p. 61).

Asimismo, Held (1997) hace referencia al tipo de soberanía estatal, para lo cual menciona a Bodin para explicar que la soberanía otorga el poder necesario al soberano para legislar sobre los ciudadanos, considerando que el poder otorgado al soberano es en virtud de una posesión temporal conferida para gobernar, y no una condición atribuida de forma perenne a una persona (p. 62).

Held (1997) también menciona a Hobbes para explicar la institucionalidad del poder público en la soberanía estatal, transferida de manera voluntaria por todos los individuos que componen una sociedad para ser gobernados, para sostener un orden político y social; sin embargo, Held no descarta que sea controversial la discusión sobre el sujeto en el que reside la soberanía, sea éste el Estado, el gobernante o el pueblo (p. 63-65).

Por otro lado, Held (1997) explica sobre otro tipo de soberanía que es popular, para lo cual utiliza los argumentos de Locke para exponer que en la soberanía popular el pueblo no transfiere todos sus derechos al gobernante, y es el pueblo quien finalmente decide si un gobernante cumple con satisfacer los intereses del conglomerado o no, y si mantiene su respaldo y legitimidad o debe ser revocado (p. 66-68).

De los conceptos de soberanía que hemos revisado se desprende, a decir de Rodríguez (2008), la idea de soberanía marítima, la cual contiene la misma base teórica discutida anteriormente y que consiste en el poder otorgado por el pueblo a un gobierno que los representa; sin embargo, el concepto de soberanía marítima se deriva de las varias dimensiones geográficas que en la actualidad tiene el Estado moderno (p. 198-199).

Tales dimensiones se refieren a los espacios geográficos que se encuentran bajo dominio de un Estado, y cuya concepción territorial ha evolucionado a través de los años con la incorporación de espacios marítimos a los espacios terrestres de los Estados (Rodríguez, 2008, p. 200).

Por lo tanto, el concepto actual de soberanía marítima estaría ligado al desarrollo normativo que ocurrió con el nacimiento del Estado-nación westfaliano y también a la evolución del derecho internacional a través de tratados multilaterales en los que se define los espacios internacionales; para el caso de los mares sería la CONVEMAR y sus distintas concepciones de espacios territoriales marítimos de los Estados y de la comunidad internacional (Rodríguez, 2008, p. 200-201); es decir, esencialmente los territorios concebidos bajo el Derecho del Mar.

En cuanto a la concepción de soberanía para el caso del Ecuador inicialmente parecería ajustarse a los conceptos antes vertidos, ya que el principio establecido en la Constitución de la República dicta que la soberanía está principalmente en el pueblo; sin embargo, el mismo principio adiciona dos atributos a la soberanía, el primero una democracia representativa por medio del poder público, y la segunda a través de participación directa mediante la cual la ciudadanía ocupa un espacio como una instancia del Estado (Pachano, 2010,17-18).

En cuanto al Estado, Herdegen (2005) manifiesta que en el derecho internacional se considera a los Estado como el actor principal, principalmente debido a la capacidad que tienen de ser miembros de las ONU (p. 70), y sujetarse a las condiciones que son impuestas para todas las partes que conforman la comunidad internacional en igualdad de condiciones.

Por lo tanto, al hablar de derecho internacional es necesario un concepto de Estado que este encasillado en la singularidad que demandan las relaciones entre Estados. Herdegen (2005) propone utilizar la definición de la Convención de Montevideo de 1933 por considerar que cubre la noción de una comunidad internacional, conformada por Estados, que utiliza el derecho internacional para sus relaciones (p. 71).

Tal definición de Estado tiene como características a una población en un territorio determinado, con un gobierno con la facultad de establecer relaciones con la comunidad de Estados (Herdegen, 2005, p. 72); ya sea de forma bilateral o multilateral.

La población como un grupo de seres humanos que tienen al menos sentido de pertenencia sobre el territorio es necesaria para conformar el Estado; tal territorio está conformado por la superficie terrestre y el mar territorial de doce millas marítimas, de acuerdo con el derecho internacional (Herdegen, 2005, p. 72-73).

El poder estatal es el que organiza al pueblo y al territorio, cumpliendo las funciones de gobernar dentro del territorio del Estado, mientras que en la esfera internacional representa al Estado como un sujeto del derecho internacional (Herdegen, 2005, p. 73); específicamente ante el derecho del mar, los Estados Parte son quienes están obligados por la convención, y, por lo tanto, son los únicos con derechos y obligaciones en cuanto al derecho internacional.

2.2.2 Espacios Marítimos Jurisdiccionales.

El Ecuador como Estado y como un sujeto del derecho internacional, hasta el año 2012 tenía un territorio marítimo considerado como una sola área, que comprendía un mar territorial de 200 Millas Náuticas contadas a partir de las líneas base, como lo establecía el Código Civil.

Luego de tal año, el país pasó a incorporarse a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), a través de ratificación, que fue expedida mediante Decreto Ejecutivo No. 1238, previa aprobación de la Asamblea Nacional (Presidencia de la República [PRE], 2012); así el Ecuador pasó a alinearse al resto de naciones que utilizan el instrumento para armonizar sus espacios marítimos jurisdiccionales.

Luego de la ratificación de la CONVEMAR, la legislación nacional mantuvo durante nueve años los preceptos del mar territorial de 200 millas marítimas y demás regulaciones discrepantes con la Convención. No fue hasta el año 2021, cuando se aprobó una nueva Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuático (Ley de Navegación, 2021) y una reforma al Código Civil (Asamblea Nacional del Ecuador [ANE], 2021), con las que se inició la armonización de nuestra legislación con la legislación internacional sobre los mares.

En este sentido, el Ecuador cuenta ahora, según la nueva legislación, con un territorio marítimo de 1.092.140 Km² y un territorio terrestre de 257.217,07 Km²; es decir el territorio marítimo es 4,24 veces el territorio terrestre (MDN, 2017).

Este territorio se divide en: mar territorial, zona contigua y zona económica exclusiva; a estos espacios marítimos se debe agregar la plataforma continental, que corresponde al suelo y subsuelo ubicados desde las líneas de base hasta el límite exterior de la ZEE, y que puede ser extendido hasta 350 millas marítimas desde las líneas de base de un Estado, según lo norma la CONVEMAR (ONU, 1982, p. 63-67).

Con este antecedente, se considera que, a partir del año 2012 el Ecuador debió iniciar un proceso de desarrollo de sus políticas oceánicas, que abarque a los nuevos espacios marítimos jurisdiccionales y la armonización de la legislación nacional con la CONVEMAR.

Para este fin el Estado hace efectiva su voluntad de desarrollar políticas relacionadas a los espacios marítimos e intereses nacionales en el mar, mediante la creación en el año 2011 de una Secretaría Técnica del Mar para atender dichos temas; sin embargo, la voluntad fue fugaz, y en el año 2016, mediante un Decreto Ejecutivo (PRE, 2016) la Presidencia de la República suprime la Secretaría Técnica del Mar y traslada a la SENPLADES las tareas de la extinta secretaría técnica.

Ya con la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR, los espacios marítimos quedaron establecidos en arreglo a las disposiciones del instrumento internacional; es decir, en aguas interiores, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva; además de la plataforma continental.

Las aguas interiores de acuerdo con la convención son todas aquellas encerradas por las líneas de base (ONU, 1982, art. 8). Para el caso del Ecuador se consideran líneas de base rectas, tal como lo expresará el país en su declaración de adhesión a la CONVEMAR, que además incluye al Golfo de Guayaquil⁶ como una bahía histórica (ONU, 2012, art. 6 y 9).

Las líneas de base rectas son utilizadas por el Ecuador desde 1971, cuando fueron aprobadas mediante Decreto Supremo No. 959-A (ONU, 2012, art. 6), el efecto de declarar una bahía histórica soporta la consideración de aplicabilidad de las líneas de base rectas a ese tipo de accidentes geográficos (ONU, 1982, art. 10), en especial cuando las aguas dentro de la bahía sobrepasan las 24 millas marinas desde la línea de bajamar y las entradas de la bahía.

El mar territorial de acuerdo con la CONVEMAR consiste en un espacio marítimo de 12 millas marítimas contadas a partir de las líneas de base del Estado ribereño e incluye el espacio aéreo y el lecho y subsuelo en tal territorio (ONU, 1982, art. 2 y 3); Herdegen (2005) agrega que la distancia reconocida por la convención para el mar territorial es parte del derecho consuetudinario, ampliamente reconocido por la comunidad internacional (p. 231).

A pesar de los derechos de soberanía sobre el mar territorial, el Estado tiene la obligación de respetar el derecho consuetudinario del paso inocente a todos los buques. La CONVEMAR estipula que el paso inocente corresponde a la navegación realizada para atravesar el mar territorial o para ingresar a aguas interiores o facilidades portuarias de un Estado ribereño, con la particularidad que la navegación debe ser rápida e ininterrumpida (ONU, 1982, art. 18).

Además, la convención establece que actividades como la pesca, prácticas con armas, actividades de espionaje, contaminación intencional, investigación, intervención en sistemas de comunicación o amenazas a la soberanía de un Estado interrumpen el derecho de paso inocente; por lo tanto, el paso inocente no debe ser “perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño” (ONU, 1982, art. 19)

Por esas razones, la CONVEMAR determina algunas normas concernientes al paso inocente; por ejemplo, los submarinos o sumergibles deben realizar su tránsito en superficie, los buques de propulsión nuclear y los que transportan sustancias peligrosas deben observar los acuerdos internacionales sobre el tema (ONU, 1982, art. 20 y 23).

⁶ El 23 de noviembre de 2012 los presidentes de Ecuador y Perú realizaron una “Declaración conjunta sobre el reconocimiento internacional del Golfo de Guayaquil como bahía histórica”, aquella declaración fue entregada al Secretario General de las Naciones Unidas el 3 de octubre de 2016 mediante Nota No. 4-2-179/2016 por la Misión Permanente del Ecuador ante la ONU (ONU, 2016).

De la misma manera, la convención reconoce el derecho de los Estados ribereños a dictar leyes y reglamentos para el paso inocente relacionadas a la seguridad de la navegación, conservación de recursos del mar, prevención de la contaminación, entre otros (ONU, 1982, art. 21).

Un tema controversial al respecto del paso inocente es el paso de los buques de guerra por el mar territorial; dos consideraciones se pueden asimilar en cuanto a las medidas a utilizar por un Estado ribereño, las acciones del Estado deben regirse bajo la necesidad y proporcionalidad de sus acciones para impedir el paso de los buques de guerra, y la inmunidad de la que gozan los buques de guerra según la CONVEMAR (Espaliú y Casado, 2005, p. 790).

El Estado puede temporalmente suspender el paso inocente como lo describe el artículo 25 de la CONVEMAR; sin embargo, aquel derecho no es ilimitado, está condicionado temporal y espacialmente, pero también debe ser publicitado a los navegantes con anterioridad (Espaliú y Casado, 2005, p. 792).

A pesar de aquello, los buques de guerra tienen como único acto sancionatorio en la CONVEMAR, en caso de no acatar las leyes y reglamentos, una invitación a través de la cual el “Estado ribereño podrá exigirle que salga inmediatamente del mar territorial” (ONU, 1982, art. 30).

Esta facultad de invitar a abandonar el mar territorial a un buque de guerra se considera un derecho consuetudinario con una historia que emerge desde la Convención de Ginebra de 1958 de forma directa, pero que con anterioridad muchos Estados ya lo admitían en sus legislaciones internas (Espaliú y Casado, 2005, p. 794-795).

En opinión de Espaliú y Casado (2005) una forma de atender el paso de los buques de guerra de bandera extranjera por el mar territorial es mediante una notificación previa, tal requerimiento no estaría en contraposición a la CONVEMAR y podría verse como una medida preventiva, más no como una negación del derecho de paso como lo supone requerir una autorización (p. 796-797).

Por otro lado, en la Zona Contigua de acuerdo con el Derecho del Mar el Estado ribereño tiene jurisdicción de acuerdo con “sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios” para sancionar cualquier infracción cometida (ONU, 1982, art. 33); es decir, en esta zona de doce millas marinas, adyacente al mar territorial, la soberanía es limitada a medidas de fiscalización.

La Zona Económica Exclusiva de acuerdo con la CONVEMAR es el espacio adyacente al mar territorial hasta una extensión de doscientas millas marinas desde las líneas de base (ONU, 1982, art. 57); en esta zona, el Estado ribereño mantiene derechos especiales sobre la exploración y

explotación de los recursos que se encuentran en la columna de agua, en el lecho y en el subsuelo (Herdegen, 2005, p. 233).

Los derechos en la ZEE son considerados derecho consuetudinario, en especial aquellos relacionados a la pesca; por lo que la pesca para las naves de banderas distintas a la del Estado con jurisdicción sobre la ZEE está restringida únicamente al alta mar (Herdegen, 2005, p. 233-234).

Otros derechos para los Estados ribereños en la ZEE son la investigación marina, el establecimiento de islas artificiales o estructuras, y la producción de energía por medio del aprovechamiento de las masas de agua y los vientos (ONU, 1982, art. 56).

En cuanto a la plataforma continental, la CONVEMAR estipula que su extensión corresponde a una prolongación natural hasta una distancia de doscientas millas marinas desde las líneas de base del Estado ribereño; y puede ser extendida hasta las trescientas cincuenta millas de acuerdo a los requisitos establecidos por la convención y con la recomendación de límites que establezca la CLPC luego del análisis de los estudios entregados por el Estado interesado (ONU, 1982, art. 76).

Los Estados ribereños mantienen derechos de soberanía sobre la plataforma continental en cuanto a la exploración y explotación de los recursos vivos y no vivos de la plataforma y del subsuelo; tales derechos no afectan a las aguas suprayacentes y por lo tanto mantienen la condición jurídica establecida para la ZEE (Herdegen, 2005, p. 234).

Por último, la CONVEMAR contempla dos términos, alta mar y zona, para referirse a los espacios fuera de la jurisdicción de cualquier Estado, en donde toda la comunidad internacional goza de libertad de navegación, sobrevuelo, tendido de cables y tuberías submarinos, construcción de islas artificiales y libertad de pesca (Herdegen, 2005, p. 235-236).

La zona corresponde a los fondos y el subsuelo fuera de la jurisdicción de los Estados; mientras que la alta mar se refiere a los espacios marítimos no incluidas en los espacios marítimos jurisdiccionales de los Estados (ONU, 1982, art. 1 y 86); en estos espacios cualquier Estado con o sin litoral podrán ejercer los derechos establecidos por la convención.

La mayor diferencia de estos espacios reside en que la zona es un patrimonio común de la humanidad con una Autoridad que se encarga de velar los intereses de la humanidad; mientras que en la alta mar los Estados gozan de la libertad de efectuar distinto tipo de actividades siempre y cuando sean pacíficas (ONU, 1982, art. 88 y 136).

Finalmente, en cuanto a las áreas marítimas en las que Ecuador puede asumir intereses, tenemos la región conocida como el Océano Pacífico Oriental (OPO), en la que el país cuenta con la flota atunera con mayor tamaño, con 130 naves dedicadas a la pesca industrial (Comisión

Interamericana del Atún Tropical [CIAT], 2021), por lo que su presencia en la ZEE de Ecuador y en Alta Mar en el OPO es importante en la región; esencialmente por la proyección de los intereses nacionales que efectúa esta flota pesquera en Alta Mar, y el aporte a la economía nacional, ya que la industria atunera es el cuarto rubro con mayor aporte a las exportaciones no petroleras con un valor de 1629.7 millones de dólares por debajo del camarón, banano y productos mineros (Banco Central del Ecuador [BCE], 2022, p. 7); además de la contribución de alimentos para la población ecuatoriana.

A pesar de la posición ventajosa de la flota atunera en el OPO, la presencia de la flota mercante ecuatoriana en puertos internacionales es casi nula (Ministerio de Transportes y Obras Públicas [MTO], 2019), debido a que la gran mayoría de naves se dedica a actividades en puertos nacionales.

El mar contiene un significado trascendental para el progreso de las naciones, y el Ecuador al ser un país con un vasto territorio marítimo, contempla intereses marítimos que son parte del poder marítimo que debe evolucionar para generar beneficios al Estado, ya sean de índole económicos o sociales (ARE, 2004, p. 11-14); así lo plantea la Armada del Ecuador como institución encargada de la defensa de la soberanía e integridad territorial de las zonas marítimas en las que el Ecuador tiene derecho.

En consecuencia, la discusión teórica que ha sido brindada sobre la base histórica y la evolución del Derecho del Mar junto a definiciones como el *Mare Nostrum* y la conceptualización de la soberanía estatal estrechamente ligada a los espacios marítimos, por un lado, permiten advertir para el posterior análisis de la investigación, que en términos del Derecho Internacional Público el Ecuador tiene bases para el desarrollo y aprovechamiento de los intereses marítimos.

2.3 Área de interés, la geopolítica y el mar.

2.3.1 Interés nacional y el Derecho del Mar.

El derecho del mar además de los espacios marítimos jurisdiccionales, precisa otros espacios de uso común de la humanidad, en ellos los Estados pueden colocar sus intereses para obtener recursos; por lo tanto, es razonable discutir las teorías relativas a las áreas de interés y a la geopolítica.

El interés nacional es un concepto que propone ciertas dificultades en el estudio de las relaciones internacionales, requiere un profundo entendimiento de las dinámicas exteriores e interiores de un Estado. Las disciplinas que sostienen el núcleo de los intereses nacionales son las vinculadas

con la diplomacia y la milicia, ambas pueden aprovechar los resultados del análisis de los intereses nacionales para la elaboración de estrategias nacionales y realizar cálculos del poder estatal requerido (Roskin, 1994, p. 1) para sostener e implementar los objetivos nacionales en la esfera internacional.

La base filosófica del interés nacional data de las proposiciones de Niccolò Machiavelli sobre la voluntad de usar el poder para alcanzar objetivos, restando importancia a la moralidad que pueda interrumpir el logro de los objetivos (Roskin, 1994, p. 1); se puede concluir que la moralidad de las acciones depende entonces de lo que es importante para el Estado, por ejemplo, si el Estado considera que utilizar las armas para defender recursos para la provisión alimenticia de sus ciudadanos es vital, entonces ese objetivo dominará cualquier otra decisión y será concebido como moralmente correcto.

Otra contribución a la base filosófica del interés nacional fue proporcionada por Carl von Clausewitz, quien proponía que los Estados racionalmente tomaban la decisión de ir a la guerra para defender sus intereses, en base a su necesidad de prosperar o de sobrevivir (Roskin, 1994, p. 2).

La discusión sobre los intereses nacionales continuaría ampliamente entre la consecución de objetivos propios de los Estados y el desarrollo de relaciones internacionales y objetivos de la comunidad internacional. Sin embargo, a inicios del siglo XX, Hans Morgenthau induciría en la academia estadounidense su pensamiento sobre los intereses nacionales, refiriéndose a las políticas internacionales como una lucha constante por poder, ante el cual los EE. UU. debía iniciar una carrera armamentista para defender sus intereses nacionales en primer lugar de las políticas del Eje durante la Segunda Guerra Mundial, y posteriormente de la Unión Soviética (Roskin, 1994, p. 2-3).

A pesar de la posición realista de Morgenthau y la visible influencia de Machiavelli y Clausewitz en sus argumentos, su propuesta atendía el problema de la moralidad en los intereses nacionales desde una perspectiva distinta; lo ideal en el sistema internacional es limitar los intereses a objetivos más concretos y que en lo posible no conflictúen con los de otros Estados en lo posible; cuando esos ideales son logrados los problemas pueden ser resueltos por la vía diplomática; por el contrario intereses muy amplios tienden a crear políticas expansionistas con consecuencias como los conflictos armados (Roskin, 1994, p. 3).

Pero, además, Morgenthau precisaba que es primordial conocer si el poder estatal es suficiente para alcanzar los intereses nacionales; por ello los estadistas debían precisar que el poder estatal, principalmente el poder militar, sea suficiente previo a declarar los intereses nacionales (Roskin, 1994, p. 4), fundamentalmente aquellos vitales para la supervivencia del Estado. El error de

pretender defender algo vital sin contar con el poder necesario podría traer consecuencias como entrar en un conflicto en el que las probabilidades de perder un interés vital son tan altas que ponen en riesgo al Estado.

Al respecto de los tipos de intereses nacionales, el realismo propone una división general en intereses vitales e intereses secundarios; los primeros, son aquellos que conciernen el sostenimiento de la vida del Estado y por lo cuales el Estado está dispuesto a entrar en una guerra; los segundos, se refieren a intereses en los que el Estado puede ceder o entablar un compromiso y generalmente no amenazan la soberanía (Roskin, 1994, p. 5).

De forma adicional, el realismo plantea otras categorías de intereses nacionales basados en su temporalidad o permanencia, también pueden ser específicos o generales, y además pueden ser complementarios o conflictuar con los intereses de otro Estado (Roskin, 1994, p. 5); por ejemplo, la explotación de recursos vivos de la alta mar para China puede ser un interés vital, permanente, y específico al respecto de sostener su presencia en el mar y obtener alimento para su población, mientras que para un país sin acceso al mar como Mongolia, probablemente la pesca tal vez no represente un interés vital y permanente; el riesgo de un conflicto entre ambos Estados en base a los intereses en la pesca parecería menor.

También hay que considerar que los intereses nacionales pueden sufrir efectos distorsionadores que hagan ardua la tarea de definirlos; como, por ejemplo “la ideología, el sistema global, convicciones públicas y de las élites, medios de comunicación y la inercia política” (Roskin, 1994, p. 9).

La ideología puede causar que los intereses nacionales se enmarañen debido a lo difícil que puede ser tomar decisiones cuando un Estado está sumido en ideologías que nublan la realidad del acontecer de la comunidad internacional; aún más, una persona persuadida totalmente por una ideología es difícil que comprenda otras realidades y por lo tanto pueden emprender en revoluciones peligrosas e impredecibles que pueden atentar contra la vida de un Estado (Roskin, 1994, p. 9-10); es decir, para el realismo no hay compatibilidad entre posiciones ideológicas y la definición de intereses nacionales.

En cuanto al sistema global este puede afectar los intereses nacionales cuando la distribución de poder del sistema internacional, bipolar o multipolar obliga a los Estados a tomar decisiones basadas en los intereses del hegemon, aceptando como propios o refutando tales intereses (Roskin, 1994, p. 10).

También las convicciones públicas y las de las élites tienen efectos distorsionadores en los intereses nacionales, por un lado los componentes culturales o las convicciones que tenga una sociedad pueden causar que un estadista actúe bajo tal influencia sin prestar atención a los

intereses nacionales, por otro lado las élites generalmente por su capacidad de influencia y poder económico prestan mayor atención a los asuntos exteriores y trastornan los intereses nacionales a su favor (Roskin, 1994, p. 12).

De manera similar, los medios de comunicación afectan también al desarrollo de los intereses nacionales cuando la información difundida al público es selectiva al mostrar ciertos problemas e ignorar otros (Roskin, 1994, p. 12), dirigiendo la atención pública e influenciando los intereses nacionales bajo argumentos mediáticos.

Por último, la inercia política se refiere a la conducta burocrática de conservar intereses nacionales a través del tiempo, por simple costumbre, sin importar los cambios al interno o externo del Estado (Roskin, 1994, p. 13).

Por otro lado, encontramos que los intereses nacionales tienen fundamentos normativos que crean dudas en quien los utiliza para motivar políticas exteriores (Clinton, 1986, p. 495). Las dudas surgen generalmente alrededor de si las decisiones de los Estados basadas en sus intereses están apegadas a principios morales o a realidades políticas.

Por lo tanto, Clinton (1986) sugiere esclarecer los dos significados que usualmente son otorgados a los intereses nacionales y que traen confusión al debate de las relaciones internacionales; el primer significado corresponde una visión de la sociedad como un todo, con intereses protegidos y promovidos por el Estado que reflejan el bien común y que en el ámbito exterior orientan la cooperación con otros Estados y las estrategias contra las amenazas; el segundo significado está enfocado en dar un sentido más amplio a los intereses nacionales, es decir denomina a los intereses que complementan el bien común de un Estado como intereses estatales, estos permiten alcanzar los objetivos de los intereses nacionales (497-500).

En base a estas definiciones, Clinton (1986) propone seis ideas sobre los alcances normativos de los intereses nacionales y estatales cuando son propagados hacia la comunidad internacional (p. 505), este enlace considera el comportamiento de los Estados en la esfera internacional en torno a sus intereses nacionales.

La primera idea se refiere a los líderes o estadistas que enfocan toda su atención a los intereses nacionales, preservando el orden de la comunidad que gobiernan y por lo tanto evitando que el caos interno desborde hacia el exterior (Clinton, 1986, p. 506).

Como segunda idea tenemos las repúblicas diplomáticas no intervencionistas que la conforman Estados que intervienen en el sistema internacional sosteniendo obligaciones y responsabilidades, pero sin obligarse completamente al escrutinio de sus políticas internas (Clinton, 1986, p. 507), además de ser selectivos en cuanto a los instrumentos internacionales bajo los cuales van a contraer obligaciones.

La tercera idea formula que los Estados deben poner primero a la comunidad internacional y luego al interés nacional, esto es que un país comprometido con sus intereses nacional reconoce claramente su rol en la esfera internacional y sus obligaciones ante la comunidad (Clinton, 1986, p. 508); sobre todo aquellas que promulgan la paz y la resolución pacífica de conflictos.

Al contrario, la cuarta idea manifiesta que primero son los intereses nacionales y luego la comunidad internacional (Clinton, 1986, p.509), una idea opuesta a la anterior, pero con efectos similares en cuanto a la búsqueda de paz en la comunidad internacional.

En quinto lugar, Clinton (1986) puntualiza la idea de prescindir de los intereses nacionales considerando que pretender crear intereses nacionales integrales es irreal ya que no se ajusta a las necesidades de los grupos que conforman una sociedad; aún más, esta corriente asegura que someterse a intereses nacionales no solo es irrealista, es también exclusivista porque propone el uso de la política exterior sobre bienes que finalmente no están compartidos en la sociedad o que contradicen valores universales (p. 510-511); por ejemplo, la creciente contaminación de los mares es un problema que requiere en cierto grado dejar a un lado intereses nacionales para ser resuelto.

La última idea propuesta por Clinton (1986) corresponde a una fusión de los dos conceptos adoptados para los intereses nacionales, tanto al interno como al externo del Estado, que ayudan a equilibrar la confrontación entre aquello que un país busca lograr como interés estatal y los intereses de otros actores de la comunidad internacional (p. 512-513); es decir, ambos se complementan, la consecución de los intereses estatales ayudan a lograr el bien común de una sociedad, mientras que los intereses nacionales en el ámbito externo pueden restringir o lograr objetivos que estén dentro del marco compartido de la comunidad internacional.

Para ilustrarlo de una mejor manera podemos referirnos al desarrollo de la sociedad internacional en cuanto al derecho del mar, que ha permitido a los Estados extender su jurisdicción sobre el mar de tres o doce millas marítimas hasta doscientas millas marítimas desde las costas. Estos cambios obedecen además del progreso de las normas consuetudinarias y el derecho internacional, al desarrollo sobre los intereses nacionales compartidos entre Estados para el bien común (Clinton, 1986, p. 516).

Finalmente, la CONVEMAR contiene algunas normas que tienen relación con los intereses nacionales, que podrían ser vitales o secundarias dependiendo de las consideraciones bajo las cuales un Estado las asuma; por ejemplo:

- En cuanto a los intereses nacionales sobre el territorio, el régimen jurídico de los espacios marítimos regula los derechos de soberanía y jurisdicción que goza un Estado en el mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, plataforma continental, alta mar y

la zona (ONU, 1982, art. 2, 33, 58, 76, 77, 87), además reglamenta la delimitación de las áreas jurisdiccionales nombradas.

- Los intereses nacionales sobre el transporte por vía marítima y su influencia en la economía cuentan con una serie de derechos para los Estados, como la libertad de navegación y el paso inocente (ONU, 1982, art. 17, 38, 87, 90).
- Otros intereses nacionales que pueden asumir los Estados, como la extracción de recursos vivos y no vivos del mar, suelo y subsuelo, cuentan también con soporte en varias secciones de la convención relativas a la ZEE, Plataforma Continental y la posibilidad de extenderla, Alta Mar y la Zona (ONU, 1982, art. 56, 62, 70, 77, 87, 116, 137, 193); tanto para Estados con o sin acceso al mar
- Además, la construcción de islas artificiales o de estructuras, el desarrollo de investigación científica, sobrevuelo o tendido de cables y tuberías submarinas en la alta mar (ONU, 1982, art. 87), son sujeto también de intereses nacionales.
- Por último, algunos Estados pueden considerar como parte de sus intereses nacionales estrategias de seguridad que conlleven la lucha contra actividades ilícitas como la piratería o el tráfico de estupefacientes (ONU, 1982, art. 105, 108).

2.3.2 La geopolítica y el mar.

En esta sección se explora la teoría desarrollada al respecto de la geopolítica y el mar, entendiendo que en los espacios marítimos jurisdiccionales y áreas de importancia en la alta mar pueden existir intereses nacionales para el desarrollo del Ecuador. Por lo tanto, es oportuno visualizar tal zona desde una perspectiva geopolítica que permita el análisis de la aplicación de políticas adecuadas a los cambios geopolíticos en la región y fuera de ella (Cohen, 2015, p. 15); dicho de otra manera, comprender la escena internacional y los factores que subyacen las relaciones internacionales en torno al derecho del mar.

La geopolítica moderna se ha ido desarrollando como una herramienta de análisis a través de varias etapas, que han empleado las disciplinas de la geografía y la política para aplicar teorías a las dinámicas que ocurren en regiones o espacios geográficos; evolucionando desde la base científica provista por Friedrich Ratzel a través de la cual percibía a los Estados como organismos con ánimo estrechamente vinculada a la población y el lugar que ocupan (Cohen, 2015, p. 16-17).

Con la base de Ratzel, el científico y político sueco Rudolph Kjellén dio vida al término “geopolítica” concibiéndolo como una disciplina para comprender y justificar la búsqueda de

poder que emprenden los Estados para su progreso; como tal, la geopolítica de Kjellén tenía un enfoque orgánico dinámico que visualizaba al Estado como una entidad natural que busca crecer (Cohen, 2015, p. 24).

Parte de la evolución de la geopolítica moderna incluye el enfoque que tuvo Halford Mackinder en sus teorías sobre Eurasia y la hegemonía británica; en gran parte su perspectiva advertía que imponerse sobre el espacio terrestre de Eurasia era primordial para dominar el mundo, ya que en aquella época las ventajas del movimiento terrestre, dadas por los ferrocarriles, superaban a los buques que eran lentos y por lo tanto tomaban mucho tiempo en alcanzar puntos importantes en la masa terrestre (Cohen, 2015, p. 17).

El concepto de balance de poder estaba muy presente en las formulaciones de Mackinder, su visión es expresada de manera concisa en un sistema internacional cerrado, en el que cualquier acción de los actores tendría efectos en el balance general (Cohen, 2015, p. 19); el balance de poder sería luego un tópico incluido en las discusiones teóricas de geopolítica y en la formulación de políticas exteriores.

Aunque la geopolítica está basada en una orientación terrestre, que se expande hacia espacios marítimos y aéreos, existen también desarrollos geopolíticos con una formulación preponderante hacia los intereses de los países en el mar, pero siempre partiendo de la tierra como el centro en el que los pueblos se desarrollan y dan vida al Estado. Uno de los autores de geopolítica enfocada al mar más relevantes de occidente fue el Almirante Alfred Mahan con su estrategia de aguas azules, refiriéndose a la alta mar y a los alcances que podría tener los Estados Unidos de América con una Armada poderosa (Cohen, 2015, p. 23).

Mahan (1898) visibilizaba la capacidad productiva de la industria estadounidense en el siglo XIX y reflexionaba sobre la costumbre conservadora de la época de sostener tal industria con el mercado interno. A la vez, ponía en discusión el futuro de los EE. UU. para iniciar una expansión comercial a través de las exportaciones, que interpretaba con las señales que daba la política exterior de aquel país, a través de su Secretario de Estado James G. Blaine (p. 29-30).

En su análisis geopolítico, Mahan (1898) interpretaba con mucha claridad la importancia del transporte comercial, en este caso el transporte marítimo, para lograr la expansión a otros mercados del mundo, explicando que el poder en el mar que tenía Gran Bretaña había sido la vía por la que logró ubicarse como una nación poderosa; además daba cuenta de la posición geográfica ventajosa de Norteamérica entre el viejo mundo al este y al oeste del continente americano y las conexiones por vía marítima hacia otros territorios (p. 31).

A pesar de la posición geográfica, Mahan (1898) advertía sobre la competencia por dominar las vías marítimas comerciales, y por tanto los posibles focos de conflicto, que a su parecer no

contaban con la protección suficiente del derecho internacional (p. 32-33); dando a entender que era necesario emprender el desarrollo de una fuerza naval que proteja los intereses de los EE. UU., como veremos más adelante.

Parte del análisis sobre la posición geográfica ventajosa confería importancia al desarrollo de una vía de comunicación entre el océano Atlántico y océano Pacífico, a través del istmo de Panamá, hoy el Canal de Panamá (Mahan, 1898, p. 34).

Para poder aprovechar tal ventaja, EE. UU. debía desarrollar su fuerza naval y militar - muy menguada en aquel siglo - para poder demostrar ante cualquier potencia que quisiera hacerse con el control del canal, que el país contaba con una Armada suficientemente poderosa para enfrentar disputas (Mahan, 1898, p. 34); como sucedió en la realidad, cuando finalizó la construcción del Canal de Panamá en 1913, los EE. UU. mantuvo el control hasta el año 1999.

El principal inconveniente para la propuesta de control de los intereses exteriores de los EE. UU. en el océano era la falta de una fuerza militar en el mar que le permita defender o disuadir cualquier amenaza exterior en las vías de tráfico marítimo comercial; pero también en su extenso litoral rodeado por dos océanos (Mahan, 1898, p. 34).

El razonamiento de Mahan (1898) apuntaba a que el problema radicaba en la falta de interés de la población en sus espacios marítimos y mucho menos en proteger las posiciones geográficas ventajosas que tenía hacia el mar, por lo que el país no podría expandirse comercialmente y mucho menos hacer frente a las potencias; pero además, visibilizaba que tener una Armada poderosa era el camino para hacer valer sus derechos en la escena internacional, ya sea a través del derecho internacional o a través de la demostración de fuerza (p. 35-37).

Su razonamiento, aunque posiblemente a primera vista genera una impresión de expansionismo o imperialismo, en realidad la propuesta de emprender el desarrollo de una Armada poderosa era para Mahan (1898) la creación de una garantía que brindaría un efecto disuasivo a cualquier posibilidad de ataque, evitando llegar a un conflicto; por lo tanto, previniendo el gasto que genera una guerra y las pérdidas de vidas que conlleva (p. 86).

En general, las ideas de Mahan fueron influyentes durante los gobiernos de los presidentes McKinley y Roosevelt, quien llevaron a los EE. UU. a materializar la expansión comercial a través del mar y la concreción de una Armada poderosa (Cohen, 2015, p. 23); en términos geopolíticos, los EE. UU. gracias a la estrategia de aguas azules de Mahan logró poner la balanza de poder a su favor, sin entrar en conflicto con otras grandes potencias, tan solo demostrando su nueva fortaleza defensiva en sus costas y en las áreas de sus intereses.

Por otro lado, muchos años más tarde el Almirante Sergey Gorshkov de la Unión Soviética propondría una estrategia similar a la de Mahan, pero con una ideología marxista-leninista.

Gorshkov (1979) percibía al igual que Mahan la importancia del océano para el desarrollo de los Estados, y hacía una reflexión basada en la historia sobre como las naciones prósperas se han desarrollado en las cercanías de las costas, sobre todo aquellas cuya población se inmiscuía en la navegación (p. 1).

Por ello planteaba que la Unión Soviética para lograr una posición ventajosa en el escenario internacional debía consolidar un “Poder Marítimo del Estado”, el cual se compondría de la capacidad estatal de investigar y aprovechar los recursos del mar, su flota mercante y pesquera, y una Armada con la capacidad de defender los intereses en cualquier lugar del mundo (Gorshkov, 1979, p. 1).

Para Gorshkov (1979) su planteamiento debía enfilarse con los ideales del comunismo, y por lo tanto su visión implicaba defender los intereses en el mar ante cualquier agresión, ya que los recursos que se pudiesen obtener de las actividades marítimas correspondían al pueblo y servían para el desarrollo económico; todos los esfuerzos del Estado debían enfocarse hacia tal tarea (p. 2).

La visión de Gorshkov como se ha mencionado parecería guardar similitud con la de Mahan; sin embargo, la proximidad entre ambas se podría asumir que es solo sobre la base estratégica de ver al mar como una vía para el desarrollo económico. Para Gorshkov (1979) la diferencia entre ambas radicaba en que los EE. UU. era considerado imperialista y su uso del mar correspondía a políticas agresivas que buscaban mantener a raya a sus aliados y someter a sus enemigos o al bloque comunista (p. 2).

En cuanto al derecho internacional del mar Gorshkov (1979) señalaba la importancia de contar con normas formuladas para que exista una cooperación pacífica en las actividades marítimas, libertad de navegación, inmunidades de buques estatales, y acuerdos pacíficos entre Estados; sin embargo, asumía que mientras exista imperialismo, las posibilidades de conflicto eran elevadas y para poder asegurar que el derecho internacionales del mar sea respetado, era necesario contar con una Armada poderosa, ya que ninguna otra rama de las fuerzas armadas soviéticas tenía la capacidad de hacer frente a tal amenaza (p. 46-47).

2.3.3 La propuesta oceanopolítica.

Por otro lado, como una concepción que argumenta el aprovechamiento del mar en una perspectiva diferente a la presentada por la geopolítica, la oceanopolítica tiene su génesis en las academias militares de Chile de la mano del Almirante Jorge Martínez Busch.

Para Martínez (1993) existe una tendencia histórica que establece la constitución del poder nacional de un Estado, la cual es materializada por la importancia entregada al uso del mar. De tal idea se desprende que por un lado están los Estados continentales, para los cuales el mar representa un interés que no afecta al desarrollo, aun cuando les sea negado el uso; por otro lado, están los Estados marítimos, para los cuales el uso del mar es vital para su desarrollo, y no pueden subsistir sin él (p. 36).

Además, Martínez (1993) señala que en la historia la tendencia en el uso del mar y su dominio por medios navales ha sido determinante en el desarrollo de las guerras y por tanto también en el curso de la historia, mencionando como ejemplos las batallas de Midway, Leyte, Lepanto, Salamina y otras que tuvieron gran significado en la historia mundial (p. 39).

Al respecto del uso y dominio del mar Martínez (1993) propuso el uso del concepto de “frontera integral”⁷ para sustentar la tesis oceanopolítica. Sin embargo la frontera integral en el mar es afectada por tres problemas; en primer lugar, el mar no tiene la facilidad de contar con accidentes geográficos que permitan fijar límites; en segundo lugar, el mar consuetudinariamente ha gozado de libertad de navegación hasta el día de hoy, con excepción de las salvedades expresadas en el Derecho Internacional, y que para hacerlas efectivas requieren de contar con una fuerza estatal capaz de aplicarlas; en finalmente, los problemas territoriales que puedan crearse cuando se haga efectiva la explotación de recursos en el suelo y subsuelo de la alta mar (96-98).

Con aquel orden de ideas, Martínez (1993) planteó que las fronteras en el mar serán determinadas en el futuro por el “poder nacional” de un Estado para sostener sus intereses; y, por lo tanto el término frontera como se lo concibe actualmente se desvanece y da paso a las fronteras integrales (p. 99); hasta aquí, se puede conjeturar que la oceanopolítica para el caso de Chile, tal como lo plantea Martínez desvirtúa el Derecho del Mar en cuanto al ordenamiento territorial logrado por la convención.

La definición de oceanopolítica en la opinión de Martínez (1993) ha sido diseñada para abarcar al hemisferio sur por dos motivos principales; en primer lugar, los espacios marítimos son primordiales para unir los espacios terrestres en el sur del globo, a diferencia del hemisferio norte en el cual hay una mayor conectividad terrestre, por ejemplo, Europa con Asia; por lo tanto, el entorno de los Estados del hemisferio sur es primordialmente marítimo (p. 134).

En segundo lugar, la geopolítica esta delineada para apuntar a la realidad de los países del hemisferio norte y por tanto el abordaje de las decisiones políticas es relativo a los sucesos

⁷ Definido como “la línea permanente en donde chocan los intereses opuestos de los Estados” (Martínez, 1993, p. 96); entiéndase como una frontera no necesariamente espacial, integrada por los intereses económicos, culturales u otros que pueden ser conflictivos entre diferentes Estados, por ejemplo, en la alta mar.

internos y externos de los Estados en cuanto a su ubicación geográfica con respecto de la tierra y no del mar (Martínez, 1993, p. 135).

Con tal base, Martínez propone que la oceanopolítica tiene como rol primordial motivar la inclusión del desarrollo marítimo en todo su espectro mediante las políticas estatales (Martínez, 1993, p. 136).

Entre los principios más relevantes que fundamentan la oceanopolítica, podemos mencionar la ocupación de los espacios marítimos para la explotación de recursos y contribuir al desarrollo nacional; como tal, la ocupación debe incluir la incorporación del espacio en la superficie, columna de agua, suelo y subsuelo. Además, el Estado y la sociedad como tal, deben volcar todo su interés hacia el océano, incluso la educación formal debería adoctrinar a la ciudadanía sobre la importancia de los espacios marítimos dentro y fuera de la jurisdicción nacional (Martínez, 1993, p. 137); estos fundamentos podrían resumirse en la búsqueda del cambio del imaginario social para que el océano sea el nuevo espacio territorial de importancia, dejando en segundo plano el espacio terrestre.

Hasta ahora la oceanopolítica es un término que ha influenciado la perspectiva de espacios marítimos de cuatro países en el continente americano. El primero fue Chile con su “Mar Presencial” considerado como el “alta mar, existente para la comunidad internacional, entre el límite de nuestra zona económica exclusiva continental y el meridiano que, pasando por el borde occidental de la plataforma continental de la Isla de Pascua, se prolonga desde el paralelo del hito N° 1 de la línea fronteriza internacional que separa Chile y Perú, hasta el Polo Sur” (Ley No. 18.892 de 1989 y sus modificaciones como Ley General de Pesca y Acuicultura, 1992, art. 2); Martínez (1993) lo describe de manera similar en su idea oceanopolítica para Chile y ahonda en la necesidad de sostener la presencia marítima a través de actividades en toda la extensión del “Mar Presencial” (p. 218).

El segundo país en utilizar la oceanopolítica para plantear un esquema de uso del mar fue Brasil, la propuesta es conocida como la “Amazonía Azul” promulgada por el Ministerio de Defensa de Brasil y aprobada por el congreso Nacional como “la región que comprende la superficie del mar, las aguas suprayacentes al fondo, suelo y subsuelo marino contenidos en la extensión atlántica que se proyecta desde la costa hasta el límite exterior de la plataforma continental” (Ministerio de Defensa de Brasil, 2020, p.75).

En el entorno académico en Brasil la concepción de oceanopolítica está basada en las ideas del Almirante chileno Jorge Martínez; el concepto tiene mucha cercanía con la noción chilena en considerar que el destino de la población está en los espacios oceánicos; incluso los principios

que rigen el concepto brasileño de oceanopolítica guardan una estrecha relación con la propuesta de Martínez (More, 2012, p. 241-246).

Sin embargo, una diferencia sustancial es que la oceanopolítica para Brasil considera los principios de su legislación interna y las obligaciones contraídas a través de los tratados internacionales para la determinación de la extensión del área geográfica a ocupar (243); por ello, la propuesta de “Amazonía Azul” se extiende hasta el límite exterior de la plataforma continental, guardando concordancia limítrofe con la CONVEMAR.

En tercer lugar, tenemos el caso de Colombia y su Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros (PNOEC) formulada bajo una óptica geopolítica y oceanopolítica. A través de la oceanopolítica según la PNOEC colombiana se obtuvieron ideas importantes para la formulación de sus estrategias para convertirse en una Potencia Media Oceánica⁸ (Comisión Colombiana del Océano [CCO], 2018, p. 51-52).

El uso de ambas herramientas para concebir la política oceánica de Colombia puede ser lo que crea cierta ambigüedad en la creación de las líneas de acción a seguir en cuanto al desarrollo de actividades marítimas en los espacios soberanos y en el alta mar. La PNOEC colombiana plantea que sigue los principios de respeto a los instrumentos internacionales y las obligaciones que devienen de ellos; sin embargo, promueve una estrategia de seguridad y defensa que busca proteger sus intereses en el mar por medio del control del mar y la interrupción de su uso a quienes presente oposición al desarrollo estatal (CCO, 2018, p. 63-64).

Como último caso tenemos el del “Mar Equinoccial” de Ecuador, que también ha sido formulado con las bases de la oceanopolítica de Martínez, y sobre el cual veremos su definición con un poco más de detalle en la siguiente sección por merecer más profundidad para el desarrollo de la investigación.

A pesar del uso que han dado estos países a la oceanopolítica, la discusión académica y la crítica en cuanto al tema es relativamente escasa. Como ha sido manifestado anteriormente Brasil, Colombia, Chile y Ecuador admiten el uso de la oceanopolítica para el direccionamiento de políticas al respecto del mar; por lo tanto, es pertinente verificar las pocas críticas que existen al respecto de recurrir a tales ideas para formar políticas o estrategias nacionales para el uso del mar.

⁸ Definida por Colombia como “un Estado que posee elevadas capacidades de poder marítimo nacional para la gestión integral del territorio, asegurándole la capacidad de proyección y participación decisiva en los escenarios internacionales” (CCO, 2018, p. 51).

En palabras de Altuve-Febres (2004) la oceanopolítica es una nueva rama de la geopolítica que aplica las ideas de Karl Haushoffer sobre el “Estado vital” y sus fronteras, y que además obedece a una fuerte influencia del general Augusto Pinochet y su pensamiento geopolítico (p. 32).

Como tal, las aspiraciones que crea la oceanopolítica para la ocupación de territorios en el océano debe ser consolidada con la presencia de una fuerza naval y de ser necesario su uso; además Altuve-Febres (2004) concluye que “la oceanopolítica es la sustancia geoestratégica” (p. 34) que le da vida a la concepción del “Mar Presencial” de Chile.

Por otro lado, Deustua (2015) considera que la manera en que la oceanopolítica busca legitimar su posición es a través de una cuestionable forma de converger sus nociones y el Derecho Internacional del Mar en la tesis del “Mar Presencial”, además de presentar raíces históricas que no son aceptadas por otros países (p. 44); por ejemplo, el Perú, para este caso en particular.

Otro análisis sobre el “Mar Presencial” de Chile, indica que la propuesta busca extender la jurisdicción del Estado más allá de lo permitido por la CONVEMAR, con el fin de proteger y conservar los recursos del mar (Zackrison y Meason, 1997, p. 71) y proteger los intereses del Estado ribereño.

Zackrison y Meason (1997) además interpretan la aplicación de la oceanopolítica para concebir el “Mar Presencial” al empleo de la geopolítica en el mar, con la consideración de que la vía pacífica o diplomática son la salida para cualquier problema contra cualquier amenaza en tal territorio; no obstante, la facultad de utilizar la fuerza siempre estará justificada cuando algo atente a la seguridad nacional (p. 72-74).

Ante la visión oceanopolítica de Martínez existen dos posibles resultados; el primero corresponde a la búsqueda de expansión en el Océano Pacífico con una posición altamente nacionalista; el segundo resultado podría ser que la posición de Chile aterrice en adoptar completamente el “Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la CONVEMAR relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios” del 04 de diciembre de 1995 (Zackrison y Meason, 1997, p. 83).

En suma, la oceanopolítica propone una visión para precautelar los recursos y los intereses que tienen los países en los espacios oceánicos fuera de su jurisdicción nacional (Martínez, 1993, p. 136), en especial los recursos derivados de la pesca; este puede ser el principal motivo por el cual unos cuantos países la han adoptado para la generación de políticas oceánicas.

Sin embargo, la base epistemológica que da vida a la oceanopolítica parecería contener aspectos territorialistas y de expansión geopolítica que se oponen a la CONVEMAR (Zackrison y Meason, 1997, p. 83), por lo que requeriría un mayor desarrollo para ajustar la teoría a la actual realidad de los mares.

2.3.4 Perspectiva geopolítica y oceanopolítica de Ecuador.

Con la base de las teorías sobre intereses nacionales, geopolítica y oceanopolítica hasta ahora discutidas, es necesario aterrizar la discusión teórica en el enfoque que ha tenido la geopolítica y la oceanopolítica en el Ecuador.

En la época previa a la finalización de la construcción del Canal de Panamá, el Ecuador tenía como obstáculo para su desarrollo, a su posición geográfica; principalmente porque las economías dominantes y los países más adelantados efectuaban sus intercambios comerciales a través del océano Atlántico y el mar Mediterráneo (Moncayo, 2016, p. 414).

Con el paso de los años y la apertura de la nueva vía de comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico permitió que el Ecuador tenga acceso al intercambio comercial en ambos lados del continente americano; incluso se llegó a considerar a las Islas Galápagos como una posición estratégica para la defensa del Canal de Panamá durante los periodos de las dos guerras mundiales (Moncayo, 2016, p. 414-415).

Otro estudio geopolítico del Ecuador coincide en la posición favorable del país al respecto del canal de Panamá, y agrega que tal posición también propicia el turismo y el intercambio comercial; además sobre las Islas Galápagos menciona que su consideración estratégica puede generar interés en los EE. UU. para el control del Pacífico, y para China para el reabastecimiento de su flota pesquera y la explotación de recursos del mar (Lara, 2020, p. 104).

Estas condiciones llevan a Moncayo (2016) a aseverar que el “Ecuador es un país continental marítimo” que cuenta con recursos en sus espacios marítimos que deben ser considerados como sumamente relevantes para el desarrollo nacional; en especial luego de la adhesión a la CONVEMAR, con la posibilidad de extender la jurisdicción sobre la plataforma continental hasta las 350 millas náuticas de distancia (p. 415-416), desde la línea base en el Ecuador continental.

Lara (2020) concuerda al respecto de la importancia de los espacios marítimos, en su investigación geopolítica refiere a la importancia de crear conciencia marítima en la sociedad por la extensión superior que tienen los espacios marítimos en relación con los espacios terrestres del país (p. 99).

No obstante la denominación de país continental marítimo, Moncayo (2016) asevera que luego del estudio de los factores geopolíticos, la zona nuclear del Ecuador consiste de un eje entre las ciudades de Guayaquil y Quito, conformado por las provincias de Guayas, Los Ríos, Santo Domingo de los Tsáchilas y Pichincha (p. 418); es decir, los factores geográficos, políticos,

sociales y económicos confluyen en tal zona, dejando como secundaria a la parte marítima en el desarrollo nacional.

La realidad sin embargo difiere de los términos de una sociedad unificada con una visión de desarrollo nacional. La geografía del país a decir de Leopoldo Benítez Vinueza, Jorge Enrique Adoum, Rafael Quintero y Erika Silva, ha sido un factor que ha influido en el regionalismo, al punto de tener un “sistema político y administrativo divorciado de la realidad geográfica y sociológica del país” con “políticas públicas dictadas desde el centro, que no consideraban las particularidades regionales y locales” (Moncayo, 2016, p. 425).

En lo económico el análisis tampoco es favorable, la economía es débil y con políticas gubernamentales sin proyección a largo plazo, en general los gobernantes carecen de capacidad de administrar adecuadamente las riquezas nacionales; parte de esta falta de políticas hace que los eventos a nivel mundial tengan repercusión en la economía dolarizada del país (Moncayo, 2016, p. 433-434).

A esta problemática debe agregarse el tráfico de drogas desde los países vecinos, Colombia y Perú, hacia las costas del Ecuador; tal problema trae consigo muchos más, que se asocian a las organizaciones criminales transnacionales, como el tráfico de armas, lavado de activos, trata de blancas y otros (Lara, 2020, p. 105).

En resumen, Lara (2020) refiere cuatro aspectos que marcan la visión geopolítica y el relacionamiento exterior de los gobiernos después de la firma de la paz con el Perú; la crisis política, la crisis económica, el Plan Colombia y el no involucramiento en tal conflicto y el discurso antiimperialista del gobierno del expresidente Correa (p. 116), que guiaron a los distintos gobiernos en cada momento político.

Como resultado la visión geopolítica del Ecuador obedece al momento político que exista en el escenario regional o global y se guía por coyunturas ideológicas, dejando a un lado los intereses nacionales; por lo tanto es una “incipiente conciencia geopolítica” que no se extiende más allá de “los períodos de los gobiernos de turno, es decir, ha obedecido a la influencia político-ideológico que ha gobernado el país en su momento, con las repercusiones en el ámbito político, económico, social y de seguridad y defensa” (Lara, 2020, p. 135-136).

Por otra parte, la oceanopolítica fue introducida en el Ecuador a través de la Academia de Guerra Naval, influenciado en los intereses marítimos que debe tener el Estado para su desarrollo y progreso; con una fuerte influencia de la concepción oceanopolítica propuesta por el almirante chileno Jorge Martínez Bush (ARE, 2018, p. 107) en su libro “Oceanopolítica: una alternativa para el desarrollo”.

La influencia de la propuesta de una visión oceanopolítica en la Armada del Ecuador, como una derivación de la geopolítica, conlleva a la creación del concepto de “Mar Equinoccial” en el año 2004 (ARE, 2018, p. 107), que luego fuera denominado como la visión oceanopolítica del Ecuador.

El autor del término refiere a la génesis de la propuesta de Mar Equinoccial como un “concepto simbólico” que en base al Derecho del Mar y demás tratados que guardan relación con la Antártida y los ejes fluviales amazónicos, tiende a crear una visión de la importancia de los intereses marítimos para el desarrollo y la supervivencia del pueblo ecuatoriano (Gómez, 2004, p. 47).

Aunque en la propuesta de Gómez (2004) el concepto de oceanopolítica es repetido en algunas ocasiones para asociar la influencia del mar en el desarrollo estatal (p. 38-46), queda claro que los argumentos epistemológicos que plantea Martínez en su teoría oceanopolítica no son asumidos en la totalidad para la proposición ecuatoriana.

Por ejemplo, la proyección del planteamiento de Mar Equinoccial debe ser “desde una visión oceanopolítica y circunscrita a nivel nacional” (Gómez, 2004, p. 47); en otras palabras, el alcance del Mar Equinoccial debe limitarse a los espacios donde existe jurisdicción estatal. Puede entenderse que se aleja de la propuesta oceanopolítica chilena que tiende a la expansión mediante el dominio del mar, y se apega a la propuesta oceanopolítica brasileña en términos de adherirse al Derecho del Mar.

Además, Gómez (2004) expone que el concepto de Mar Equinoccial es también el fundamento para “exigir, al nivel político, los recursos necesarios para que la Armada Nacional pueda confrontar las amenazas futuras y hacer respetar los derechos del Ecuador” (p. 47).

El concepto evolucionó hasta llegar a su primera propuesta de visión oceanopolítica ecuatoriana, promulgada por la Armada del Ecuador como parte del direccionamiento estratégico institucional:

El “MAR EQUINOCCIAL” es un mar de Galápagos, que es un mar de los espacios marítimos y las oportunidades en la cuenca del Asia-Pacífico; que es un mar en la Antártica, que es un río poderoso en medio de una Amazonía rica pero al mismo tiempo frágil, que está en una cuenca Atlántica que está en los dos hemisferios norte sur y que ahora hay que planificar sobre esa visión y crear el arte de las acciones reales para un país inmensamente rico y bendecido, grande y único, que tiene el más grande desafío de su historia, porque de eso depende su propia supervivencia futura, pues existen otros grandes que quieren su espacios también (ARE, 2014, p. 104).

El uso del término oceanopolítica y el concepto de Mar Equinoccial, fue ampliándose para ser aceptado en algunos documentos de instituciones del Estado; por ejemplo, en el ámbito de la Defensa, la Política de la Defensa Nacional del Ecuador hace referencia a la visión

oceanopolítica para describir la importancia del mar y su influencia en los intereses marítimos y el progreso del Estado (MDN, 2018, p. 108).

En el área de la educación, el Ministerio del ramo promulgó la Guía de Conciencia y Cultura del Mar, en la que se utiliza el término oceanopolítica para referirse a la creación de conciencia marítima (Ministerio de Educación, 2020, p. 9).

En la esfera de la planificación estatal, la SENPLADES (2017) promulgó el Plan de Ordenamiento del Espacio Marino Costero (POEMC) que incluye el fortalecimiento de la conciencia marítima a nivel nacional bajo el direccionamiento de la visión oceanopolítica del Estado (p. 160).

El concepto evolucionó en los años posteriores a la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR, la última versión de tal visión oceanopolítica incorpora la gobernanza de los mares para alinearse al tratado internacional, y otorga a los espacios geográficos de interés la capacidad de ser ampliados conforme lo demanden los intereses nacionales, su definición es la siguiente:

La visión oceanopolítica del Ecuador integra y proyecta los intereses marítimos del país, el que por su estratégica posición geográfica, define un Mar Equinoccial comprendido por los espacios marítimos jurisdiccionales y no jurisdiccionales en los cuales se gestionan, defienden y protegen los intereses marítimos del Estado ecuatoriano en donde éstos se encuentren, conforme al interés nacional en base a la gobernanza de los mares y océanos (MDN, 2017a, párr. 2).

La visión oceanopolítica que desarrolló el Ministerio de Defensa Nacional alcanzó su mayor punto de influencia a nivel estatal con la promulgación de las Políticas Nacionales Oceánicas y Costeras (CIM, 2014); a pesar de ello, los planes nacionales de desarrollo no mencionan o hacen mayor referencia a tales políticas, y por lo tanto la visión oceanopolítica no logra una conexión sólida con el comportamiento del Estado ante el sistema internacional (Andrade, 2022, p. 108).

Un punto de vista al respecto de este hecho aduce que la propuesta de Mar Equinoccial al emplear la oceanopolítica para fundamentar su visión, toma también características del realismo clásico de las Relaciones Internacionales y la geopolítica clásica para construir la tesis; por lo tanto, el uso del enfoque realista dificulta una plena comprensión de los espacios marítimos con relación al Derecho del Mar (Andrade, 2022, p. 52); en especial en las áreas marítimas en donde la soberanía es limitada, o en el alta mar que es un espacio de todos.

A pesar del cambio que ha tenido la tesis de Mar Territorial, la narrativa utilizada para dar a conocer la visión oceanopolítica del Ecuador ha mantenido, antes y después de la adhesión del país a la CONVEMAR, una clara manifestación del uso de conceptos del realismo clásico para promover la visión oceanopolítica del Ecuador sobre el territorio marítimo nacional (Andrade, 2022, p. 106-107).

En suma, la literatura ha ofrecido varios puntos de vista sobre las posiciones de algunos países de Sudamérica sobre los espacios marítimos bajo su jurisdicción o fuera de ella, además de las

intenciones de algunos de desligarse de la geopolítica clásica, a través de la adopción de la teoría oceanopolítica (CCO, 2018; Martínez, 1993; MDN, 2017a; More, 2012). Pero también ha sido evidenciado que el problema no reside en el planteamiento de una visión marítima, para el caso del Ecuador el Mar Equinoccial; más bien el uso repetitivo del término oceanopolítica (Andrade, 2022, p. 107) para tratar de aseverar que algo nos corresponde por derecho propio o histórico; por lo tanto, parecería buscar construir una ideología que forma una dicotomía antagónica sobre el Derecho del Mar.

Tal dicotomía se refleja en que el Ecuador decide formar parte del sistema internacional y acepta sus estructuras, como la CONVEMAR, pero a la vez utiliza una teoría con fundamentos epistemológicos territorialistas para promover el interés nacional fuera de los espacios soberanos. Utilizando la tesis del mar territorial, tenemos que en los espacios marítimos “se gestionan, defienden y protegen los intereses marítimos del Estado ecuatoriano en donde éstos se encuentren” o hasta donde alcance el Poder Nacional, en clara alusión a lo que persigue la oceanopolítica; pero, además todo ello debe ser “en base a la gobernanza de los mares y océanos” o, en otras palabras, al derecho del mar (MDN, 2017a, párr. 2).

CAPÍTULO III

DOSCIENTAS MILLAS DE ESPACIOS MARÍTIMOS JURISDICCIONALES

3.1 Sustituyendo la tesis de las doscientas millas por el Derecho del Mar.

3.1.1 Primeros navegantes del Ecuador y sus alcances en el Pacífico.

La historia de las poblaciones que se han asentado en el espacio que hoy conforma la República del Ecuador y su relación con el mar se remonta a los períodos prehispánicos; una señal de tal relación fue el descubrimiento en la provincia de Santa Elena de vestigios que señalaban la habilidad de pesca de la cultura Valdivia; por lo que se sospechaba que desde aquella época se hacían a la mar los pobladores de la costa del Ecuador (Zevallos, 1987, p. 27).

Una muestra concreta fue el encontrar piso de la cultura Valdivia en la isla de la Plata que indicaba la habilidad de esa población para armar balsas, navegar y alcanzar la costa de la isla; además los restos arqueológicos encontrados en el sitio “El Encanto” en la isla Puná, demostraron que aquel lugar habría sido poblado alrededor del 2200 y 2000 a.C. por la misma cultura (Zevallos, 1987, p. 28-35).

Sin embargo, no sería miles de años después, cuando se produjese de la mano de la cultura Manteña-Huancavilca (500 d.C. a 1500 d.C.) un cambio significativo en la navegación y su alcance hacia otros territorios. Los Manteño-Huancavilca fueron navegantes excepcionales, que llegaron según los estudios al Golfo de Panamá y Centro América al norte, y comerciaban con los asentamientos de Tumbes al sur, incluso hay vestigios en Arica que guardan similitud con tal cultura (Estrada, 1979, p. 47).

La navegación para la cultura Manteño-Huancavilca no se circunscribirán solo al litoral; los vestigios arqueológicos que fueron encontrados en las islas Galápagos demostraron que aproximadamente el noventa por ciento del material pertenecía era originario de culturas del perfil ecuatoriano, y diez por ciento de culturas de Perú (Holm, 1964, p. 30-31).

Holm (1964) luego de verificar los estudios históricos, etnográficos y arqueológicos llegó a la conclusión que los Manteño-Huancavilca contaban con la habilidad para construir balsas con capacidades oceánicas con elementos como velas, anclas y timones para poder orzar con las naves y aprovechar del viento en cualquier dirección; y esto les habría permitido llegar a las islas Galápagos, en donde se encontraron los depósitos arqueológicos (p. 31).

Al respecto, durante la travesía marítima en la que los exploradores españoles llegaron a territorio ecuatoriano por primera vez, el piloto Bartolomé Ruiz partió desde el Golfo de Panamá hacia el

sur en 1526 y habiendo llegado a las cercanías de Punta Galera en la actual provincia de Esmeraldas, les causó sorpresa encontrarse en un lugar tan remoto con navegantes en una embarcación tan grande que a lo lejos parecía una galera española, y que además demostraban destreza al navegar con viento en contra bordeando el litoral; el registro histórico de los españoles la describe como una embarcación en la que navegaban veinte personas y estaba formada por gruesos maderos, con cabina, retretes, velas, jarcias y anclas (Holm, 1964, p. 6-7).

Para comprobar las facultades de navegación y las posibilidades de surcar largas travesías en el mar, la balsa Manteño-Huancavilca fue replicada por los exploradores para navegar por el océano Pacífico. Thor Heyerdahl en 1947 llegaría desde Perú hasta las Islas Polinesias (Estrada, 2012, p. 10); mientras que el explorador Vital Alsar partiendo desde Guayaquil logró llegar hasta Australia junto a dos balsas más en su tercera expedición (Estrada, 2012, p. 343-345).

La importancia de la balsa de la cultura Manteño-Huancavilca es tal para el Ecuador, que para reafirmar la presencia histórica en el Pacífico presentó a la Organización Marítima Internacional una réplica como recuerdo del compromiso del pueblo ecuatoriano con el Mar (Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana [MREMH], 2018).

3.1.2 Las doscientas millas de Mar Territorial.

En el inicio de la vida republicana del Ecuador, la primera Constitución de la República mencionaba los espacios del territorio nacional terrestres únicamente, refiriéndose a los Departamentos de Azuay, Guayas y Quito (Constitución del Estado del Ecuador [CEE], 1830, art. 6); que conformaban el Estado ecuatoriano.

Luego el gobierno del General Juan José Flores encargó al coronel Ignacio Hernández tomar posesión de las Islas Galápagos, quien emprendió la travesía a bordo de la goleta “Mercedes” junto con 29 personas más para iniciar la colonización; declarando la incorporación de las islas el 12 de febrero de 1832 con el nombre oficial de “Archipiélago del Ecuador” (ARE, 2005, p. 18).

Para el año 1835 con la promulgación de la nueva Constitución Política, las Islas Galápagos son incluidas como parte del territorio de la república, esta vez con el nombre de “Archipiélago de Galápagos” (Constitución de la República del Ecuador [CRE], 1835, art. 3); sin embargo, no hacía mención sobre el mar territorial.

Así se mantuvo a lo largo de los años, hasta que en 1938 el presidente General Alberto Enríquez Gallo convocara a una Asamblea para redactar una nueva Constitución de la República, inaugurándose el 10 de agosto del mismo año y finalizando el 13 de diciembre; y que además

elegiría a un nuevo presidente interino para gobernar con la nueva Constitución (Gómez, 2012, p. 155).

El presidente interino elegido por la Asamblea, Aurelio Mosquera Narváez, se encargaría de clausurar la Asamblea que lo había designado presidente, y rechazó la Constitución redactada, para lo cual llamó a elegir un nuevo Congreso, el cual ratificaría la vigencia de la Constitución de 1906, quedando en el olvido la Constitución redactada en 1938 (Gómez, 2012, p. 159-161); lo singular de estos hechos en la vida política del Ecuador radica en que esta fue la primera Carta Magna que introducía la soberanía sobre el mar territorial (CRE, 1938, art. 2), pero que no tuvo efectividad en su aplicación.

En 1945, fue aprobada una nueva constitución bajo el gobierno del Presidente José María Velasco Ibarra que le daba al territorio nacional el carácter de irreductible e inalienable y reconocía finalmente la soberanía sobre el mar territorial (CRE, 1945, art.3).

De forma similar se incluirían referencias sobre el mar territorial en las subsecuentes Constituciones del Ecuador (ver Tabla 1), a excepción de la Carta Magna de 1979 que se refería únicamente al territorio nacional como inalienable e irreductible (CRE, 1979, art. 1); por lo que tuvo que ser modificada y el 5 de mayo de 1980 se publicó en el Registro Oficial No. 180 una enmienda sobre la soberanía en el mar territorial, subsuelo y espacio suprayacente (Cámara Nacional de Representantes, 1980, art. 1).

Tabla 1
Constituciones de la República y el Mar Territorial.

Año	Mención sobre el territorio nacional
1830	“El territorio del Estado comprende los tres departamentos del Ecuador en los límites del antiguo Reino de Quito” (CEE, 1830, art. 6).
1835	“comprende el de las provincias de Quito, Chimborazo, Imbabura, Guayaquil, Manabí, Cuenca, Loja y el Archipiélago de Galápagos” (CRE, 1835. art. 4).
1938	“comprende todas las provincias con que se erigió la antigua Presidencia de Quito y, además, el Archipiélago de Colón, antes Galápagos. El territorio nacional comprende, además de la tierra firme, la parte correspondiente del mar territorial” (CRE, 1938, art. 2).
1945	“La soberanía se ejerce en el territorio nacional, el mar territorial” (CRE, 1945, art. 3).
1946	“comprende, además de las provincias continentales, situadas en la América del Sur, las islas adyacentes, el Archipiélago de Colón o de Galápagos, el mar territorial” (CRE, 1946, art. 4).
	Suceso histórico: Firma de la Declaración de Santiago en 1952, sobre la zona marítima de 200 millas náuticas.
1967	“Comprende el de la Real Audiencia de Quito con las modificaciones introducidas por los tratados válidamente celebrados, las islas adyacentes, el Archipiélago de Colón o Galápagos, el mar territorial” (CRE, 1967, art. 6).

1979	“Comprende el de la Real Audiencia de Quito con las modificaciones introducidas por los tratados válidos, de las islas adyacentes, el Archipiélago de Colón o Galápagos, el mar territorial” (CRE, 1979, art. 1).
1998	“Comprende el de la Real Audiencia de Quito con las modificaciones introducidas por los tratados válidos, las islas adyacentes, el Archipiélago de Galápagos, el mar territorial, el subsuelo y el espacio suprayacente respectivo” (CRE, 1998, art. 2).
2008	“comprende el espacio continental y marítimo, las islas adyacentes, el mar territorial, el Archipiélago de Galápagos, el suelo, la plataforma submarina, el subsuelo y el espacio suprayacente continental, insular y marítimo” (CRE, 2008, art. 4).

Fuente: CEE, 1830; CRE, 1835; CRE, 1938; CRE, 1945; CRE, 1946; CRE, 1967; CRE, 1979; CRE, 1998; CRE, 2008. Elaborado por: autor.

En cuanto a la distancia del mar territorial, la regulación de tal medida podríamos decir que inicio con el “Reglamento de medidas para evitar el contrabando marítimo” promulgado el 15 de abril de 1836 en la presidencia de Vicente Rocafuerte (Faidutti, p. 49).

Este decreto, también conocido como Reglamento de Guardacostas expresaba que ninguna embarcación con mercancías “susceptibles de desembarcarse furtivamente” podían sobrepasar los meridianos correspondientes a dos millas de la Punta de Santa Elena al sur y tres millas del cabo San Francisco al norte, hasta los paralelos limítrofes con Colombia y Perú (Faidutti, p. 50). Por otro lado, el Código Civil introdujo en el título sobre los bienes nacionales las distancias a considerarse para el mar territorial. Así, en el primer Código Civil de 1860 es mencionado que el mar adyacente es un bien nacional, y que su distancia es de una legua marina, aproximadamente tres millas; sin embargo, para efectos de controles fiscales y seguridad la extensión sería de cuatro leguas (Faidutti, 2012, p. 45).

Posteriores reformas fueron las de 1960 que introdujo una distancia de doce millas para el mar territorial y la de 1966 que modificaba el Código Civil para contemplar un mar territorial de doscientas millas desde los puntos más salientes del perfil costero ecuatoriano (Faidutti, 2012, p. 45); así se mantendría hasta el 2021, cuando fuera reformado el Código Civil para ajustar los espacios marítimos conforme a la CONVEMAR, al que se hará referencia más adelante.

En la esfera internacional, varias tensiones existían alrededor de la explotación de los recursos del mar por la presencia de flotas pesqueras de potencias económicas frente a las aguas de países más débiles; estos hechos produjeron varias proclamas sobre los espacios marítimos, como la de Panamá en 1939 que establecía su espacio marítimo en 300 millas o la de los EE.UU. efectuada por el Presidente Harry Truman en 1945 sobre los derechos de los recursos de la plataforma marina (Stacey, 2010, p. 52).

Con ese antecedente, el 18 de agosto de 1952, Ecuador, Chile y Perú deciden formular una “Declaración sobre Zona Marítima” (1952) conocida como la Declaración de Santiago a través

de la cual expresan que en adelante “la soberanía y jurisdicción exclusivas que a cada uno de ellos corresponde sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países, hasta una distancia mínima de 200 millas marinas desde las referidas costas” (art. 3), sería la norma política internacional marítima adoptada en adelante por dichos Estados.

Sin embargo, ante la protesta de flotas pesqueras de EE. UU. y Europa en abril de 1955 Chile, Ecuador y Perú emitieron una declaración conjunta que alegaba que la Declaración de Santiago no tenía implicaciones jurídicas al respecto de los mares territoriales de los tres países (Stacey, 2010, p. 54-55); es decir la jurisdicción aplicada a las 200 millas era limitada a la explotación y conservación de los recursos del mar, y por lo tanto el Ecuador mantenía una mar territorial de menos de doce millas.

En aquella época ocurrieron algunos sucesos que llevarían luego a la adopción definitiva de las 200 millas de mar territorial por parte del Ecuador, impulsado en gran parte por la Declaración de Santiago.

Primero, la posición de los EE. UU. en el continente americano era evitar la propagación del comunismo, por lo cual estableció un Programa de Asistencia Mutua con varios países, entre ellos Ecuador, que consistía en la ayuda para compra de buques y armamento militar (ARE, 2018, p. 26); y que el Ecuador aprovechó para mejorar su capacidad de control del mar.

En segundo lugar, entre 1951 y 1973 el Ecuador a través de la Armada capturó aproximadamente 156 pesqueros de distintas banderas, en su mayoría eran naves provenientes del puerto de San Diego en los EE. UU., por realizar faenas de pesca ilegales en aguas ecuatorianas; algunos de ellos tan cerca del perfil costero que incluso entraban a fondear ilegalmente frente a los puertos pesqueros ecuatorianos (ARE, 2018, p. 27-28).

Este episodio conocido como la “Guerra del Atún” llevó en 1963 al Ecuador a firmar un *Modus Vivendi* con los EE. UU. en el que autorizaba a los buques de esa bandera a pescar fuera de las 12 millas del perfil costero ecuatoriano (Valencia, 2016, p. 94).

La flota atunera estadounidense ejercía presión en el Congreso de ese país para pasar normas que les sean favorables, una de ellas fue una ley mediante la cual las multas impuestas por otros Estados a las naves de la flota tenían que ser cubiertas por el Gobierno de los EE. UU.; influyendo en que las multas impuestas por el Ecuador serían descontadas de los fondos asignados dentro del Programa de Asistencia Mutua (ARE, 2018, p. 27), que se mencionó previamente y que servía para el desarrollo del sector defensa principalmente.

En tercer lugar, en 1966 el Embajador Luis Valencia Rodríguez (2016), Ministro de Relaciones Exteriores de la época rescindió el *Modus Vivendi* con los EE. UU. sobre la pesca durante su gestión; y el Presidente de Ecuador, Clemente Yerovi Indaburu, gestionaría la reforma al Código

Civil (p. 94), quedando en adelante el mar territorial en doscientas millas desde las líneas de base en el Ecuador continental e insular.

3.1.3 Sustitución de las doscientas millas de Mar Territorial por el Derecho del Mar.

Como ha sido descrito anteriormente, las dos primeras conferencias sobre el derecho del mar fracasaron debido a la falta de acuerdo sobre la extensión del mar territorial; en la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar el Ecuador, que se celebró en once sesiones desde 1973 a 1982 (Valencia, 2016, p. 94), el Ecuador participó presentando su posición de mar territorial de 200 millas.

Estos hechos los confirma el Embajador Luis Valencia Rodríguez (2016), quien fuera el Jefe de la Delegación Nacional a la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar y además Coordinador del Grupo Territorialista, al manifestar que la “posición del Ecuador fue siempre defender el mar territorial de 200 millas. Esto obedecía a la Declaración sobre Zonas Marítimas suscrita en Santiago y al artículo 609 del Código Civil” (p. 95).

El llamado grupo territorialista fue conformado en 1974 en Caracas, Venezuela, y lo conformaron principalmente países de Latinoamérica y África; en las últimas sesiones de la conferencia llegó a tener 23 miembros (Valencia, 2016, p. 95). El precepto que defendía el grupo estaba basado en sostener una tesis de 200 millas de mar territorial, que fue acogido por la convención como una Zona Económica Exclusiva.

Finalmente, luego de nueve años de trabajo y once períodos de sesiones, la convención debía ser adoptada sin votación; sin embargo, el representante de los EE. UU. en un movimiento inesperado solicitó a la conferencia que se sometiera a voto la convención y sus anexos; el resultado fue ciento treinta votos a favor, diecisiete abstenciones y cuatro votos en contra pertenecientes a Israel, Turquía, EE. UU. y Venezuela (ONUa, 1982, p. 154-155), quedando adoptada la convención el 30 de abril de 1982.

El Ecuador no participó en la votación, el representante durante aquella última sesión era el embajador Antonio José Lucio Paredes quien informó a la presidencia de la conferencia la decisión del país (ONU, 1982a, p. 154), luego de la votación se le cedió la palabra.

Su intervención se basó en tres puntos: primero los derechos del Ecuador sobre un mar territorial de 200 millas y su estatus jurídico soberano; segundo el tratamiento a los archipiélagos que pertenecen a Estados era inaceptable; y tercero el tratamiento de las especies altamente migratorias en la ZEE debía ser exclusivo del Estado ribereño y no como lo plantea la convención (ONU, 1982a, p. 155).

El acta final de la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar acordaría que la convención tendría un período inicial de ratificación del 10 de diciembre de 1982 al 9 de diciembre de 1984 en Jamaica; además, en la sede de las Naciones Unidas del 1 de julio de 1983 al 9 de diciembre de 1984 (ONU, 1982b, p. 145); el acta final fue firmada por el Ecuador, como un participante de la conferencia en pleno derecho.

En consecuencia, con las decisiones políticas de la época, el Ecuador no se adhirió a la CONVEMAR y sostuvo su tesis de las 200 millas de mar territorial amparado en la Declaración de Santiago y el Código civil ecuatoriano. A través de los años dos instituciones, la Armada del Ecuador y el Ministerio de Relaciones Exteriores, fijaron su rumbo para respaldar jurídica y técnicamente la adhesión a la convención, además de difundir su importancia (Stacey, 2010, p. 69).

Aquel proceso llevó a que en el año 2002 el Presidente del Ecuador, Gustavo Noboa Bejarano, crease la Comisión Nacional sobre Derecho del Mar para dar inicio a los estudios de viabilidad de adhesión del país a la CONVEMAR (PRE, 2002, art. 1).

Esta comisión adscrita a la Presidencia de la República se encargó de elaborar estudios jurídicos, técnicos, campañas de difusión, foros, diálogos y en general amplios espacios de debate con varios sectores de la sociedad para contribuir a que la sociedad conociera en su momento las ventajas de la adhesión a la convención; además la comisión brindó asesoramiento a las diferentes funciones del Estado, como el Congreso Nacional y el Consejo de Seguridad Nacional (Stacey, 2010, p. 70).

La Comisión Nacional impulsó la adhesión a la CONVEMAR desde su creación logrando en el año 2003 obtener un dictamen favorable del Tribunal Constitucional que mencionaba que el instrumento internacional no contrariaba ninguna norma de la Constitución de 1998; por lo tanto, resolvió “favorablemente acerca del trámite de adhesión del Ecuador” (Tribunal Constitucional, 2003, art. 1).

Posteriormente, en el año 2004 la Comisión Especializada de Asuntos Internacionales y de Defensa Nacional del Congreso Nacional se pronunció favorablemente para continuar el proceso de adhesión; sin embargo, cambios políticos y una visible negativa de la comisión de remitir al pleno del Congreso el trámite mantuvo en suspenso el proceso de adhesión (Stacey, 2010, p. 72).

Una vez reemplazada la presidencia de la Comisión Especializada, un segundo informe favorable fue emitido; no obstante, nuevamente la inestabilidad política del país impidió continuar con el proceso (Stacey, 2010, p. 72).

Con la nueva Constitución de la República del año 2008, era necesario obtener un nuevo dictamen de la Corte Constitucional, para el período de transición, sobre la constitucionalidad

del instrumento internacional; para este efecto el Presidente de la República, Rafael Correa Delgado, remite el Oficio No. 4643-SGJ-09-2122 del 18 de febrero de 2010 a la Corte Constitucional para solicitar el dictamen de constitucionalidad (2011, p. 1).

El proceso de sorteo, sustanciación, impugnación y deliberación le tomó a la Corte Constitucional diecinueve meses, emitiendo el 1 de septiembre de 2011 un dictamen final favorable, expresando que de acuerdo con la norma constitucional la adhesión necesitaría la aprobación de la Asamblea Nacional, y que “se deberán incorporar las Declaraciones o Manifestaciones pertinentes analizadas en este dictamen” (Corte Constitucional, 2011, art. 1 y 2).

Los votos de los jueces de la Corte Constitucional, para el periodo de transición, se dividieron en cinco votos favorables de los doctores Roberto Bhrunis Lemarie, Patricio Herrera Betancourt, Ruth Seni Pinoargote, Edgar Zárate Zárate y Patricio Pazmiño Freire; dos votos salvados de los doctores Alfonso Luz Yunes y Hernando Morales Vinueza; la doctora Nina Pacari Vega se excusó de la sesión y el doctor Manuel Viteri Olvera no estuvo presente (Corte Constitucional, 2011, p. 159).

Con el dictamen de la Corte Constitucional, la Presidencia de la República remitió el Oficio No. T. 4632-SNJ-11-1202 del 20 de septiembre de 2010 a la Asamblea Nacional para la continuidad del trámite de adhesión a la CONVEMAR (PRE, 2011, párr. 1); y seis días después la Asamblea Nacional encargaría a la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, la elaboración del informe para la aprobación de la adhesión (ANE, 2012, párr. 1); el informe favorable de la Comisión Especializada fue aprobado el 12 de marzo de 2012 y remitido al día siguiente a la Presidencia de la Asamblea Nacional.

Con el proceso ya en su última instancia, el veintidós de mayo del 2012 se llevó a cabo la sesión 166 de la Asamblea Nacional y se sometió a votación el informe de la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral; el resultado fue ochenta y un votos a favor, nueve en contra y doce abstenciones (ANE, 2012a); aprobando la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR.

La aprobación de la Corte Constitucional y de la Asamblea Nacional permitió que el ejecutivo ratifique la adhesión a la CONVEMAR el 15 de julio de 2012 y encargue al Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración (PRE, 2012, art.1 y 2) las tareas necesarias para entregar ante el depositario del convenio la carta de adhesión y la declaración oficial del país.

Como resultado, la cancillería ecuatoriana presenta la adhesión del Ecuador el 24 de septiembre de 2012 ante el Secretario General de la ONU, quien es el depositario de la CONVEMAR, y en una extensa declaración se expuso lo siguiente (ONU, 2012, p. 1-5):

- Reafirma la validez de la Declaración de Santiago y la soberanía y jurisdicción de doscientas millas, en apego al derecho del mar; es decir, soberanía total en el mar territorial de doce millas y soberanía limitada en las ciento ochenta y ocho millas de ZEE;
- Señala los derechos soberanos sobre la plataforma submarina para explotación y conservación; y además declara que hará uso del derecho a extender la plataforma continental desde las líneas base de las Islas Galápagos en arreglo a lo señalado en el artículo 76 de la convención.
- Reafirma la validez del Decreto Supremo No. 959-A del 28 de Junio de 1971 sobre las líneas de base continentales e insulares; además de confirmar que los límites marítimos del Ecuador continental se extienden de los paralelos en donde se encuentran los límites terrestres.
- Ratifica los instrumentos internacionales que son aplicados al Archipiélago de Galápagos; y por lo tanto, la jurisdicción y soberanía son plenas en la Reserva Marina de Galápagos.
- Declara al Golfo de Guayaquil como una bahía histórica.
- Declara que cualquier uso o actividad no prevista en la convención dentro de las doscientas millas es privativo del Estado; es decir, se podrían aplicar derechos residuales del Mar Territorial en la ZEE.
- Declara que cualquier tipo de buques estatales, sean estos buques de guerra, de investigación u otros, serán responsables por daños ambientales en aguas de jurisdicción del Ecuador; además, deberán contar con autorización del Estado para transitar.
- Declara que para efectos de pesca de especies altamente migratorias que se encuentren en la ZEE del Ecuador o en un área adyacente, los demás Estados tienen la obligación de coordinar con el país la conservación y protección de tales especies.
- En cuanto a la explotación comercial de la Zona, el arbitraje comercial deberá ventilarse en la Sala de Controversias de los Fondos Marinos del TIDM; mientras que para las controversias relacionadas a interpretación o aplicación serán dilucidadas en el TIDM, la CIJ o tribunal especial como indica la convención.
- De manera similar, para las controversias relacionadas a la investigación científica, regulación de pesquerías, uso de excedentes de recursos vivos dentro de la ZEE o

cualquier litigio considerado perjudicial para los intereses pesqueros del país, el Ecuador no acepta los procedimientos previstos en la convención.

- Declara que, a sus espacios marítimos como zona de paz, por lo que las maniobras militares o actividades contrarias a la paz deben ser expresamente autorizadas por el Estado ecuatoriano; y que además los buques de propulsión nuclear y los que transportes sustancias peligrosas deben requerir autorización previa para el tránsito.

Finalmente, luego de treinta años desde la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar la CONVEMAR entró en vigor para el Ecuador el 24 de octubre de 2012, concurrido los treinta días de haber depositado la ratificación como lo señala la convención (ONU, 1982, art. 308).

En el año 2021 sería modificado el Código Civil, a través de la “Ley Reformatoria al Código Civil en materia de regulación marítima en concordancia con la CONVEMAR”, suscrita el siete de octubre del 2021. En lo pertinente la reforma distribuye el mar territorial de doscientas millas marinas por zonas marítimas en arreglo a lo establecido a la CONVEMAR, que también corresponden a doscientas millas marinas desde las líneas de base, de la siguiente manera (ANE, 2021, art. 2 y 4) :

- Las aguas interiores corresponden a todas aquellas ubicadas dentro de las líneas de base.
- En el Mar Territorial de doce millas marinas, la soberanía es plena y el paso inocente está garantizado.
- En la Zona Contigua de veinticuatro millas marinas la jurisdicción estatal es de carácter aduanero, fiscal, de inmigración y sanitario.
- En la Zona Económica Exclusiva de ciento ochenta y ocho millas marinas, medidas desde el límite del Mar Territorial, la soberanía recae en la “exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales”; también, existe jurisdicción sobre islas artificiales y actividades relacionadas a investigación científica.
- Además, cualquier nueva isla que se forme en estas tres zonas marinas o en las aguas interiores será parte del territorio nacional.

Una descripción gráfica de la evolución histórica sobre los hechos hasta aquí descritos puede ser vista en el Anexo 1, para facilitar la comprensión.

En definitiva, el espacio marítimo de doscientas millas que el Ecuador sostenía desde 1966 como una sola área de mar territorial fue organizado de acuerdo con el derecho del mar en tres zonas con derechos de soberanía y jurisdicción plenamente reconocidos por el derecho internacional público y por la comunidad internacional.

3.1.4 Declaración del Ecuador al adherirse a la CONVEMAR y objeciones.

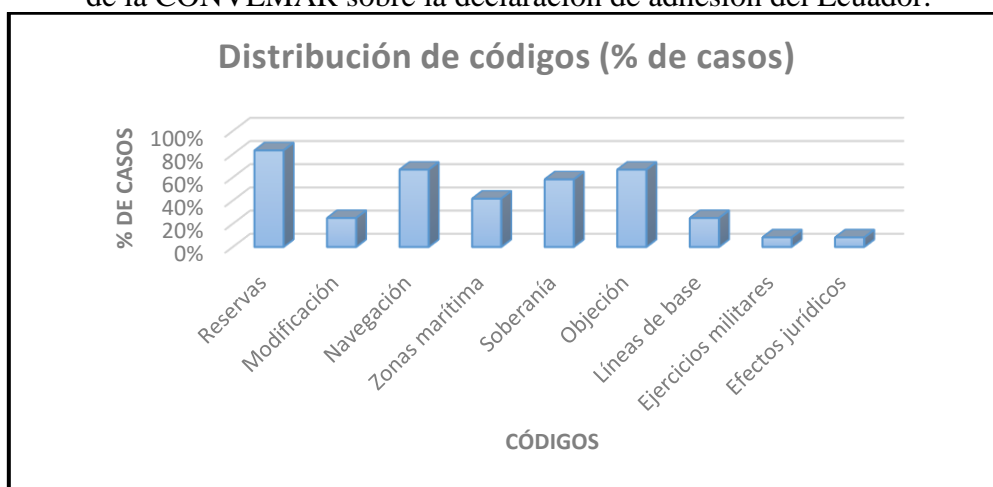
La declaración del Ecuador para adherirse a la convención acarreó objeciones de Alemania, Bélgica, España, Finlandia, Irlanda, Italia, Letonia, Países Bajos, Suecia al respecto de temas como la declaración de soberanía del Ecuador sobre los espacios marítimos, la libertad de navegación y el paso inocente, las líneas de base y principalmente por considerar que la declaración del Ecuador en su fondo es una reserva (ONU, 2022, p. 36-41).

La Unión Europea también comunicó al depositario de la CONVEMAR su preocupación al respecto de la declaración de Ecuador; sin embargo, manifestó que, habiendo sostenido conversaciones con el país, quedaba aclarado que no existía intención de modificar los efectos legales de la convención (ONU, 2022, p. 58); por lo tanto, quedaban conforme con la declaración de Ecuador.

De manera similar el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la República Helénica manifestaron su conformidad con la declaración del Ecuador sobre la base de las conversaciones entre la Unión Europea y Ecuador (ONU, 2022, p. 58).

Las comunicaciones de los once países y la Unión Europea fueron examinadas a través de herramientas de análisis de datos cualitativos; ese proceso permitió clasificar y estudiar los códigos que se encuentran en el Anexo 2. Entre los códigos que tuvieron mayor frecuencia tenemos las observaciones que hicieron los Estados Miembro de la convención sobre la declaración en su totalidad, que a decir de ellos la consideran una reserva por su contenido, de los doce casos de estudio el 83.30% guardan relación con tal observación (ver Gráfico 1).

Gráfico 1
Distribución de códigos al respecto de comunicados de Estados Miembro de la CONVEMAR sobre la declaración de adhesión del Ecuador.



Fuente: Segmentos codificados mediante herramienta de análisis de datos cualitativos (ver anexo 2). Elaborado por: autor.

Al respecto, la convención menciona que cualquier Estado “al firmar o ratificar esta Convención o adherirse a ella, haga declaraciones o manifestaciones, cualquiera que sea su enunciado o denominación, a fin de, entre otras cosas, armonizar su derecho interno con las disposiciones de la Convención” (ONU, 1982, art. 310), por lo que los países que objetan la declaración de Ecuador consideran que contraviene la convención y el derecho internacional consuetudinario sobre las reservas a los tratados, específicamente la parte relativa a reservas de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969.

Herdegen (2005) explica que en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados se encuentra codificado el derecho consuetudinario de los tratados (p. 117-118); es decir, el principio *pacta sunt servanda* debe cumplirse al adherirse a un tratado como la CONVEMAR. Otra de las observaciones relevantes de los países que objetan la declaración de Ecuador es las restricciones a la libertad de navegación y el paso inocente, el análisis de la frecuencia de códigos permite extraer que, de los doce casos estudiados, el 66.70% presentaron inconformidad a la postura del Ecuador.

La libertad de navegación fuera del mar territorial y el paso inocente dentro de ese espacio marítimo, son derechos consuetudinarios incluso previos a la CONVEMAR; la convención los codificó en varios artículos sobre el paso en tránsito y paso inocente por tales áreas (ONU, 1982, art. 17, 19, 37, 38).

Sin embargo, la declaración del Ecuador manifiesta claramente que los buques que son propiedad del Estado, es decir buques de guerra, buques científicos u otros, y las aeronaves, son los que requieren autorización previa; además de los que transporten sustancias peligrosas o tengan propulsión nuclear.

En efecto, la CONVEMAR regula tal derecho de tránsito por el mar territorial y lo limita cuando puedan existir afectaciones a la seguridad, al medio ambiente o cualquier actividad distinta a pasar de forma inocente (ONU, 1982, art. 19); es decir sin afectar a la paz, el buen orden y la seguridad del Estado ribereño. Para la ZEE, el paso de tránsito tiene una base similar, el paso no puede ser negado en los estrechos internacionales que conectan las diferentes zonas marítimas con los Estados ribereños (ONU, 1982, art. 38)

En la práctica varios países han optado por utilizar regulaciones nacionales para regular el paso inocente o paso de tránsito, sobre todo por los peligros que existen en el transporte de sustancias peligrosas o el tránsito de naves con propulsión nuclear; por ejemplo, la Comunidad del Caribe, para el paso de los buques que utilizan el Canal de Panamá y transitan por su zona con residuos tóxicos; de manera similar lo han hecho los Emiratos Árabes Unidos, Pakistán, Yemen, Malta,

Estonia, Irán, Maldivas, Malta, Samoa, Siria, Seychelles, Turquía y la propia Italia (Espaliú, 2008, p. 157-158) que objetó la declaración del Ecuador por las mismas razones.

En cuanto a la declaración de soberanía del Ecuador sobre las 200 millas marinas, cuando fue codificada se encontró que de los doce casos estudiados el 58.30% objetaban el tema en mención; principalmente apuntando a los derechos establecidos por la CONVEMAR para las zonas marítimas y que el Ecuador no estaría respetando; sin embargo, como lo manifestó la Unión Europea en sus conversaciones con el Ecuador, la declaración no pretende modificar los efectos jurídicos de la convención (ONU, 2022, p. 58).

Ante todas estas objeciones hay que considerar lo proclamado por Ecuador al momento de su adhesión. En el artículo tercero especifica que “Se garantiza el derecho de los países ribereños y no ribereños al paso inocente, rápido e ininterrumpido” y en el artículo cuarto sobre la ZEE expresa que “Los demás Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan de las libertades de navegación, de sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinos, con sujeción a las disposiciones previstas en la Convención” (ONU, 2012, p. art. 3, 4); parecería que la voluntad del país de cumplir la convención esta implícita en la declaración y no existen causas para preocuparse por posibles efectos jurídicos modificatorios.

Como un ejercicio adicional para verificar la codificación realizada en el Gráfico 2 se observa los textos que tienen más relevancia dentro de las comunicaciones de los doce países que presentaron emitieron un pronunciamiento sobre la declaración de adhesión del Ecuador.

Gráfico 2
Nube de palabras de comunicados de Estados Miembro al respecto de la declaración de adhesión del Ecuador a la CONVEMAR.



Fuente: Datos obtenidos de comunicados de Estados Miembro, procesados en <https://www.wordclouds.com/>. Elaborado por: autor.

Es evidente que los términos que resaltan de la nube de palabras tienen relación con los textos codificados para el estudio de los casos; por ejemplo, son visibles los términos: reservas, efectos jurídicos, navegación, declaración, adhesión, artículo, modificar, derecho y Derecho del Mar.

En definitiva, la preocupación de los países europeos está relacionada con el derecho internacional público, concretamente con el derecho del mar, por los temas de los espacios marítimos y la soberanía que sobre ellos puede ejercer el Ecuador, la libre navegación y el paso inocente.

Pero al estudiar la declaración del Ecuador, el país admite *pacta sunt servanda* sobre la CONVEMAR; y, además considera cumplir aquellas normas que son *ius cogens*, como la libertad de navegación y el paso inocente. A pesar de estos hechos, que son positivos en cuanto al proceso de adhesión es necesario considerar que, en la evolución del derecho del mar, un *opinio juris* está en proceso al respecto de las limitaciones sobre el paso inocente y paso de tránsito, como ha sido planteado en esta sección.

3.2 Derecho Interno ecuatoriano relativo al mar.

3.2.1 Constitución y Planes de Desarrollo.

En primer lugar, la Constitución de la República del Ecuador establece varios principios al respecto de soberanía, intereses nacionales, explotación y conservación de recursos, y relaciones internacionales que conviene describirlos a continuación.

Al respecto de la soberanía, la Constitución expresa que el pueblo a través del poder público y de la participación directa es el soberano, es decir, una soberanía popular; con un territorio que comprende el espacio terrestre y marítimo, tanto en el continente como en la región insular, e incluye en ellos la plataforma continental, subsuelo y todo el espacio suprayacente o columna de agua; es decir, una soberanía del territorio; y además se incluyen los derechos que le correspondan al Estado sobre la Antártida (CRE, 2008, art. 1, 3, 4).

Además, la Carta Magna refiere cuatro parámetros adicionales de soberanía que deben ser promovidas por el Estado; en primer lugar, la soberanía alimentaria que obliga al Estado a asegurar de manera perdurable la autosuficiencia de alimentos, por ejemplo, a través de la pesca; en segundo lugar, la soberanía energética a través de energías alternativas y limpias, sin menoscabar la soberanía alimentaria; en tercer lugar, la soberanía económica es un complemento que ayuda a lograr tanto la soberanía alimentaria como la energética por medio de un equilibrio entre el Estado, la sociedad, la naturaleza y el mercado; por último, el Estado tiene la obligación

de la conservación de la biodiversidad sobre la cual ejerce soberanía (CRE, 2008, art. 15, 281, 283, 400).

En el ámbito externo, para garantizar la soberanía el Estado tiene la competencia de la defensa nacional para asegurar la inviolabilidad de un territorio inalienable e irreductible a través de las Fuerzas Armadas (CRE, 2008, art. 3, 4, 158, 261).

En cuanto a los intereses nacionales la Constitución introduce algunos intereses para el desarrollo del Estado; entre ellos tenemos que declara como interés público que la conservación del ambiente y la biodiversidad deben garantizarse como un derecho de los ciudadanos; así mismo, la educación es de interés público y sirve para edificar la soberanía; mientras que para garantizar la soberanía alimentaria, es necesario alcanzar el desarrollo tecnológico a través de la investigación científica; la soberanía económica, tiene que ser impulsada también mediante el desarrollo científico y tecnológico que permita impulsar la productividad (CRE, 2008, art. 14, 27, 28, 281, 284, 400).

También como parte de los intereses nacionales existen objetivos o sectores estratégicos que son administrados y controlados por el Estado de manera exclusiva, para el desarrollo económico y social del país, estos sectores son “las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, el transporte y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el patrimonio genético, el espectro radioeléctrico, el agua” (CRE, 2008, art. 313); conviene aclarar que el agua como sector estratégico no corresponde al mar, se refiere al agua como un servicio público para la subsistencia de la naturaleza y de los seres humanos; es decir, agua para el consumo humano y la agricultura.

Por otro lado, de acuerdo con la Constitución los recursos renovables y no renovables, como aquellos provenientes del mar, son considerados parte del patrimonio natural del Estado. Al respecto de los recursos renovables, como los peces, el Estado tiene la responsabilidad de regular el uso sustentable en los ecosistemas marinos y marino-costeros, además de evitar la suscripción de cualquier instrumento internacional que perjudique la sustentabilidad de tales recursos (CRE, 2008, art. 403, 406).

Los recursos no renovables cuentan con una consideración específica que les otorga la Constitución como parte del “patrimonio inalienable, irrenunciable e imprescriptible” (CRE, 2008, art. 1), por lo que pertenecen a la sociedad representada por el Estado.

Por tanto, la explotación de los recursos no renovables en el mar ya sea en la plataforma continental, suelo o subsuelo, y las aguas adyacentes están bajo competencia del Estado central; el cual conserva derechos de participación sobre los beneficios obtenidos por las empresas que exploten los recursos no renovables (CRE, 2008, art. 261, 408).

Sobre las relaciones internacionales la Carta Magna estipula que deben ajustarse a los intereses nacionales y como tal, el Estado garantiza a los ciudadanos los derechos determinados en los instrumentos internacionales: para ese efecto, la Asamblea Nacional tiene la obligación de armonizar la norma jurídica interna con los tratados, sin menoscabar los derechos otorgados por la Constitución de la República (CRE, 2008, art. 3, 84, 416).

El derecho internacional está plenamente contemplado como una norma de conducta; a pesar de aquello, todos los tratados internacionales de los que el Ecuador fuere parte son sujeto de las normas de la Constitución, a excepción de aquellos sobre derechos humanos (CRE, 2008, art. 416, 417); es decir, prima la supremacía de la Constitución sobre los convenios internacionales. La integración regional es también un objetivo estratégico del Estado que debe ser alcanzado mediante la cooperación; con énfasis en la búsqueda de la cooperación económica, derechos de los ciudadanos, estrategias de conservación del patrimonio natural y políticas de defensa que abarquen a toda Latinoamérica y el Caribe, y con la posibilidad de crear organismos supranacionales que favorezcan la integración regional (CRE, 2008, art. 423).

Por último, la Constitución propugna la vía del arreglo pacífico y censura el imperialismo y colonialismo (CRE, 2008, 416), al igual que como lo describe la Carta de las Naciones Unidas. En segundo lugar, los objetivos establecidos por los gobiernos de turno en sus Planes de Desarrollo Nacional como una guía para conseguir el desarrollo del Estado aportan con insumos para comprender el alcance de las políticas públicas en torno al mar y al derecho del mar.

El Plan Nacional de Desarrollo 2013-2017 (PNBV), también conocido como Plan Nacional para el Buen Vivir, al respecto de los Espacios Marítimos Jurisdiccionales y áreas marítimas de interés, y de los cuatro principios que anteriormente fueron estudiados de la Constitución de la República planteaba lo siguiente:

- Sobre la soberanía, menciona que se han integrado nuevos conceptos como la soberanía popular, soberanía nacional, soberanía alimentaria, soberanía económica, soberanía energética y soberanía de relaciones internacionales (SENPLADES, 2013, p. 33); por lo que, asumiremos todo ese conjunto como soberanía nacional, para facilitar la comprensión y el análisis.

El objetivo doce sobre “Garantizar la soberanía y la paz, profundizar la inserción estratégica en el mundo y la integración latinoamericana” establecía que a fin de proteger la integridad del territorio y la soberanía era necesario fortalecer la defensa, inteligencia, control y vigilancia de en los espacios marítimos jurisdiccionales y la Antártida; además de garantizar el respecto a la CONVEMAR para efectos de soberanía y seguridad en el mar (SENPLADES, 2013, p. 347-348).

- En cuanto a los intereses nacionales, el PNBV planteaba que los intereses nacionales primarían sobre los intereses particulares o de corporaciones (SENPLADES, 2013, p. 346), sin puntualizar cuales son los intereses del Estado en el desarrollo marítimo o en el aprovechamiento de los espacios marítimos.
- En lo que concierne a los recursos naturales el plan establecía la preservación de los diferentes tipos de soberanías planteadas, incluyendo por lo tanto a los recursos naturales que forman parte del patrimonio nacional. Además, mencionaba que era necesario establecer mecanismos regionales para la defensa de los recursos y zonas ambientales (SENPLADES, 2013, p. 345).
- En lo referente a las relaciones internacionales, el PNBV proponía mayoritariamente la integración y cooperación latinoamericana, y la “inserción estratégica de Ecuador en la cuenca del océano Pacífico y en la Antártida” (SENPLADES, 2013, p. 348).

Aunque podría pensarse que el PNBV contiene ciertos argumentos para contribuir con el desarrollo nacional en el mar; en realidad, luego de analizar el plan encontramos que no fija ninguna meta para el período 2013-2017 que permita fortalecer el desarrollo marítimo nacional. Tan solo presenta los problemas que consideraron en esa época; como, por ejemplo, la contaminación en las aguas interiores producto de descargas de aguas negras, desechos industriales y contaminantes provenientes de productos agroquímicos (SENPLADES, 2013, p. 363).

Por otro lado, el Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021 Toda una Vida (PNTV) en cuanto a los mismos principios de soberanía, intereses nacionales, recursos naturales y relaciones internacionales determina lo siguiente:

- Al respecto de la soberanía, el PNTV menciona principalmente a la soberanía nacional y a la soberanía alimentaria; la segunda es planteada con énfasis en el acceso a la tierra, recursos agrícolas, fuentes de financiamiento y talento humano adecuado para la producción (SENPLADES, 2017, p. 85), los recursos provenientes de la pesca son mencionados en forma menos visible como una afectación a la soberanía alimentaria. De esta manera el PNTV plantea como política la defensa de la soberanía y de la integridad territorial contemplando los espacios acuáticos y los intereses marítimos; en tal sentido, una de las metas propuestas es el avance del proceso de definición del límite exterior de la plataforma continental hasta un 66.67% para el fin del periodo gubernamental (SENPLADES, 2017, p. 106).
- El PNTV planteaba que los intereses de la sociedad que sirvieron para el diseño de las políticas públicas para ese período de gobierno nacen de aportes ciudadanos reflejados

en tres objetivos: “derechos para todos, durante toda la vida, economía al servicio de la sociedad, más sociedad, mejor Estado” (SENPLADES, 2017, p. 41); no planteaba intereses al respecto del desarrollo de actividades marítimas en los espacios marítimos jurisdiccionales o áreas de interés en el océano.

- Sobre los recursos naturales, el plan proponía un uso sostenible de los recursos a fin de que toda la población pueda beneficiarse de su explotación (SENPLADES, 2017, p. 66).
- En cuanto a las relaciones internacionales era formulada la promoción de la cooperación regional y mundial robustecida gracias a la adhesión a la CONVEMAR (SENPLADES, 2017, p. 105-106).

El PNTV 2017-2021 no plantea objetivos, políticas o metas que promuevan el desarrollo nacional en los espacios marítimos jurisdiccionales o áreas de interés en el Pacífico, la única meta perceptible está relacionada con el proceso de definición del límite exterior de la plataforma continental; es decir una meta forzada por el impulso de la declaración del Ecuador al momento de adherirse a la CONVEMAR.

Finalmente, el Plan de Desarrollo 2021-2025 presentado por el gobierno central como Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025 (PNCO) propone un escenario al año 2030 creado por medio de un proceso metodológico con un escenario de apuesta; el resultado de tal ejercicio es que el Ecuador en el futuro cercano logre consolidar “sus avances en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y participa efectivamente de forma comprometida en la construcción de nuevas agendas de desarrollo regionales y globales de largo plazo” (SNP, 2021, p. 23).

Algunos puntos del Plan Nacional de Desarrollo dan luces sobre las políticas a aplicarse en los puntos que han sido explorados en los dos planes anteriores, sobre soberanía, intereses nacionales, recursos y relaciones internacionales, como se presenta a continuación:

- En cuanto a soberanía en el Objetivo No. 10 menciona que el Ecuador promueve el derecho internacional; pero se reserva una actitud defensiva y disuasiva, a través del empleo del poder nacional, para resguardar sus intereses vitales (SNP, 2021, p.80).

Además, en la política 16.2 expresa que se pretende “Garantizar los derechos soberanos del país en el mar, dentro del contexto de la CONVEMAR y otros acuerdos internacionales suscritos en el ámbito oceánico y marino-costero”; entre ellos, llegar al 100% en los trabajos para sustentar la definición del límite exterior de la plataforma continental (SNP, 2021, p. 99); más allá de las doscientas millas marinas.

- En lo referente a los intereses nacionales el PNCO refiere que los intereses vitales del Estado legitiman la soberanía, desarrollo y bienestar de la población; por lo que los

relaciona con la protección del “territorio, población y recursos” (SNP, 2021, p. 80), entonces podemos considerar que ese conjunto son los intereses vitales del Estado.

- Sobre los recursos naturales, el PNCO señala la connotación transnacional de las amenazas globales para la soberanía del Estado, haciendo énfasis en la extracción ilícita de recursos del mar (SNP, 2021, p. 80).

También plantea como política la vía de la coordinación bilateral con los países vecinos para gestionar los recursos transfronterizos (SNP, 2021, p. 99).

- Al respecto de las relaciones internacionales, el Estado debe propender a consolidar las relaciones con otros países del mundo a través de la cooperación y el establecimiento de relaciones comerciales, en particular estrechar los vínculos con Colombia y Perú, por ser países vecinos, para la protección de los intereses nacionales y derechos en el mar (SNP, 2021, p. 99); el PNCO obvia a Costa Rica con quien el Ecuador también comparte un límite político internacional al noroeste.

A diferencia de los planes anteriores, el PNCO plasma como una política de gobierno la obligación del Estado de utilizar el marco del derecho del mar para garantizar la soberanía en los espacios marítimos del Ecuador; y plantea dos metas al respecto, la primera sobre la finalización de la sustentación de la definición del límite exterior de la plataforma continental, y la segunda sobre la “inserción estratégica del país en la Antártida del 47% al 55%” (SNP, 2021, p. 100); más allá de esos planteamientos no se visibilizan objetivos dirigidos al aprovechamiento de los espacios marítimos para el desarrollo nacional.

3.2.2 Planes de Política Exterior, Defensa Nacional, Marítimas y Oceánicas.

Luego del análisis del marco constitucional y las políticas de los Planes de Desarrollo de los gobiernos del periodo 2012-2021, es pertinente verificar lo que plantean al respecto del mar las dos carteras del Estado ecuatoriano encargadas de la Política Exterior y de la Defensa Nacional. En el periodo de estudio, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana ha promulgado dos planes sobre la política exterior del país, en los que planteó lo siguiente al respecto de los espacios marítimos:

- El Primer plan abarcaba un largo período de catorce años, desde el 2006 al 2020. El “Plan Nacional de Política Exterior 2006-2020”, menciona que se debían promover los derechos de soberanía del Ecuador en el espacio marítimo, efectuarse acciones coordinadas con las entidades estatales encargadas de la defensa nacional para velar por los espacios marítimos y sus recursos, y participar en foros marítimos en todos los

niveles; además, la presencia Antártica del Ecuador tenía que ser activa (Ministerio de Relaciones Exteriores [MRE], 2006, p. 28-29).

- El segundo plan corresponde al “Plan Estratégico Institucional 2021-2025”, que propone precautelar la soberanía en las aguas jurisdiccionales, los intereses nacionales y los recursos marinos; además, traza como meta al 2025 la finalización de los avances para la extensión de la plataforma continental (MREMH, 2021, p. 35).

También plantea como parte del relacionamiento internacional el mejoramiento de cooperación sobre asuntos marítimos y pesqueros, apoyar la seguridad marítima e incrementar la participación del país en la Antártida (MREMH, 2021, p- 36-37).

Al respecto del Plan Nacional de Política Exterior 2006-2020, hay que considerar que el plan del período 2006-2020, fue elaborado previo a la adhesión a la CONVEMAR; por lo tanto, sus objetivos no obedecían a los derechos y obligaciones determinados para el Ecuador en la convención.

En cuanto al Plan Estratégico Institucional 2021-2025 considera como prioridad la integración regional con organismos cuyos objetivos no están directamente relacionados con el mar; entre ellos, Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC), Organización del Tratado de Cooperación Amazónica (OTCA), Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), Comunidad Andina, Foro para el Progreso e Integración de América del Sur (PROSUR), Mercado Común del Sur (MERCOSUR), Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA), Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y Alianza del Pacífico (MREMH, 2021, p. 46-47).

En el ámbito multilateral, el mismo plan, considera como prioridades las relaciones con la ONU, Organización de los Estados Americanos (OEA), Sistema Iberoamericano, Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), Cruz Roja y Organización Internacional para las Migraciones (MREMH, 2021, p. 47); podemos asumir que de estas organizaciones, las gestiones relacionadas al mar están incluidas en las relaciones con la ONU y sus diferentes órganos.

Por otro lado, la Política de la Defensa Nacional reconoce en un contexto estratégico que la adhesión a la CONVEMAR brinda al país el marco jurídico internacional necesario para el ejercicio de la soberanía en todos los espacios marítimos jurisdiccionales del país (MDN, 2018, p. 41).

Reconoce también que, en la Alta Mar, la Zona y en el continente Antártico el Ecuador posee intereses sobre los recursos para efectos del desarrollo nacional, a la vez enfatiza que el derecho internacional debe ser respetado en estas áreas geográficas (MDN, 2018, p. 42).

Para el Ecuador todas estas áreas o zonas marítimas se encuentran en la cuenca del Océano Pacífico, en la que son visibles dos contextos; al occidente grandes economías que utilizan la cuenca para transportar bienes y explotar recursos, y al suroriente los países de Sudamérica con Mares Territoriales y Zonas Económicas Exclusivas ricas en recursos naturales (MDN, 2018, p. 104).

Es en estos espacios que el Ministerio de Defensa Nacional plantea que el Estado tiene intereses que son fundamentales para el desarrollo y supervivencia de la población; a estos intereses los llama “Intereses Marítimos Nacionales” y los descompone en seis categorías: conciencia marítima, complejo geomarítimo, infraestructura científica y tecnológica, organismos y tratados internacionales, y sistema de marina mercante (MDN, 2018, p. 105).

La defensa de los intereses marítimo tiene su principal desafío en la ZEE, zona en la que la pesca INDNR de flotas pesqueras de banderas extranjeras causa gran impacto sobre los recursos vivos, afectando la economía nacional; por ello se requiere la cooperación con otros Estados para hacer frente a la amenaza de la pesca INDNR (MDN, 2018, p. 108-109).

Parte de los intereses marítimos también lo conforma la presencia del país en la Antártida, a través del Instituto Antártico Ecuatoriano adscrito al Ministerio de Defensa Nacional; enmarcado en tres perspectivas que explican la importancia de la Antártida; la primera corresponde a una visión geopolítica de los Estados de perseguir su presencia en el continente antártico por razones de soberanía y medioambiente; la segunda, es una visión geoestratégica debido a la ubicación del continente al respecto de los océanos próximos; y la tercera, una perspectiva geoeconómica en base a los recursos futuros que puedan obtenerse del continente y su mar adyacente (MDN, 2018, p. 112-113).

Por último, la Política de la Defensa Nacional presenta un escenario al año 2030 con el logro de completar la ampliación del límite exterior de la plataforma continental y el desarrollo de los intereses marítimos a través de políticas oceánicas adecuadas (MDN, 2018, p. 60).

Para concluir el estudio de las políticas internas, el 26 de noviembre de 2014 fueron publicadas en el Registro Oficial las Políticas Nacionales Oceánicas y Costeras con el fin de establecer políticas que abarquen todos los temas relativos a los espacios acuáticos jurisdiccionales y de interés (Comité Interinstitucional del Mar [CIM], 2014, art. 1).

Los temas establecidos por las políticas oceánicas consisten en la conservación y explotación de los recursos naturales en los espacios marítimos jurisdiccionales y en la Antártida, desarrollar la

investigación científica y tecnológica, apoyar las actividades productivas en los espacios marítimos jurisdiccionales y áreas de interés, fomentar el transporte marítimo, garantizar los derechos soberanos enmarcados en la CONVEMAR e impulsar la inserción del país en la cuenca del Pacífico (CIM, 2014, art. 1).

Entre la más importante, la política cuarta hace referencia al impulso de todas las actividades marítimas en los Espacios Marítimos Jurisdiccionales del Ecuador, en Alta Mar y en la plataforma continental (CIM, 2014, art. 1).

3.3 Derecho Internacional Público, asuntos marítimos del Ecuador.

3.3.1 Asuntos limítrofes y áreas de reserva.

Frente al derecho del mar, el Ecuador ha efectuado varias acciones tendientes a definir sus espacios marítimos jurisdiccionales y declarar sus derechos soberanos y jurisdiccionales; entre las cuales constan las declaraciones limítrofes con Colombia, Costa Rica y Perú, la entrega de información para la extensión del límite exterior de la plataforma continental y la declaración de adhesión a la CONVEMAR.

Siguiendo lo establecido en la CONVEMAR el Ecuador depositó ante el Secretario General de las Naciones Unidas (ONU, 1982, art. 16, 75, 84) las cartas náuticas que contienen los límites políticos internacionales marítimos acordados con los países vecinos (ver Anexo 3, Carta temática de límites marítimos), como vemos a continuación:

- Notas revérsales de Ecuador y Perú del año 2011 para acordar el límite marítimo en la latitud 03°23'31.65" S en coordenadas WGS-84 (ONU, 2011), para el mar territorial y ZEE de ambos países.
- El 2 de octubre de 2012, fue depositado la carta I.O.A. 41 del límite marítimo Ecuador-Colombia (ONU, 2012a), fijando el límite marítimo en la latitud 01°28'10.49" N en coordenadas WGS-84, para el mar territorial y ZEE de ambos países.
- El 21 de abril de 2014 Costa Rica y Ecuador acordaron las coordenadas geográficas para establecer las líneas geodésicas que dividen el área en la que se sobreponen las ZEE de ambos países (ONU, 2014), fijando de esta manera el límite marítimo que separa los espacios marítimos jurisdiccionales de los dos países.

Otra declaración presentada por Ecuador y Perú fue la declaración de bahía histórica del Golfo de Guayaquil. La declaración la entregó la Misión Permanente del Ecuador ante las Naciones Unidas al Secretario General mediante Nota Nro. 4-2-179/2016 del 3 de octubre de 2016 (ONU,

2016); en ella establecían el carácter de histórico del territorio que se encuentra en el mar territorial y aguas interiores de ambos países.

También dentro de las actuaciones del Ecuador utilizando el derecho del mar están incluidas las entregas de información para la ampliación del límite exterior de la plataforma continental; el plazo para la entrega de información a la CLPC fenecía diez años luego de la entrada en vigor⁹ de la CONVEMAR para el país, es decir el 24 de octubre de 2022; por ello fueron realizadas tres entregas parciales que validen la continuidad del procedimiento de extensión, como vemos a continuación:

- El 16 de diciembre de 2020 fue efectuada la primera entrega parcial (ONU, 2020, p. 2), esta fue una declaración conjunta de Ecuador y Costa Rica. Ambos países expresaron haber identificado un área para extender su jurisdicción nacional en la Cuenca de Panamá (ONU, 2020a, p.6).

Ambos países emprendieron expediciones científicas para recabar información batimétrica y morfológica que demuestra la prolongación natural de la plataforma continental de Costa Rica y Ecuador en la cuenca de Panamá, en una zona libre de disputas territoriales en la alta mar (ONU, 2020a, p. 15-16).

- El 20 de septiembre de 2021, el Ecuador presentó información preliminar sobre tres áreas adicionales en las que pretende extender el límite de su plataforma continental; el objetivo de tal presentación corresponde a la extensión en la “parte norte de la cordillera del Coco; la parte sur de la cordillera de Carnegie; y la cordillera de Colón” (ONU, 2021a, p.5).

Ecuador considera que las tres regiones son una extensión de la plataforma que rodea a las Islas Galápagos¹⁰, formada por la evolución geológica de esas cordilleras y conectada con el archipiélago; los estudios batimétricos indican que el fondo corresponde a las características geológicas de cordilleras submarinas, y como tal constituyen parte de la plataforma continental que rodea a Galápagos (ONU, 2021a, p. 9-11).

- El 1 de marzo de 2022, entregó una nueva presentación parcial de información a la CLPC sobre la parte sur de la cordillera de Carnegie con información que indica que el estudio

⁹ De acuerdo con el artículo 4 del Anexo II de la CONVEMAR, un Estado Parte “presentará a la Comisión las características de ese límite junto con información científica y técnica...dentro de los 10 años siguientes a la entrada en vigor”; sin embargo, en la décimo octava reunión de los Estados Parte de la CONVEMAR se decidió que “Queda entendido que el plazo a que se hace referencia en el artículo 4 del anexo II...puede satisfacerse mediante la transmisión al Secretario General de información preliminar” (documento SPLOS/183 puede verse en <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/398/79/PDF/N0839879.pdf?OpenElement>).

¹⁰ Ver Anexo 4, gráfico sobre las regiones en las que el Ecuador procura extender el límite de su plataforma continental.

batimétrico concluye que el lecho y el subsuelo son extensiones de formación natural de la plataforma continental de las Islas Galápagos (ONU, 2022a, p. 14).

Hay que comprender que a pesar de que la CLPC emita recomendaciones favorables para la extensión de la plataforma en la cuenca de Panamá, quedaría pendiente entre Costa Rica y Ecuador definir el límite de la plataforma continental extendida entre ambos países, en arreglo de lo que prescribe el derecho del mar (ONU, 1982, art. 83) y el derecho internacional consuetudinario sobre los acuerdos entre los Estados.

Este proceso de definir el límite exterior de la plataforma continental podría tardar muchos años, ya que el Ecuador no ha fijado una fecha para terminar los trabajos técnicos y científicos para presentar la totalidad de la información (ONU, 2021a, p. 15) requerida por la CLPC para recomendar sobre la determinación limítrofe; pero, además, el 9 de diciembre de 2020 en la trigésima reunión de los Estados Parte de la CONVEMAR el presidente de la CLPC informó que debido al aumento en el volumen de trabajo el tiempo de espera aproximado para instaurar una subcomisión es de once años, luego de la presentación de información de un país (ONU, 2020, p. 8); es decir, aun cuando el Estado cumpla con la meta de entregar el 100% de información a la CLPC hasta el 2025, sería apresurado decir que en el 2036, once años después, se habrían fijado los límites exteriores de las cuatro regiones a ser extendidas.

Además de los espacios marítimos establecidos en la CONVEMAR, el Ecuador cuenta con otras designaciones de espacios geográficos dentro de sus aguas jurisdiccionales alrededor de las Islas Galápagos, por su condición de Reserva Marina y Patrimonio Natural de la Humanidad.

Estas áreas son de importancia, ya que también influyen en la interpretación del derecho del mar aplicable al ejercicio de actividades marítimas y el libre tránsito en la ZEE insular; las características de aquellas áreas son las siguientes:

- La OMI (2005) designó, a solicitud del Ecuador, al Archipiélago de Galápagos como una Zona Marina Especialmente Sensible (art. 1), con base en la necesidad de protegerlo del tráfico internacional y las actividades marinas que puedan vulnerar la reserva.
- La resolución de la OMI sobre la Zona Marina Especialmente Sensible (ZMES) de Galápagos permitió que se establezca además de la ZMES un Área a Evitar, en la que las naves de cualquier tonelaje que transportan combustibles o material peligroso y cualquier otro tipo de nave con un tonelaje superior a las quinientas toneladas de registro bruto (OMI, 2006, anexo) deben inhibirse de transitar. Además, la OMI (2006a) estableció un sistema de notificación obligatorio para todas las naves que ingresen o transiten por la ZMES y/o el Área a Evitar, permitiendo al Estado tomar acciones en contra de naves que

incumplan con dicha obligación, siempre y cuando no sean opuestas al derecho internacional (art. 9 del anexo).

- La Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos (LOREG, 2015), estableció que la Reserva Marina de Galápagos (RMG) la conforma toda el área circunscrita por un límite de cuarenta millas marinas contadas a partir de las líneas de base (art. 18); en la que existen varias restricciones relacionadas a la navegación, pesca, turismo y otras actividades marinas.
- Además, la LOREG (2015) estableció el Área Marina de Protección Especial (AMPE) con el fin de controlar el transporte de materiales peligrosos en una zona comprendida por el área dentro de la extensión de sesenta millas marinas a partir de las líneas de base (art. 19).

En el ámbito internacional, la importancia de la RMG se soporta en que toda el área que la comprende, es identificada como Patrimonio Natural de la Humanidad; por lo tanto, todos los Estados Parte de la “Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural” tienen la obligación de proteger y conservar el patrimonio natural a todos los Estados Parte; por ejemplo, el Comité de Patrimonio Mundial en su última decisión manifestó sobre el reporte de conservación del Ecuador, que existe preocupación por la pesca INDNR alrededor del área de conservación (Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura [UNESCO], 2021, art. 6).

En cuanto al AMPE¹¹ cumple una función similar a la Zona a Evitar estipulada por la OMI en la cual el tráfico internacional de naves es restringido, sus áreas se encuentran sobrepuestas y abarcar una extensión similar.

3.3.2 Vínculos con Organizaciones Internacionales relacionadas al Derecho del Mar.

Utilizando el concepto de organizaciones internacionales de Herdegen y de la CONVEMAR, expuestos en la primera parte de esta investigación, vemos que el Ecuador forma parte de varias organizaciones conformadas por Estados, que están relacionadas con el derecho del mar.

La CONVEMAR establece que los Estados podrán utilizar organizaciones subregionales, regionales o mundiales para la conservación de recursos vivos en los espacios marítimos; como, por ejemplo, tomar medidas al respecto de poblaciones de peces que transitan entre ZEEs de

¹¹ Ver Anexo 4, gráfico sobre los límites de la ZMES, Zona a Evitar, RMG, AMPE dentro de la ZEE insular.

varios Estados o áreas adyacentes a la ZEE de un Estado ribereño, o tomar medidas sobre las especies altamente migratorias (ONU, 1982, art. 61, 63, 64).

De manera similar en la alta mar, los Estados que utilicen una misma zona de pesca en la alta mar pueden cooperar a través de organizaciones internacionales de pesca para la conservación de los recursos, sin afectar los derechos de terceros Estados (ONU, 1982, art. 118, 119).

El mismo mecanismo se establece en la CONVEMAR para los recursos no vivos que se encuentran en la Zona, para efectos de la investigación científica o la responsabilidad de las organizaciones internacionales auspiciadas por Estados para explotar recursos (ONU, 1982, art. 139, 143); considerando que la Autoridad es la entidad internacional encargada del control sobre los recursos que son patrimonio común de la humanidad en el suelo o subsuelo de la Zona.

Además, la convención hace énfasis en la cooperación mundial y regional de forma directa entre Estados o a través de organizaciones internacionales en torno a la protección y preservación del medio marino, la investigación científica marina y la transferencia de tecnologías (ONU, 1982, art. 197, 242, 270).

En tal sentido, el Ecuador forma parte de varios organismos regionales involucrados en las actividades marítimas en la región del Pacífico oriental, como se presenta a continuación:

- Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM) y el Acuerdo de Viña del Mar para desalentar la operación de buques deficientes en la región.
- Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS).
- Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT).
- Comisión de Pesca en Pequeña Escala, Artesanal y Acuicultura de América Latina y el Caribe (COPPESAALC) de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO, por sus siglas en inglés).
- Acuerdo sobre la Conservación de Albatros y Petreles (ACAP).
- Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur (SPRFMO).
- Red de Intercambio de Información y Experiencias entre Países de América Latina y el Caribe para Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca INDNR.

Considerando que de estos organismos están ligado directamente a la conservación, protección y explotación de recursos vivos, podemos asumir que el Ecuador con su participación en ellos demuestra altos intereses en la cooperación internacional para alcanzar un objetivo común de cuidado sobre los recursos del mar.

Además, cuando examinamos la conformación de las organizaciones internacionales y la sometemos a un análisis de redes (ver Gráfico 3), encontramos que la centralidad de la red se

Aquello implica que el área determinada por la CIAT para su competencia se ajusta al derecho del mar, ya que su función es la de una Organización Regional de Ordenamiento Pesquero (OROP) con miras en la conservación, uso sustentable y cuidado del ecosistema de las especies altamente migratorias relacionadas al atún en todo el Océano Pacífico Oriental (CIAT, 2022, párr. 1-9).

Ecuador forma parte de varios organismos internacionales que están relacionados con el mar; como, por ejemplo, Organización Mundial de Comercio, la Asociación Internacional de Autoridades de Señalización Marítima, Organización Hidrográfica Internacional y otros; sin embargo, solo ha sido considerado para el análisis aquellas que tienen una mayor influencia en la región OPO, como las mencionadas anteriormente.

CAPÍTULO IV

VISIÓN MARÍTIMA DEL ECUADOR FRENTE AL DERECHO DEL MAR

4.1 Intereses del Ecuador en el mar.

4.1.1 Intereses marítimos nacionales.

Como fue establecido en el capítulo anterior, el Ministerio de Defensa Nacional (2018) en la Política de la Defensa Nacional introdujo seis intereses marítimos nacionales (p. 105). Estos intereses pretenden encaminar una transformación para el desarrollo nacional, que circunscriba a todas las actividades que el Estado debería realizar para un adecuado aprovechamiento de sus Espacios Marítimos Jurisdiccionales (ARE, 2004, p. 21-22) y de sus intereses en el OPO como se discutirá a continuación.

Un interés marítimo adicional es reconocido por la Armada del Ecuador (2014a), la economía marítima (p. 72); como parte de las diferentes actividades que se realizan en los espacios marítimos y que aportan económicamente al desarrollo nacional.

En primer lugar, la Conciencia Marítima está ligada al desarrollo del imaginario nacional con respecto del mar y la dependencia que tiene la sociedad para su supervivencia (ARE, 2004, p. 34); con la evolución de una conciencia en la sociedad que permita comprender la necesidad de acercarse al mar, se busca que el avance hacia un pleno desarrollo sea factible, y que además el uso del medio marino sea sustentable.

En segundo lugar, la infraestructura científica y tecnológica forma parte de los intereses marítimos nacionales en virtud de la importancia que contiene el estudio del mar para un aprovechamiento íntegro (ARE, 2004, p. 52); por ejemplo, la investigación y desarrollo tecnológico para la explotación de recursos del suelo y subsuelo, como minerales, gas o petróleo. En el Ecuador cumplen y fomentan a la infraestructura científica organismos como el Instituto Oceanográfico de la Armada (INOCAR), Centro de Levantamientos Integrados de Recursos Naturales por Sensores Remotos (CLIRSEN), Instituto Nacional de Meteorología e Hidrología (INAMHI), Instituto Público de Investigación de Acuicultura y Pesca (IPIAP), Comité Nacional para el Estudio Regional del Fenómeno El Niño (ERFEN), Instituto Antártico Ecuatoriano, y las Universidades con programas académicos relacionados al estudio del mar.

Tercero, el Ministerio de Defensa Nacional cataloga a los organismos y tratados internacionales como parte de los intereses marítimos por el alcance que tienen en la comunidad internacional

los acuerdos que han sido formados sobre los derechos y responsabilidades de todos los Estados en el mar (ARE, 2004, p. 19).

Como cuarto punto, el sistema de marina mercante es considerado un interés marítimo debido al aporte que entrega el transporte de carga y pasajeros para el desarrollo nacional (ARE, 2004, p. 16); el sistema está conformado por las naves, gente de mar y todo el sistema que brindan apoyo a su funcionamiento.

Los intereses marítimos están concebidos para aportar en su conjunto al desarrollo nacional; por ejemplo la conciencia marítima fomenta el progreso científico y tecnológico, el cual a su vez fomenta un manejo sustentable de los recursos del mar y por lo tanto pretende mejorar la economía marítima; sin embargo, para esta investigación, ha sido considerado que la economía marítima y el complejo marítimo pueden individualmente aportar con información más tangible al respecto de los intereses del Ecuador en el mar; por este motivo, en adelante serán presentados varios datos relevantes sobre esos dos intereses marítimos.

El quinto interés marítimo corresponde a la economía marítima, definida como un reflejo de todos los recursos económicos generados a través de las actividades que giran en torno a la utilización del mar para el desarrollo de la sociedad (ARE, 2014a, p. 72).

Al respecto, los datos de las importaciones que llegan al Ecuador por los puertos estatales y privados permiten notar que las importaciones no petroleras superan en el período 2012-2021 en aproximadamente el doble a las importaciones petroleras; la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), que mantiene la concesión del Puerto Marítimo de Guayaquil y del Puerto de Aguas Profundas de Posorja es la entidad que maneja la mayor cantidad de carga importada, con un total de 13832579,74 toneladas métricas en el año 2021 (Ministerio de Transporte y Obras Públicas [MTO], 2021, p. 20), es decir el 49,02% de las importaciones por vía marítima.

El resto de las importaciones no petroleras se realizaron a través de puertos privados, también llamados Terminales Portuarios Habilitados (TPH) en el área de influencia de Guayaquil, en una cantidad de 6866809.16 toneladas métricas (MTO, 2021, p. 20), correspondiente al 38.8% de las importaciones nacionales. La Autoridad Portuarias de Puerto Bolívar (APPB), Autoridad Portuaria de Manta (APM) y Autoridad Portuaria de Esmeraldas (APE) registran volúmenes de importaciones no petroleras muy por debajo de los puertos de Guayaquil.

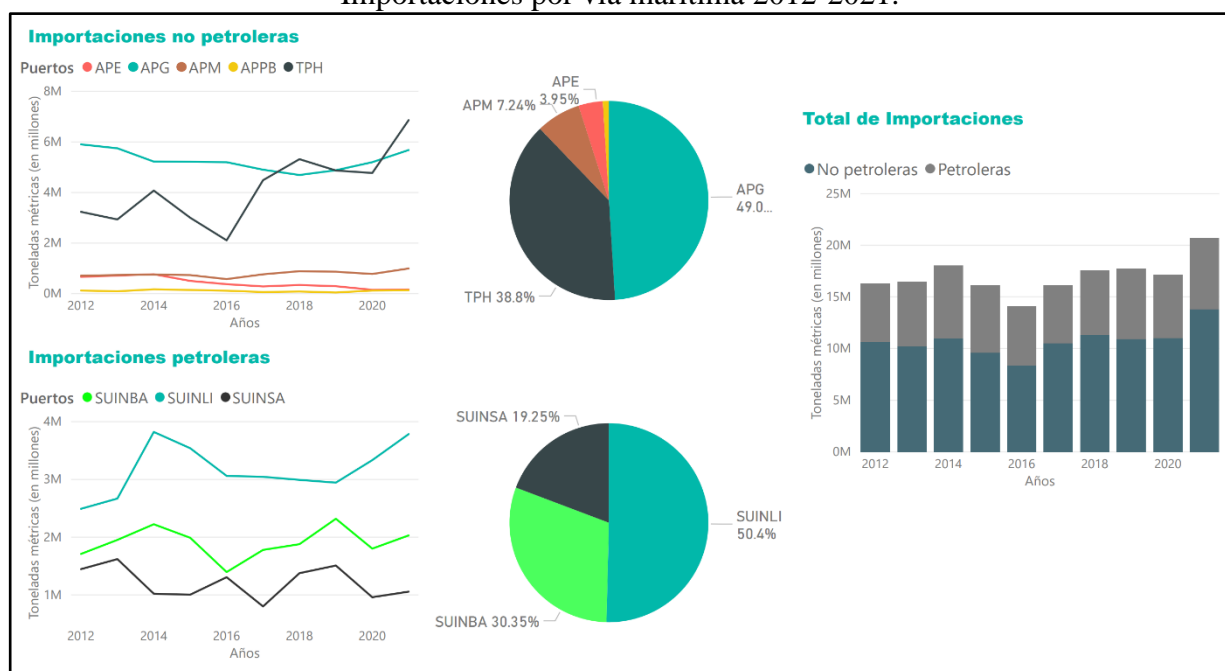
Los productos petroleros cuentan con tres zonas marítimas especializados para el manejo de tales sustancias; la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao (SUINBA) en la provincia de Esmeraldas cuenta con tres terminales offshore conformados por el Terminal Marítimo Esmeraldas, el Sistema de Oleoducto Transecuatoriano y el Oleoducto de Crudos Pesados, la Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad (SUINLI) en la provincia de Santa Elena,

que incluye al terminal gasero Monteverde; y la Superintendencia del Terminal de El Salitral (SUINSA) en la provincia del Guayas (MTOP, 2021, p. 128-156).

La mayor parte de las importaciones petroleras en el período 2012-2021 son efectuadas a través de la SUINLI, para el año 2021 fueron transportadas una cantidad de 3784479.48 toneladas métricas o 50.4% de las importaciones petroleras totales (MTOP, 2021, p. 21); estas abarcan productos como butano, propano, diésel, *fuel oil*, combustible de aviación y combustibles de varios octanajes.

La variación general entre la carga importada, no petrolera y petrolera, a través de los puertos de Ecuador fue de 16275667 toneladas métricas en el año 2012 a 20704401.1 toneladas métricas en el año 2021 (MTOP, 2021, p. 20-21); es decir en el período de estudio hubo un incremento del 27.21% en las importaciones por vía marítima, consolidado principalmente por las importaciones no petroleras a través de los TPH.

Gráfico 4
Importaciones por vía marítima 2012-2021.



Fuente: Estadísticas portuarias y de transporte marítimo (MTOP, 2021). Elaborado por: Autor.

En cuanto a las exportaciones efectuadas a través de los puertos ecuatorianos en el período 2012-2021, vemos que, al contrario de las importaciones, las exportaciones petroleras superan en el doble a las exportaciones no petroleras (MTOP, 2021, p. 20-21); podemos apresurarnos a decir que de acuerdo con las exportaciones la economía sigue soportándose en el petróleo.

Sin embargo, los datos advierten que, en el área de Guayaquil, los TPH han incrementado sus exportaciones de no petroleras de 2206671 toneladas métricas en el 2012 a 7129366.79 toneladas

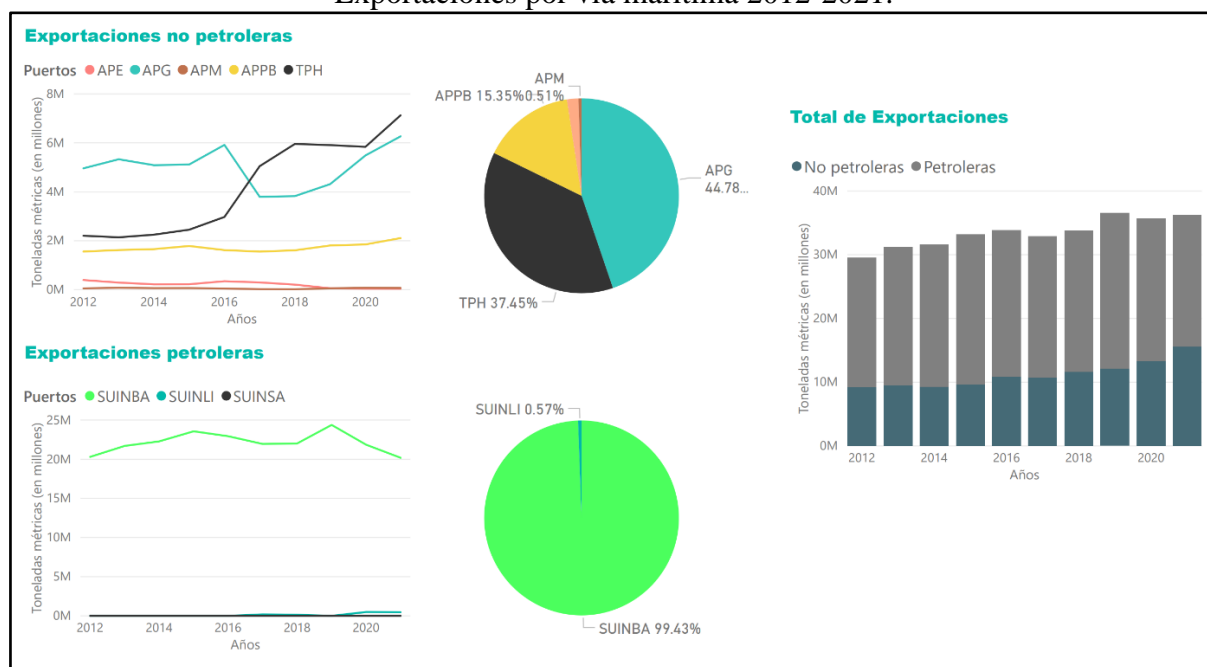
métricas en el 2021 (MTOP, 2021, p. 20); es decir, un incremento porcentual del 223.08% en nueve años, sin restar al volumen de los otros puertos del país, que han mantenido sus exportaciones promedio en el periodo estudiado.

Los puertos que manejaron la mayor cantidad de la carga exportada no petrolera fueron los que se encuentran bajo la influencia de Guayaquil, con 44.78% de carga por APG y 37.45% de carga por los TPH (MTOP, 2021, p. 20).

Las exportaciones petroleras se mantuvieron entre 20 y 25 millones de toneladas métricas (MTOP, 2021, 21), principalmente a través de los terminales marítimos bajo la SUINBA que manejó un 99.43% de la carga petrolera exportada en el período 2012-2021.

En total la carga exportada, no petrolera y petrolera, por vía marítima fue de 29474065 toneladas métricas en el 2012 y de 36265805.4 toneladas métricas en el 2021 (MTOP, 2021, p. 20-21); es decir, las exportaciones totales crecieron en un 23.04% durante el período de estudio, debido a las exportaciones no petroleras, como se manifestó anteriormente.

Gráfico 5
Exportaciones por vía marítima 2012-2021.



Fuente: Estadísticas portuarias y de transporte marítimo (MTOP, 2021). Elaborado por: Autor.

Otra forma tangible de comprender la importancia del transporte marítimo para el Ecuador es a través de los indicadores económicos del Banco Central del Ecuador (BCE); sin embargo, hay que advertir que los indicadores de importación y exportación del BCE para el período 2012-2021 contienen varias inconsistencias al respecto del total de carga que ingreso o salió del país y reflejan un menor tonelaje de carga movida que los datos entregados por los puertos nacionales.

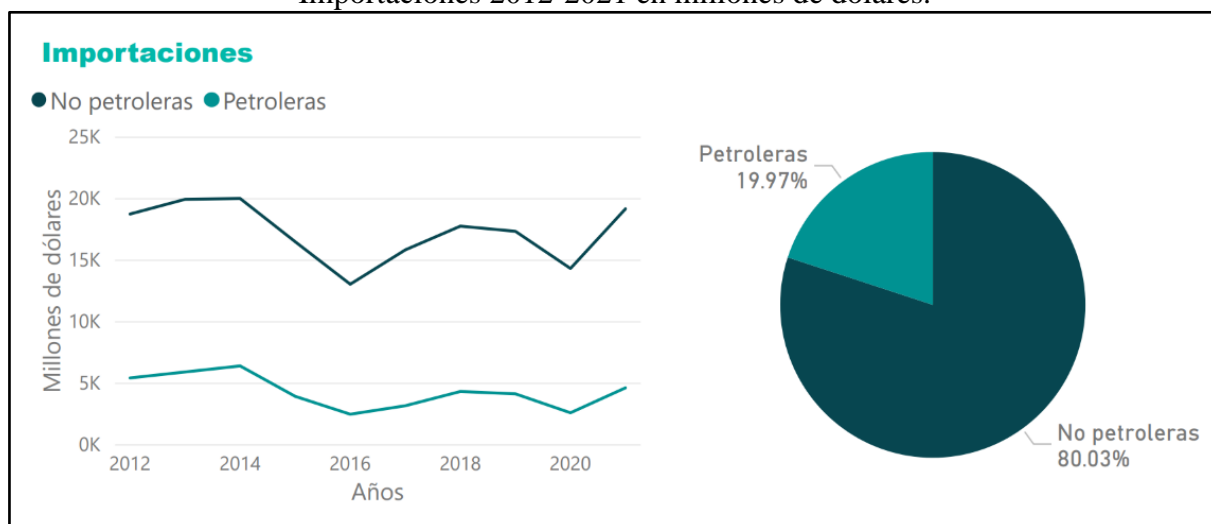
A pesar de aquello, no es objetivo de esta investigación determinar la procedencia o calidad de los datos; y, por lo tanto, se usarán las estadísticas del BCE por considerarlas datos oficiales, para obtener información que sea de utilidad.

Las importaciones no petroleras a través del período de estudio han mantenido un valor promedio de 17284 millones de dólares por año; con excepción del año 2016 en que decrecieron a 13060 millones de dólares (BCE, 2019, p. 17) y en el año 2020 en que disminuyeron a 14339 millones de dólares (BCE, 2022, p. 16).

Las importaciones petroleras en el mismo período mantuvieron un promedio de 4314 millones de dólares por año; demostrando también disminuciones sustanciales en los años 2016 y 2020; llegando a bajar hasta 2490 millones de dólares en el primero (BCE, 2019, p. 17) y a 2608 millones de dólares en el segundo (BCE, 2022, p.16).

Además, las importaciones no petroleras superan a las importaciones petroleras en función del valor económico, así como del tonelaje de carga importada; las importaciones no petroleras acapararon un 80.03% del total de valor monetario de las importaciones nacionales, mientras que las petroleras un valor de 19.97% (ver Gráfico 6).

Gráfico 6
Importaciones 2012-2021 en millones de dólares.



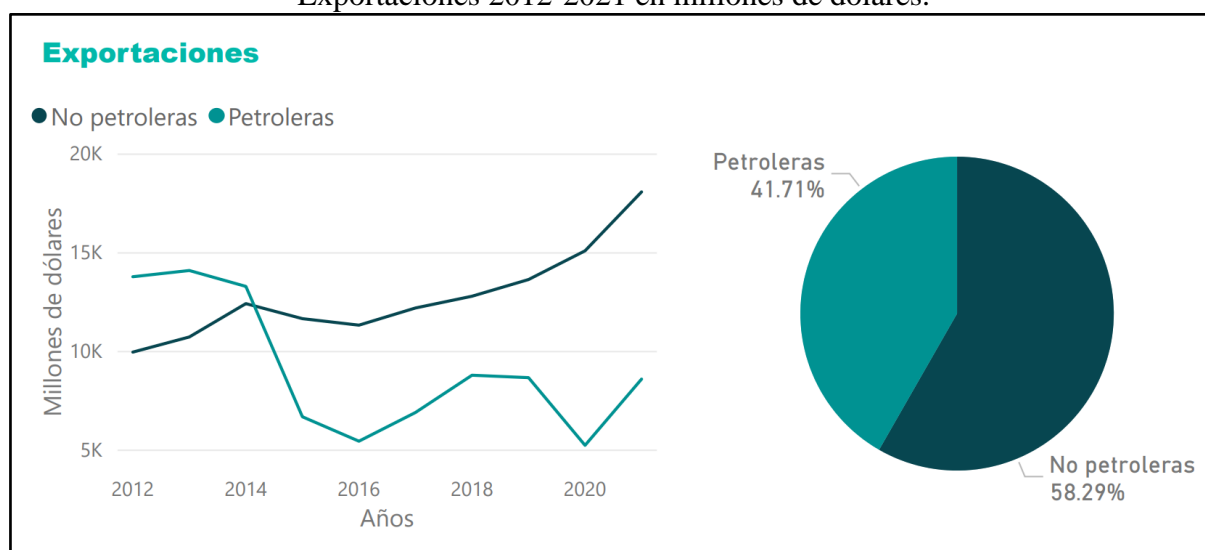
Fuente: Banco Central del Ecuador, años 2012-2015 (BCE, 2016, p. 12); años 2016-2018 (BCE, 2019, p. 17); años 2019-2021 (BCE, 2022, p. 16). Elaborado por: Autor.

En el lado de las exportaciones no petroleras, ascendieron de 9972.8 millones de dólares en el 2012 (BCE, 2016, p. 7) a 18091 millones de dólares en el 2021 (BCE, 2022, p. 7); el incremento porcentual en el período de estudio fue del 81.41%.

Mientras que las exportaciones petroleras descendieron de 13792 millones de dólares en el año 2012 (BCE, 2016, p. 7) a 8607.3 millones de dólares en el 2021 (BCE, 2022, p.7); es decir, un decrecimiento porcentual en el período 2012-2021 de 37.59%.

En total, el conjunto de las exportaciones tuvo un incremento del 12.35% en el período de estudio; principalmente gracias al aporte de las exportaciones no petroleras; que representaron un 58.29% del total de exportaciones (ver Gráfico 7).

Gráfico 7
Exportaciones 2012-2021 en millones de dólares.



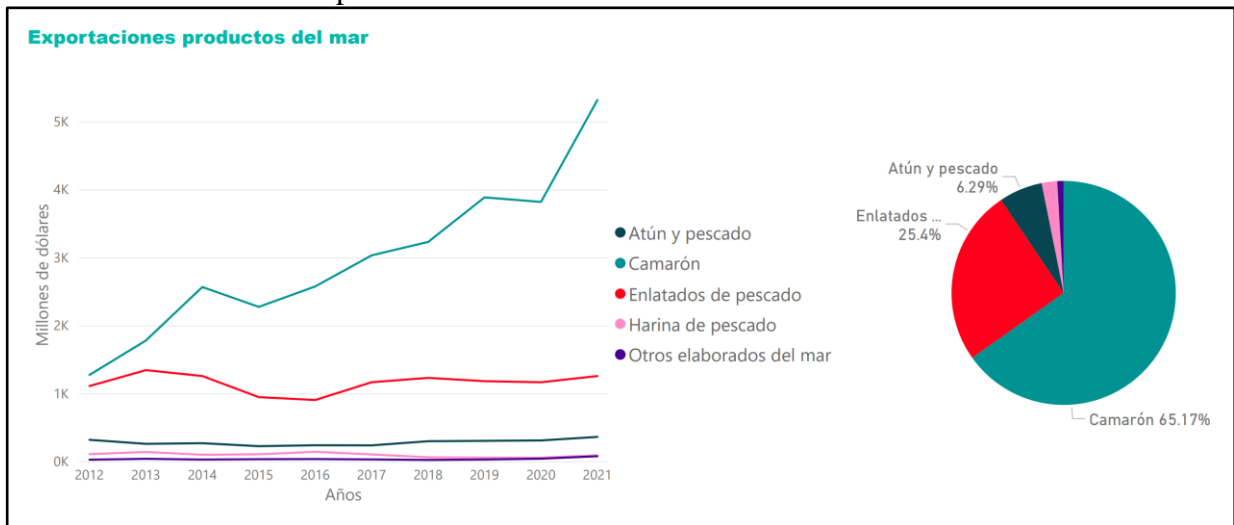
Fuente: Banco Central del Ecuador, años 2012-2015 (BCE, 2016, p. 7); años 2016-2018 (BCE, 2019, p. 7); años 2019-2021 (BCE, 2022, p. 7). Elaborado por: Autor.

Análogamente, los productos exportados que provienen del mar o que están directamente relacionados con su uso, como el camarón, atún y pescado, enlatados de pescado, harina de pescado y otros elaborados del mar tuvieron un incremento en los valores económicos del período 2012-2021; por ejemplo, el camarón pasó de 1278.40 millones de dólares en el año 2012 (BCE, 2016, p. 7) a 5323 millones de dólares en el año 2021 (BCE, 2022, p.7).

Por su lado, los productos provenientes de la industria atunera pasaron de 1439.5 millones de dólares (BCE, 2016, p.7) a 1692.70 millones de dólares (BCE, 2022, p.7), en el mismo período que el camarón.

En total las exportaciones de productos del mar crecieron de 2863.2 millones de dólares en el año 2012 (BCE, 2016, p. 7) a 7132.1 millones de dólares en el año 2021 (BCE, 2022, p. 7); es decir, aumentaron en un 149% en el período de estudio.

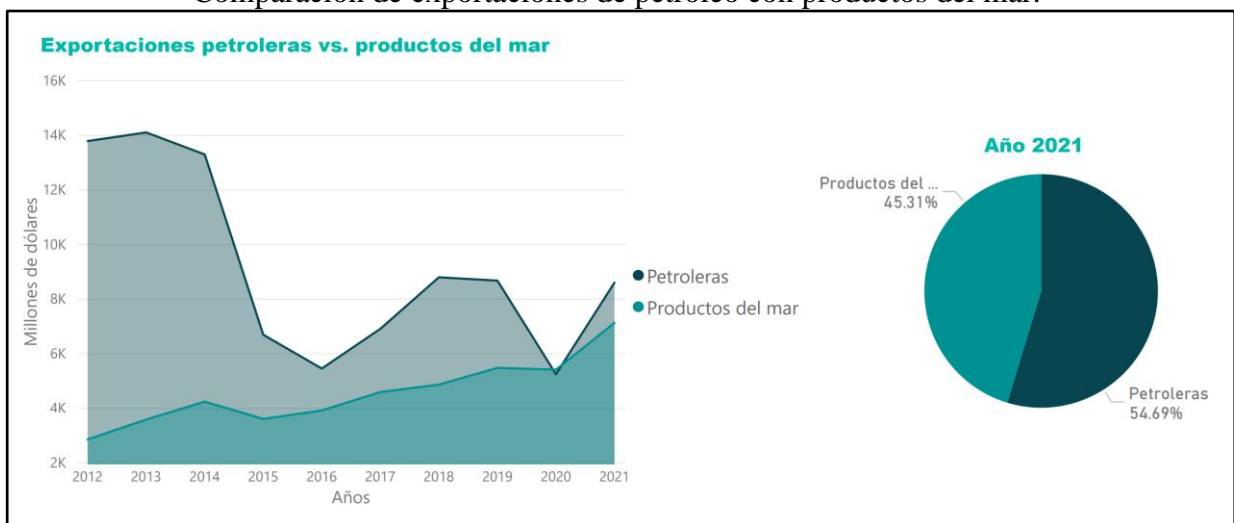
Gráfico 8
Exportaciones 2012-2021 en millones de dólares.



Fuente: Banco Central del Ecuador, años 2012-2015 (BCE, 2016, p. 7); años 2016-2018 (BCE, 2019, p. 7); años 2019-2021 (BCE, 2022, p. 7). Elaborado por: Autor.

Para ilustrar de mejor manera la importancia de la economía marítima, si comparamos las exportaciones petroleras con los recursos extraídos del mar ya procesados por la industria ecuatoriana, vemos que en el año 2021 el total de petróleo exportado tuvo un valor de 8607.3 millones de dólares; mientras que los recursos del mar procesados representaron un valor de 7132.1 millones de dólares (BCE, 2022, p. 7); es decir, los recursos del mar aportaron con un valor que representa el 79.35% de las exportaciones petroleras.

Gráfico 9
Comparación de exportaciones de petróleo con productos del mar.



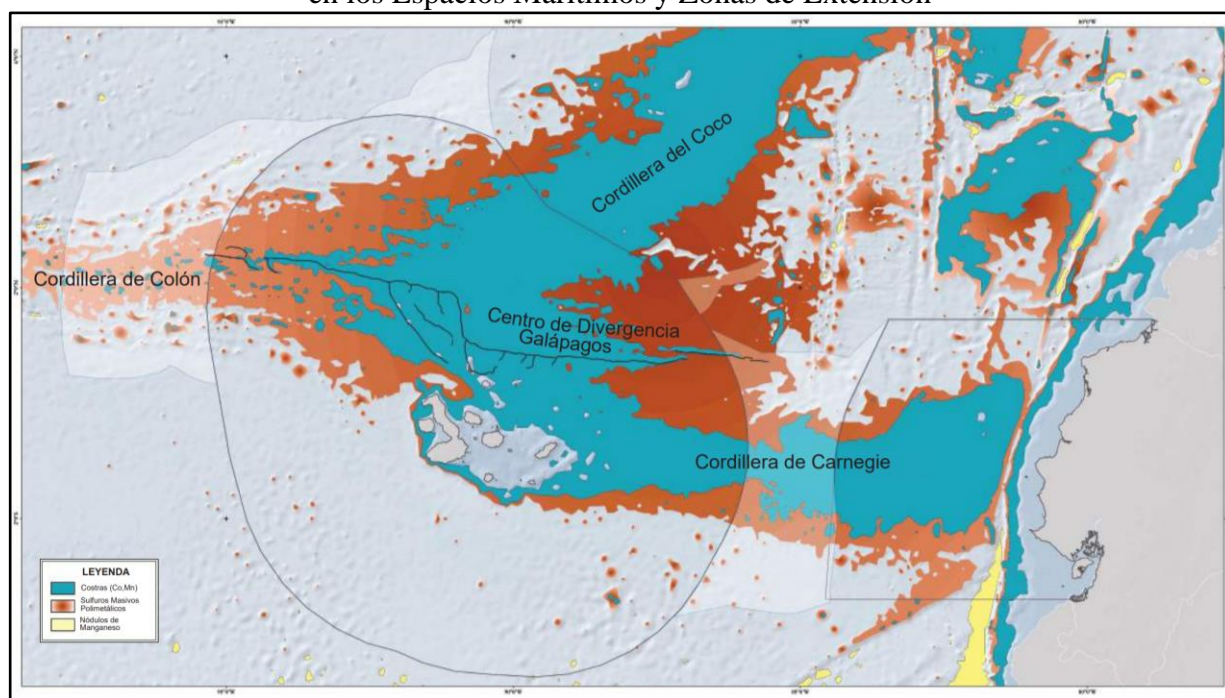
Fuente: Fuente: Banco Central del Ecuador, años 2012-2015 (BCE, 2016, p. 7); años 2016-2018 (BCE, 2019, p. 7); años 2019-2021 (BCE, 2022, p. 7). Elaborado por: Autor.

Estos indicadores económicos permiten percibir la importancia del mar para la economía nacional, un estudio económico profundo proporcionaría una visión más amplia incluyendo otros sectores que aprovechan el uso del mar, como el turismo marítimo en las Islas Galápagos o el consumo nacional de productos del mar; por lo pronto, en el sector externo los datos han aclarado la magnitud de la economía marítima.

El último interés marítimo nacional es el complejo geomarítimo, definido como las características geográficas y oceanográficas de un Estado junto a los recursos que contiene en sus espacios marítimos para el desarrollo nacional (ARE, 2004, p. 14); además de la posición geográfica que tiene un Estado para efectuar actividades marítimas frente a otros Estados y la influencia que puede recibir o ejercer en el área de sus intereses marítimos.

Entre los recursos que se pueden encontrar en los espacios marítimos jurisdiccionales tenemos los recursos vivos que son extraídos a través de la pesquería y los recursos no vivos que se encuentran en el suelo y subsuelo de la plataforma marina; como, por ejemplo, costras de cobalto y manganeso, sulfuros masivos polimetálicos, nódulos de manganeso, gas y petróleo.

Gráfico 10
Zonas Potenciales de Recursos Minerales Marinos
en los Espacios Marítimos y Zonas de Extensión



Fuente: Carta didáctica del Territorio Marítimo del Ecuador (MDN, 2017a). Elaborado por: Ministerio de Defensa Nacional.

Al respecto, Ecuador posee dentro de la ZEE insular en la grieta de Galápagos (ver Gráfico 10), al Este de las islas, un área de posible minería submarina de depósitos masivos¹² de sulfito a una profundidad de entre 2600 a 2850 metros; sin embargo, en un estudio de los años ochenta la empresa Preussag realizó tres cruceros en el lugar y determinó que los depósitos encontrados no reúnen características suficientes para ser explotados económicamente (AIFM, 2006, p. 390).

La exploración para determinar la viabilidad de explotar los recursos minerales del suelo en la plataforma continental ecuatoriana es prácticamente nula; sin embargo, los estudios oceanográficos realizados por el Instituto Oceanográfico de la Armada demuestran que existen varios lugares con probabilidad de ser explotados por concentrar cobalto, manganeso y sulfuros masivos polimetálicos (ver Gráfico 10).

En el Golfo de Guayaquil el Estado cuenta con el bloque petrolero 6, en el cual se encuentra el “Campo Amistad” del que se extrae gas natural para la planta deshidratadora de Bajo Alto con reservas probables de aproximadamente 360 billones de pies cúbicos; de acuerdo con la Empresa Pública Petroecuador, este campo provee de gas natural para la industria de Azuay, Guayas y Pichincha (Petroecuador, 2013, p. 55).

Ahora bien, otros factores que componen el complejo geomarítimo no son estacionarios, como la pesca; tienen una estrecha interconexión con otros puntos en el globo, como las líneas de comunicación marítima; o simplemente se encuentran fuera de los espacios marítimos jurisdiccionales, como la alta mar, la zona o la Antártida; esa base motiva a analizar el resto de los componentes del complejo geomarítimo por separado, en el siguiente apartado.

4.1.2 Intereses marítimos en el Océano Pacífico Oriental.

En cuanto a los recursos vivos que se extraen del mar pudimos observar en los indicadores de la economía marítima que representaron en el año 2021 un valor de 7132.1 millones de dólares (BCE, 2022, p. 7); por consiguiente, corresponde determinar los espacios marítimos en los que se efectúan las actividades pesqueras por parte de las naves de bandera ecuatoriana.

Para este efecto se utilizará los datos de Global Fishing Watch (GFW) para la generación de mapas con información al respecto de las flotas pesqueras en el océano Pacífico; los datos de GFW son considerados válidos en razón de su proceso de obtención a través de los sistemas de monitoreos de naves de Belice, Brasil, Chile, Costa Rica, Ecuador, Indonesia, Panamá y Perú, bajo autorización de dichos gobiernos; además utiliza datos obtenidos de los Sistemas de

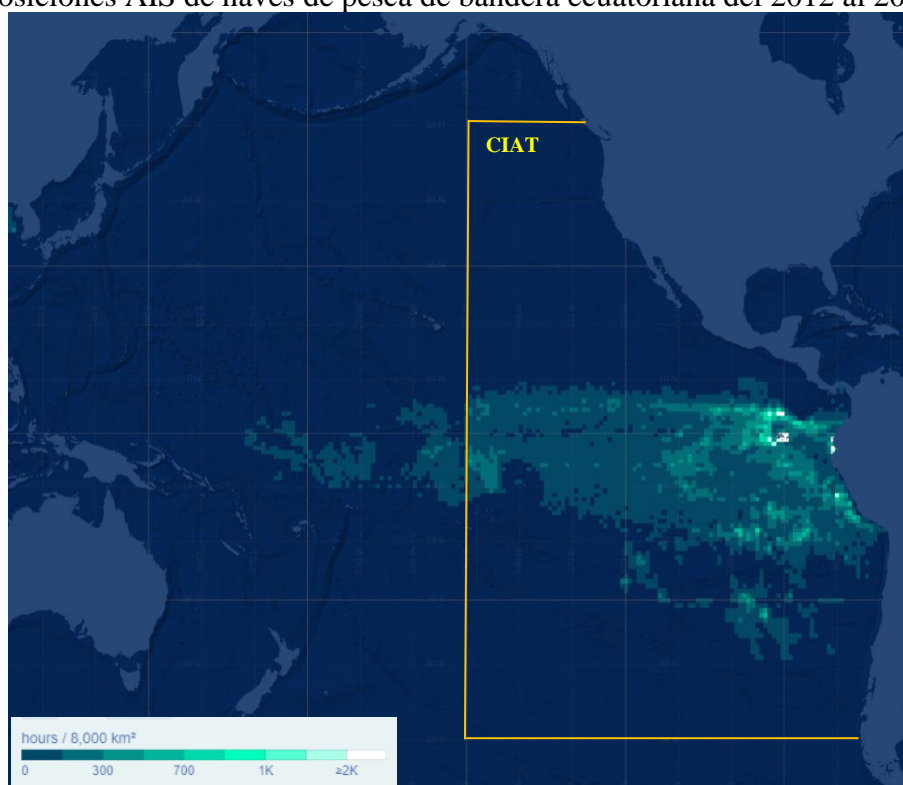
¹² Masivo se refiere al alto contenido de minerales; más no al tamaño del depósito.

Identificación Automático (AIS, por sus siglas en inglés) de las naves pesqueras que son recolectados por estaciones terrestres o satelitales (GFW, 2022, párr. 3-8).

El AIS fue creado como una ayuda a los navegantes para evitar colisiones, a través del intercambio de datos de las naves cercanas como posición, velocidad, identificación y otras variables que además pueden ser recopiladas por estaciones terrestres; no obstante, una investigación conducida por representantes de GFW, Google, National Geographic, Skytruth, Universidad de California, Universidad Dalhousie y Universidad de Stanford permitió que logren elaborar un algoritmo de detección de actividades o esfuerzo pesquero de los datos recabados del AIS, alcanzando un modelo con la capacidad de identificar seis tipos de naves pesqueras con precisión del 95% y con posibilidad de detectar actividades de pesca con 90% de fiabilidad (Kroodsma *et al.*, 2018, p. 904-905); aquel algoritmo es el utilizado por GFW para compartir datos abiertos sobre la actividad pesquera en todo el globo.

Los datos procesados permiten observar que en el período 2012-2021 la flota pesquera ecuatoriana ocupó un área entre el paralelo 10° Norte y el paralelo 30° Sur, llegando hasta el paralelo 170° Este en la cuenca del pacífico; sin embargo, el esfuerzo pesquero se concentra en el área de aplicación de la CIAT (ver gráfico 11), sobre todo alrededor de las Islas Galápagos.

Gráfico 11
Posiciones AIS de naves de pesca de bandera ecuatoriana del 2012 al 2021.



Fuente: Global Fishing Watch (GFW, 2022). Elaborado por: Adaptación del autor.

El estudio de Kroodsmá *et al.* (2018) encontró que la mayoría de los Estados pescan dentro de sus ZEE y que el 85% del esfuerzo pesquero en alta mar es ejecutado por China, España, Taiwán, Japón y Corea, mostrando disminuciones estacionales en períodos como Navidad o para el caso de China durante el año nuevo chino o la moratoria pesquera de ese país (p. 906); en consecuencia, con el fin de formar una idea de la presencia de flotas pesqueras internacionales en el Pacífico, abordaremos el análisis solo de la presencia de la flota de China y España.

El esfuerzo pesquero de las naves de bandera China es importante en la cuenca del Pacífico, esa flota ocupa toda la extensión del Pacífico, concentrándose principalmente entre el paralelo 15° Norte y 20° Sur; con una alta presencia en los exteriores de las Islas Galápagos y frente a las costas de Perú (ver Anexo 6, numeral 1).

España ubica su flota pesquera en un espacio similar, pero con el mayor volumen de pesca realizado frente a Chile y en menor cantidad a aproximadamente 300 millas marinas de las Islas Galápagos (ver Anexo 6, numeral 2).

Por otro lado, los países del continente americano con mayor presencia en el Pacífico son Colombia, Ecuador, EE. UU., México y Panamá. De estos países, Colombia y Panamá efectúan sus actividades pesqueras en un área similar a la de Ecuador; pero la flota pesquera colombiana tiene mayor actividad en los exteriores de la ZEE exclusiva de Ecuador; mientras que, los EE. UU. efectúa gran parte de su esfuerzo pesquero en su ZEE y en los alrededores de Hawái (ver Anexo 6, numerales 3, 4, 5).

La flota pesquera mexicana también realiza un importante esfuerzo pesquero en el Pacífico (ver Anexo 6, numerales 6), sobre todo en la parte norte de la zona de la CIAT; el volumen de captura de atún en dicha zona de la flota mexicana es el segundo luego de Ecuador. Durante el año 2021 Ecuador capturó 276641 toneladas métricas, mientras que México capturó 130000 toneladas métricas (CIAT, 2022, p. 38).

De acuerdo con los registros de la CIAT las capturas de atún en la zona de la convención en porcentajes fueron de 42.5% de capturas por Ecuador, 20% de México, 12.4% de Panamá, 6.7% de Colombia, 6.3% de Venezuela, 5.2% de EE. UU., 2.5% de Nicaragua y 4.4% del resto de países miembro de la convención (CIAT, 2022, p. 38).

Además de Colombia, los otros Estados que comparten límites marítimos con Ecuador ejercen actividades pesqueras dentro de sus ZEE, las cuales colindan con la ZEE ecuatoriana (ver Anexo 6, ver numerales 7 y 8); es decir, sus actividades se circunscriben a sus territorios y no a la alta mar, como es el caso de Ecuador.

El análisis de las posiciones de las diferentes flotas pesqueras en el Pacífico permite comprender la importancia que debe otorgarse a la zona de la CIAT en virtud de los intereses del Estado ecuatoriano en la extracción de recursos vivos en ese espacio geográfico.

Otro punto importante para el complejo geomarítimo es la posición geográfica al respecto de otros Estados y las conexiones que surgen para enlazar las líneas de comunicación marítima para el transporte de mercancías.

El Servicio de Tráfico Marítimo Global (GTMDS, por sus siglas en inglés) brinda acceso a información sobre la densidad de tráfico de diferentes tipos de nave en todo el globo (GTMDS, 2022, párr. 1); a diferencia de GFW que se enfoca en las naves de pesca, este servicio permite obtener información sobre los buques de carga y la densidad del tráfico; en otras palabras, las rutas más utilizadas para el transporte de carga por vía marítima.

GTMDS también recopila datos del sistema AIS y utiliza como base para su metodología de cálculo de densidades el “EU Vessel Density Map Detailed Method” (GMTDS, 2022, párr. 2); esto permite eliminar actividades anómalas o erróneas que presenten los datos y ajustar los algoritmos para cálculos globales.

La posición geográfica del Ecuador en la cuenca del Pacífico podría sugerir que nos encontramos en ventaja al ubicarnos sobre la línea equinoccial y tener acceso a ambos hemisferios; sin embargo, la realidad es otra, tanto el mapa de densidad de tráfico del año 2012 como el del año 2021 (ver Anexo 7) demuestran lo contrario.

La densidad del tráfico desde Ecuador refleja que las naves de carga que ingresan o salen de los puertos del país tienen conexiones al sur especialmente con los puertos de Paita y Callao en Perú, y Valparaíso en Chile; mientras que al norte principalmente con los puertos de Buenaventura en Colombia, Balboa en Panamá y Manzanillo en México (ver Gráfico 12); y no conexiones directas con los grandes centros distribuidores de carga, a excepción del Canal de Panamá que es un paso necesario para la carga hacia Europa.

Esto puede ser explicado si consideramos que las naves de carga cumplen con itinerarios que atraviesan puertos de diferentes países para recolectar carga y trasladarla a los grandes centros marítimos en China, Japón, EE. UU., Europa o Panamá; para luego redistribuir la carga hacia los destinos finales. Para aclarar la idea tomemos como ejemplo la ruta Guayaquil a Hong Kong, esta ruta cubierta por la empresa naviera Maersk tiene un itinerario que atraviesa los puertos de Hong Kong, Yantian, Ningbo, Shanghai, Qingdao, Busan, Yokohama, Manzanillo, Lázaro Cárdenas y arriba a Guayaquil luego de cuarenta y un días de navegación (Maersk, 2022).

Gráfico 12
Densidad de tráfico de naves de Ecuador en el año 2021.



Fuente: Global Maritime Traffic Density Service (GMTDS, 2022a). Elaborado por: GMTDS.

Otro indicador del volumen de carga portuaria de un país es el *throughput*¹³, según el Informe Portuario 2021 de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) el Ecuador se ubicó por debajo Brasil, Panamá, México, Colombia, Chile y Perú, en el puesto número siete con un *throughput* de 2364017 TEU¹⁴, que representó un crecimiento de 3.4% al respecto del año 2020 (Barleta y Sánchez, 2022, p. 15).

En comparación, Colombia aumento su *throughput* en 7.7% y Perú en 8.6% al respecto del año 2020; estos indicadores pueden interpretarse como la capacidad de los Estados vecinos en aumentar la importación de materia prima para su industria y reexportarla como bienes (Barleta y Sánchez, 2022, p. 15-18) o en el crecimiento de su producción nacional de materia prima y alimentos exportables; en todo caso, las estadísticas demuestran que Ecuador ha logrado aumentar la cantidad de productos exportables a través del período 2012-2021.

Por otra parte, dentro del complejo geomarítimo debe incluirse a la Antártida, territorio en el que el Ecuador considera que existen intereses geopolíticos bajo consideraciones territoriales, ambientales y económicas (MDN, 2018, p. 113).

En el ámbito territorial, la Antártida tiene una posición que abarca el paso interoceánico entre los océanos Pacífico, Atlántico e Índico y puede ser susceptible de reclamaciones territoriales; en el ámbito ambiental, la importancia es concedida por los efectos equilibradores del clima

¹³ El *throughput* mide la cantidad de carga movilizada (entrada y salida) en un puerto a través de un período de tiempo establecido.

¹⁴ *Twenty Equivalent Unit* (TEU) es la unidad utilizada para referirse a contenedores de 20 pies.

global que tiene ese continente; y en el ámbito económico, debido a las posibilidades de extracción de recursos en el mar adyacente de ese territorio (MDN, 2018, p. 113).

El Estado ecuatoriano ha formulado una serie de políticas que han permitido que se sostenga la investigación de científicos nacionales a través de continuas expediciones desde el año 1987 hasta el presente; además de la instalación de la Estación Científica Pedro Vicente Maldonado en 1990 (MDN, 2018, p. 111).

Finalmente, en el complejo geomarítimo también es necesario considerar las amenazas a las actividades marítimas, varias de ellas de carácter transnacional. Por ejemplo, el Ecuador es considerado como un país de tránsito de narcóticos, en el que se realiza el almacenamiento de la droga proveniente de Colombia y Perú, para luego ser transportada por vía marítima hacia Centroamérica o Europa (ONU, 2020b, p.8).

Las provincias costeras “son las preferidas por los narcotraficantes para cumplir sus acciones ilícitas en Ecuador” (Ricaurte, 2016, p. 74), esto implica el traslado de estupefacientes por la vía aérea, terrestre o marítima, para luego enviarla fuera del país a través del mar.

Otra amenaza transnacional en los espacios marítimos jurisdiccionales es la pesca INDNR, el “Acuerdo sobre medidas del Estado Rector del Puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada” promovido por la FAO, expresaba la preocupación de los Estados sobre los efectos negativos de esa actividad ilícita para la seguridad alimentaria, la conservación del ecosistema marino y el uso sostenible de los recursos pesqueros (FAO, 2009, p. 68).

El problema de la pesca INDNR también afecta al Ecuador, durante varios años el país ha considerado una amenaza la presencia de naves de bandera extranjera en las cercanías de su ZEE; tal es el caso que el 3 de noviembre del 2020, los presidentes de Colombia, Chile, Ecuador y Perú, reunidos en Santiago de Chile efectuaron una declaración conjunta sobre la conservación y explotación de los recursos vivos en los espacios adyacentes a las ZEE de esos países (MREMH, 2020, párr. 1-3).

En aquella declaración, los mandatarios hicieron referencia a la importancia de las OROP para la conservación de los recursos ante la presencia de flotas extranjeras dedicadas a la pesca que amenazan los recursos altamente migratorios en los espacios marítimos adyacentes a las ZEE del Pacífico suroriental (MREMH, 2020, párr. 7-8).

Otras amenazas menos frecuentes existen en el complejo geomarítimo; por ejemplo, la contaminación por derrame de hidrocarburos, las actividades de recolección de información en la ZEE e incluso eventos naturales que afectan el desarrollo de actividades marítimas.

4.2 Una visión marítima a la deriva.

4.2.1 Interpretación de la visión marítima del Ecuador 2012-2021.

Para interpretar cuál ha sido la visión del Ecuador al respecto del mar desde la adhesión a la CONVEMAR, esto es en el período 2012 al 2021, utilizaremos lo discutido y analizado sobre la Constitución de la República y los diversos planes y políticas que fueron examinados con anterioridad.

Del análisis efectuado en el capítulo anterior sobre los principios de soberanía, intereses nacionales, recursos y relaciones internacionales, pudimos encontrar que guardan una estrecha relación con las actividades marítimas y con el derecho del mar, para el ejercicio de derechos, deberes y responsabilidades en los espacios marítimos.

Por lo tanto, para componer la visión que ha tenido el Ecuador hacia el mar durante el período de estudio la base sobre la que será edificada acoge los asuntos relativos a la soberanía, intereses nacionales que implica los recursos naturales y las relaciones internacionales, todos ellos circunscritos en los espacios marítimos y las áreas de intereses en el mar.

En primer lugar, al respecto de la soberanía la Constitución contiene elementos que permiten reconocer como la sociedad ecuatoriana, que la aprobó a través de referéndum constitucional, concibe los espacios marítimos y su uso para el desarrollo nacional. Así tenemos que desde la óptica del derecho internacional y el concepto de Estado de Herdegen (2005) que incluye a la población, territorio, gobierno y comunidad internacional (p. 72), el Ecuador ha utilizado el derecho del mar para establecer sus límites territoriales en el mar bajo una norma ampliamente aceptada por la comunidad internacional.

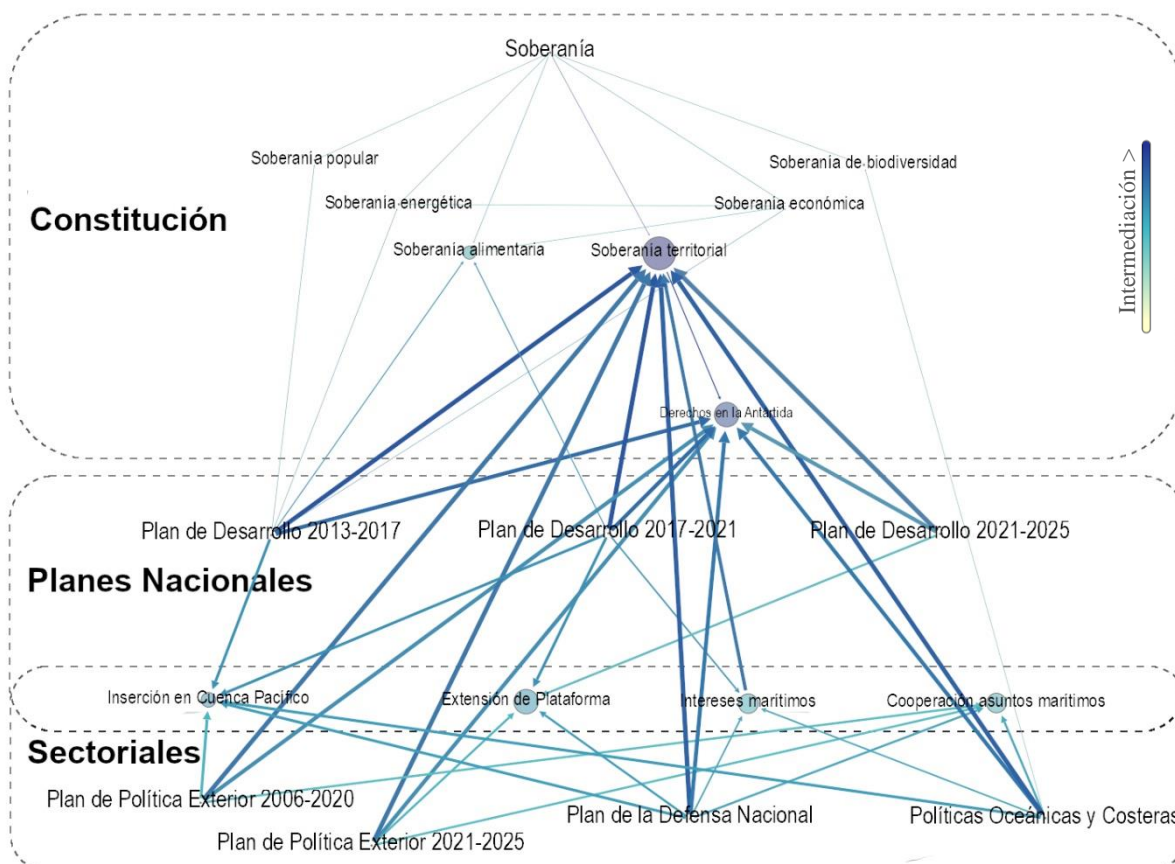
Esto ha permitido que el Ecuador en arreglo a lo que determina su Constitución, sobre su territorio y la determinación de los límites en concordancia con los tratados vigentes (CRE, 2008, art. 4) pueda amparar su soberanía absoluta sobre un mar territorial de doce millas marinas, su suelo, subsuelo y espacio suprayacente, además de una soberanía limitada en una zona contigua de doce millas marinas, y una zona económica exclusiva de ciento ochenta y ocho millas marinas, con su suelo, subsuelo y espacio suprayacente.

Pero, además al ampararse en el derecho del mar el Ecuador ha manifestado su interés de aprovechar el derecho internacional para obtener derechos sobre una plataforma continental extendida (ONU, 2012, p. 2); lo cual otorga al Estado soberanía sobre la exploración y explotación de los recursos del suelo y subsuelo del área extendida, independiente de la condición jurídica de la columna de agua suprayacente a la plataforma.

Ahora bien, al integrar lo descrito sobre soberanía en la norma constitucional junto a los planes nacionales de desarrollo y los planes sectoriales es posible distinguir los puntos de interés sobre la soberanía en los espacios marítimos y la evolución normativa, a través de un análisis de red para encontrar la intermediación de las conexiones (ver Gráfico 13).

Por ejemplo, la Constitución abarca diferentes tipos de soberanía, entre ellas las que más relación sostienen con las actividades en el mar son la soberanía territorial y la soberanía alimentaria (ver Gráfico 13); al respecto de la primera, los tres planes nacionales del período de estudio proponen que el gobierno debe garantizar la soberanía en el territorio marítimo nacional (SENPLADES, 2013, p. 33; SENPLADES, 2017, p. 85; SNP, 2021, p. 99), al igual que la inserción estratégica en la Antártida.

Gráfico 13
Análisis de relacionamiento sobre soberanía entre Constitución y planes.



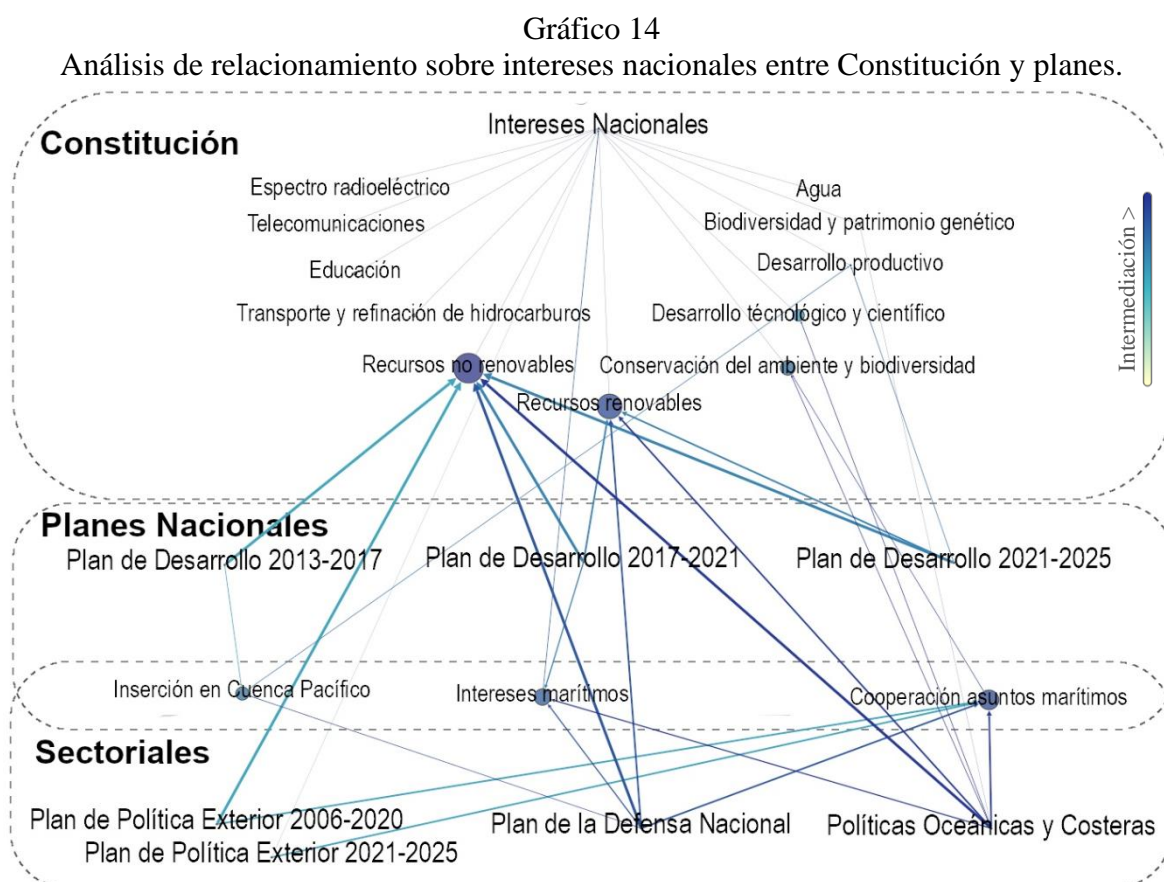
Fuente: CRE, 2008; SENPLADES, 2013; SENPLADES, 2017; SNP, 2021; MRE, 2006; MREMH, 2021, MDN, 2018; CIM, 2014. Elaborado por: Autor.

Podemos observar (ver Gráfico 13) que los asuntos relacionados a la inserción en la cuenca del Pacífico, extensión de la plataforma continental, el desarrollo de los intereses marítimos y la cooperación internacional no son atendidos por los planes de desarrollo de los gobiernos de

turno, más bien son los sectores los que buscan impulsarlos a través de la participación en foros marítimos (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2006, p. 28), extensión de la plataforma continental, relacionamiento internacional en asuntos de índole marítima (MREMH, 2021, p. 35), el impulso de los intereses en el mar como parte de la soberanía del Estado (MDN, 2018, p. 105) o el fomento del país en la cuenca del Pacífico (CIM, 2014, art. 1).

En segundo lugar, como ha sido discutido, la Constitución plantea varios intereses nacionales en ámbitos que deben apalancar el desarrollo nacional, como el económico, educativo, biodiversidad, agua y otros. Los recursos naturales también forman parte de los intereses nacionales ya que son considerados patrimonio del Estado (CRE, 2008, art. 1).

Los planteamientos de los planes de desarrollo y los planes sectoriales revelan que los recursos renovables y no renovables son los que demandan mayor atención en cuanto a los intereses nacionales en los espacios marítimos (ver Gráfico 14); a través del período de estudio, el interés en los recursos naturales ha sido permanente y específico para todos los planes estudiados, incluso considerando a los recursos no renovables como patrimonio estatal.



Fuente: CRE, 2008; SENPLADES, 2013; SENPLADES, 2017; SNP, 2021; MRE, 2006; MREMH, 2021, MDN, 2018; CIM, 2014. Elaborado por: Autor.

Del análisis de los puntos en los que existen intermediación entre los diferentes planes tomados en cuenta en el período de estudio y la Constitución, observamos que al igual que en el caso de la soberanía, el interés de los planes nacionales de desarrollo en la cuenca del Pacífico, los intereses marítimos y la cooperación en asuntos marítimos es inconsistente (ver Gráfico 14); son los planes sectoriales los que incorporan importancia al desarrollo de las actividades precitadas en los espacios marítimos.

Por lo tanto, podemos asumir que los recursos naturales son necesarios para la supervivencia del Estado. No pueden existir compromisos que cedan soberanía los espacios marítimos en los que están localizados esos intereses, ya que son patrimonio del Estado (CRE, 2008, art. 1); es decir son vitales para el desarrollo nacional; los demás intereses como el desarrollo tecnológico y científico, la conservación del ambiente y el desarrollo productivo pueden considerarse intereses secundarios que complementan los primeros.

En tercer lugar, en cuanto a las relaciones internacionales y el mar, la Constitución categoriza a la integración regional como un objetivo estratégico (CRE, 2008, art. 423) que permita generar políticas de defensa regional, cooperación económica y estrategias regionales para conservar el patrimonio natural.

El derecho internacional es una norma de conducta para el Ecuador (CRE, 2008, art. 416); por lo tanto, los planes de desarrollo nacional y los planes sectoriales a través del período de estudio han asumido de forma invariable esa disposición de la Carta Magna (ver Gráfico 15).

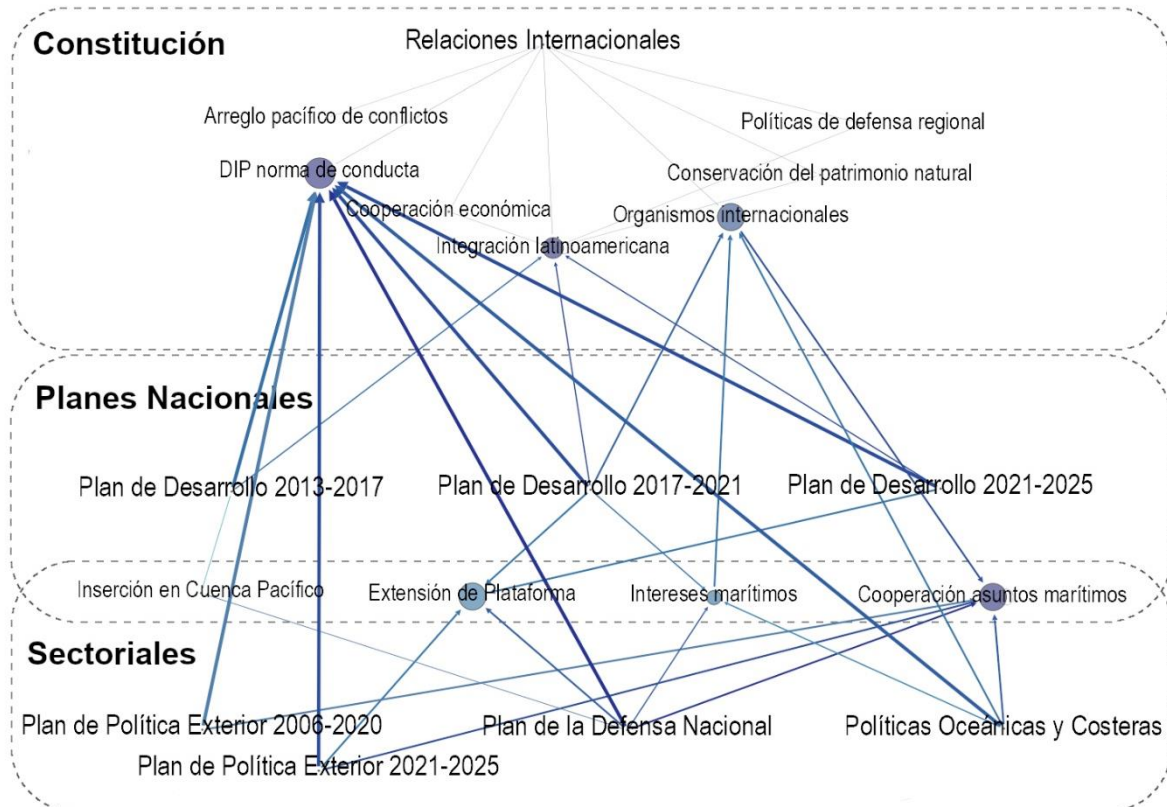
Además, los planes de desarrollo nacional del 2012 al 2021 coinciden en la búsqueda de una integración con los países de la región; por su lado los planes sectoriales promueven la cooperación en asuntos marítimos a través de los organismos internacionales (ver Gráfico 15).

La tendencia principal de los planes de desarrollo sobre los temas marítimos se sitúa en la inserción en la cuenca del Pacífico y en la extensión de la plataforma continental, pero como fue expuesto anteriormente, esto es una consecuencia que nace de la adhesión a la CONVEMAR; en general el desarrollo de los intereses marítimos a través de las relaciones internacionales es propuesto principalmente por el Plan de la Defensa Nacional y por las Políticas Oceánicas (ver Gráfico 15).

Al igual que los análisis anteriores, sobre la soberanía y los intereses nacionales en temas marítimos, para el relacionamiento internacional también encontramos que existe un área intermedia (ver Gráfico 15) en la que los planes nacionales y los planes sectoriales atienden temas disímiles; lo cual expone que los planes de gobierno otorgan exigua importancia a los temas del mar.

Gráfico 15

Análisis de relacionamiento sobre intereses nacionales entre Constitución y planes.



Fuente: CRE, 2008; SENPLADES, 2013; SENPLADES, 2017; SNP, 2021; MRE, 2006; MREM, 2021, MDN, 2018; CIM, 2014. Elaborado por: Autor.

Por otro lado, en el ámbito sectorial el Ministerio de Defensa Nacional tiene una perspectiva de los espacios marítimos llamada visión oceanopolítica que hace énfasis en los intereses marítimos y la gestión y protección de las áreas en que se encuentran, respetando el derecho del mar (MDN, 2017a, párr. 2); sin embargo, como ya fue discutido, la utilización continua del término oceanopolítica causa una narrativa apegada al realismo clásico que puede confrontar el derecho público internacional.

Lo importante de la visión oceanopolítica es que demuestra en su enfoque lo trascendental de los intereses marítimos dentro de los intereses nacionales (MDN, 2017a, párr. 2); es decir los recursos y todas las actividades marítimas que apoyan el desarrollo nacional.

Además, la declaración del Ecuador al momento de adherirse a la CONVEMAR admite el establecimiento de un criterio sobre lo que propone el Estado ecuatoriano al respecto del derecho del mar en cuanto al respeto del derecho del mar, particularmente garantizando el paso inocente en aguas interiores y mar territorial, y la libertad de navegación y sobrevuelo en la ZEE (ONU, 2012, art. 3, 4); entre otros deberes y derechos que tiene el Estado frente a la convención.

La declaración reitera la importancia de los recursos naturales para el Ecuador; por ello reafirma los derechos de soberanía que le otorga el derecho del mar sobre los recursos en la ZEE y la plataforma continental; además ratifica la soberanía y jurisdicción sobre la Reserva Marina de Galápagos en base a la declaratoria de Patrimonio Natural de la Humanidad y las zonas establecidas por la OMI como ZMES y Zona a Evitar; y manifiesta la obligación de los Estados de adoptar medidas para la conservación y explotación de las especies altamente migratorias (ONU, 2012, art. 2, 3, 8, 12).

Sin embargo, varios Estados objetaron la declaración del Ecuador fundamentando que constituía en su fondo una reserva; no obstante, el país en una conversación con la Unión Europea aclaró que lo manifestado al adherirse no involucra modificaciones de los efectos legales de la CONVERMAR (ONU, 2022, p. 58); por lo que, no posee los mismos efectos que las reservas, las cuales no están permitidas por la convención.

En consecuencia, luego de analizar desde la óptica del derecho internacional público la soberanía, los intereses nacionales y las relaciones internacionales en cuanto al derecho del mar, es notorio que, en el período de estudio, 2012-2021, hay una escasez de objetivos sobre el mar en los planes de gobierno y por lo tanto reflejan una desconexión entre el mandato constitucional y las metas que proponen los diferentes sectores del Estado.

Evocando los conceptos que fueron vertidos previamente tenemos que la soberanía comprende un gobierno con espacios geográficos, límites, poder político y capacidad de efectuar acciones a nombre del Estado de forma legítima (Held, 1997); por tal razón, para el derecho internacional el Estado es el actor principal en la comunidad internacional, ejerciendo relaciones a través del uso y respeto de tal derecho (Herdengen, 2005, p. 70-71).

Este ha sido el caso del Ecuador durante el período de estudio, ya que sus actuaciones soberanas han derivado en la adopción del derecho del mar como parte del derecho interno para equiparar sus espacios marítimos soberanos y jurisdiccionales con las normas consuetudinarias, aceptadas por la comunidad internacional; a pesar de aquello, el estudio también ha dejado en evidencia que el proceso post-adhesión no ha sido dinámico por lo que ha tomado varios años para armonizar las leyes más relevantes sobre los espacios marítimos.

Al respecto de los intereses nacionales considerando el concepto propuesto por Clinton (1986) que establece que los intereses nacionales persiguen el bien común de una sociedad, pero además pueden ser amplios y complementados por intereses estatales que apoyan a aquellos que son vitales para un Estado (p. 499-500); obtenemos del análisis del período de estudio que al respecto del mar, los intereses nacionales vitales son los recursos naturales, los demás intereses que

propone la Constitución buscan complementar la conservación, gestión y explotación de esos recursos y pueden ser considerados intereses estatales.

También, del análisis de los planes nacionales y sectoriales encontramos que el Estado acepta el marco compartido del derecho del mar sobre los recursos que se encuentran en las zonas más allá de la jurisdicción del Estado ribereño, en donde también tiene intereses. Esto se asemeja a una fusión entre los intereses nacionales y los estatales para lograr el bien común y sostener los compromisos de la comunidad internacional (Clinton, 1986, p. 513); ya que el Ecuador propugna el respeto al derecho internacional, pero también sus derechos dentro de sus espacios marítimos y áreas de intereses.

En cuanto a las relaciones internacionales, normadas por la comunidad internacional y ejercidas entre Estados bajo una relación soberana (Herdegen, 2005, p. 3) que dan vida al derecho internacional público; tenemos que el Ecuador sostiene, a través del período de estudio, que el derecho internacional público es una norma de comportamiento, proponiéndolo en los planes de gobierno y en los planes sectoriales de relaciones exteriores y de defensa.

Pero en el ámbito marítimo, objetivos como la extensión de la plataforma continental, la inserción estratégica en la cuenca del Pacífico o la presencia en la Antártida tienen un mayor estímulo de los planes sectoriales; como ha sido mencionado, los planes nacionales de desarrollo describen metas laxas que llevan a pensar que no existe razón *sine qua non* se necesitan de esos objetivos para el desarrollo marítimo nacional.

Consecuentemente, la visión marítima del Ecuador frente al derecho del mar, luego del año 2012 ha sido la de consolidar los derechos y deberes que el Ecuador tiene en sus Espacios Marítimos Jurisdiccionales a través del uso del derecho internacional público para delimitar sus espacios marítimos soberanos y jurisdiccionales; sin embargo, en las áreas de interés las acciones no son tan evidentes, ya que por lo pronto están circunscritas a los espacios marítimos jurisdiccionales, en la que el logro ha comprendido acuerdos bilaterales de límites marítimos y el establecimiento de zonas de reserva para proteger el patrimonio natural de la humanidad.

De igual manera, dentro de esa visión los intereses marítimos juegan un papel importante para el desarrollo nacional, principalmente la explotación de recursos vivos mediante la pesca industrial; no obstante, los planes de gobierno no proponen metas explícitas que promuevan el desarrollo marítimo nacional para el aprovechamiento total de los recursos o la inserción en la cuenca del Pacífico.

Esto genera que exista un efecto de deriva en las políticas públicas al respecto del mar, el gobierno otorga importancia a las políticas del sector que crea conveniente en el momento político que ocurra en el país, dejando a un lado el desarrollo marítimo nacional; por ejemplo,

para lograr la extensión de la plataforma continental, el Ecuador debe entregar a la CLPC información que sustente el procedimiento, esto ha sido dilatado por una decisión política de cancelar el proceso de adquisición de un buque oceanográfico (INOCAR, 2021, art. 1) con capacidades tecnológicas y científicas que le permitan al país completar los estudios de la plataforma, para utilizar los recursos públicos en otra área del Estado.

Otros ejemplos al respecto son el lapso de tiempo, de doce años, que le tomó al Estado en adherirse a la CONVEMAR desde que se iniciaran los estudios de viabilidad en el año 2002 (PRE, 2002, art.1); pero también, luego de la adhesión debieron transcurrir nueve años para que el Código Civil en la parte de regulación marítima armonice los espacios marítimos del Ecuador (ANE, 2021, art. 2).

Aún más sorprendente resulta haber sostenido una Ley respecto del mar desde el año 1960, conocida como el Código de Policía Marítima, con normas jurídicas contrarias a los principios *ius cogens* y *erga omnes* del derecho del mar; que fue reemplazada con la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuático, cuerpo normativo que tiene la finalidad de contribuir en las áreas marítimas de seguridad, defensa, ecosistemas marinos, desarrollo de los intereses marítimos (Ley de Navegación, 2021, art. 3), entre otros.

4.2.2 Repercusiones de la CONVEMAR en los Espacios Marítimos Jurisdiccionales y en el área de interés del Ecuador.

El derrotero del Ecuador desde la adhesión a la CONVEMAR ha sido el del respeto a las normas de comportamiento del derecho internacional, según lo han planteado los planes de los gobiernos del período estudiado (SENPLADES, 2013; SENPLADES, 2017Ñ SNP, 2021); en primera instancia el país ha utilizado la convención para definir sus límites e iniciar el proceso de extensión de la plataforma continental.

No obstante, el desarrollo de los intereses nacionales en el mar en cuanto a la explotación de recursos naturales, el transporte marítimo, la lucha contra las actividades ilícitas en el mar y otros, han tenido una menor atención por parte de los planes que esquematizan los gobiernos de turno.

El análisis ha permitido arribar a este punto para ofrecer consideraciones al respecto de las repercusiones de la CONVEMAR en los espacios marítimos y áreas de interés del Ecuador, ante la carencia de políticas efectivas que permitan aprovechar el uso de los espacios marítimos y la explotación de recursos.

En la parte limítrofe el Ecuador ha logrado resolver los límites marítimos y por lo tanto cuenta con acuerdos depositados ante la ONU sobre las fronteras marítimas con Colombia (ONU, 2012a), Costa Rica (ONU, 2014) y Perú (ONU, 2011). La posición geográfica del país en el continente, de frente al océano Pacífico sin otros Estados que limiten la extensión de la ZEE, ha permitido que la delimitación no requiera la intervención de la CIJ o el TIDM para acordar bilateralmente los temas fronterizos; a diferencia del caribe, en el que existen varios temas limítrofes sin resolución debido a los espacios marítimos sobrepuestos o en reclamación.

Por otro lado, el uso del mar y la explotación de los recursos naturales son dos temas que el análisis ha desprendido como pendientes, o con menor atención de las políticas gubernamentales, pero con trascendencia para el desarrollo nacional; esto nos lleva a considerar que comprender las repercusiones implica conocer quiénes son nuestros potenciales aliados, qué mecanismos utilizamos para cooperar con los aliados, quiénes son los potenciales enemigos o amenazas, qué mecanismos utilizamos para combatir las amenazas, e incluso anticipar la postura del Estado ante la comunidad internacional frente al uso y explotación del mar y sus recursos.

En primer lugar, a través del derecho del mar el Ecuador ha consolidado las diferentes alianzas que logró desde antes de la adhesión a la CONVEMAR; como, por ejemplo, la Declaración de Santiago inicialmente con Chile y Perú, y más adelante con Colombia, abrió las puertas para los impulsos del grupo territorialistas durante la tercera convención del Derecho del Mar, que diera paso al establecimiento de la ZEE (Llanos, 1983, p. 28) como parte de las áreas jurisdiccionales de los Estados ribereños.

También existe con Chile, Colombia y Perú el tratado conocido como el “Acuerdo de Galápagos” para la regulación de la explotación de las especies altamente migratorias, como respuesta a la explotación de los recursos en las cercanías de sus aguas por parte de la flota española, patrocinada por la UE (Hervé y Fuentes, 2004, p. 91).

Al respecto, los planes nacionales del período de estudio consideraron la cooperación regional, en particular el PNCO habla del fortalecimiento de los vínculos con Colombia y Perú (SNP, 2021, p. 99); y en ese sentido, el análisis obtenido de observar la vinculación existente de los Estados y las organizaciones que actúan sobre el ámbito marítimo en la región del Pacífico oriental (ver sección 3.3.2 y Gráfico 3) determina que Ecuador, Perú, Colombia y Chile presentan objetivos similares ante los organismos internacionales con respecto de la conservación, explotación y lucha contra la pesca INDNR.

En el espectro del derecho internacional público, tal relación podría traducirse en colaboración en las organizaciones internacionales de las que forman parte los tres países; como, por ejemplo, en la CPPS, CIAT, ROCRAM, SPRFMO, Red INDNR, entre otras. De manera particular, hemos

discutido a lo largo del análisis que la CIAT es una OROP que ha amoldado su funcionalidad para alinearse con el derecho del mar para la conservación y uso sustentable de las especies altamente migratorias (CIAT, 2022, párr. 1-9).

Por lo tanto, las alianzas con Chile, Colombia y Perú han servido como mecanismos en la esfera internacional para buscar la cooperación en temas comunes de interés en torno al mar y todas las actividades que en él se desarrollan. Pero, a la vez la visión geopolítica del país que se reajusta de acuerdo con el momento político de la región tiende a ocupar el lugar de los intereses nacionales para favorecer las ideologías reinantes (Lara, 2020, p. 135-136), llevando a que las alianzas en el ámbito marítimo tiendan a derivar de sus objetivos y luchar por subsistir luego de cada cambio de gobiernos en la región.

En segundo lugar, las potenciales amenazas que enfrenta el Ecuador y que pueden enmarcarse en el derecho del mar se dividen en aquellas que afectan a los espacios marítimos jurisdiccionales en donde el país tiene soberanía y jurisdicción; es decir, mar territorial, zona contigua y ZEE; y aquellas que están presentes en las áreas marítimas de interés, como el OPO en alta mar.

En los espacios marítimos jurisdiccionales, la convención otorga derechos a otros Estados para el uso del mar, en el mar territorial concede el paso inocente a otros Estados, mientras que en la ZEE confiere derechos a otros Estados para una libre navegación, sobrevuelo y el tendido de cables o tuberías submarinas (ONU, 1982, art. 17, 58).

Al respecto, el Ecuador en su declaración de adhesión a la CONVEMAR manifestó que garantizaría los derechos de todos los Estados en arreglo a las disposiciones de la convención; a la vez, declaró que consideraba el transporte de sustancias peligrosas y el tránsito de naves de propulsión nuclear sujetos a autorización del Estado para transitar (ONU, 2012, p. art. 3, 4, 18) generando reclamo de algunos países a ese pronunciamiento.

Asumimos que lo expresado por el Ecuador corresponde a un mecanismo que busca minimizar una potencial amenaza ambiental al ecosistema marino. En la práctica varios países han creado regulaciones tendientes a tratar los peligros que implica el transporte de sustancias peligrosas y el tránsito de naves de propulsión nuclear (Espaliú, 2008, p. 157-158) a pesar de las disposiciones de la convención; es decir, la comunidad internacional busca subsanar un espacio que genera problemas en el derecho del mar a través de regulaciones internas.

Lo problemático de este tema consiste en que la CONVEMAR, como ha sido discutido anteriormente, es un tratado que los Estados admiten como *pacta sunt servanda*, y que la libertad de navegación y el paso inocente son normas consideradas *ius cogens*. Entonces podría existir espacio para reclamaciones en cuanto al incumplimiento del derecho consuetudinario; pero, por otro lado, la posición de varios países, como fue descrito en el análisis de la declaración, en

cuanto a las limitaciones a tales derechos (Espaliú, 2008, p. 157-158) confiere cierto grado de soporte para la formación de un *opinio juris* que respalde la posición del Ecuador.

A dicha problemática hay que agregar las zonas o áreas que han sido creadas para la conservación del ecosistema de las Islas Galápagos. Por ejemplo, en el ámbito internacional, dentro de la ZEE que rodea el archipiélago, se encuentra la ZMES en la que está impedido el tráfico internacional de naves y el desarrollo de actividades que pongan en peligro la reserva (OMI, 2005, art. 1) y el Área a Evitar establecida para prohibir el tránsito de naves que transportan materiales peligrosos y naves de tonelajes superiores a quinientas toneladas de registro bruto (OMI, 2006, anexo).

Por su lado, la legislación interna establece la RMG para restringir la navegación, pesca, turismo y otras actividades dentro de un área circundante de cuarenta millas marinas; y también, una AMPE para el control del transporte de materiales peligrosos que representa sesenta millas alrededor de las islas (LOREG, 2015, art. 18 y 19); es decir incluye espacios de la ZEE en los que se aplicaría legislación nacional, incluso tomar acciones contra las naves que incumplan las normas de la OMI, mientras no estén opuestas al derecho internacional.

La aplicabilidad de estos cuatro espacios (ZMES, Área a Evitar, RMG y AMPE) para evitar el tráfico internacional de naves y actividades marítimas prohibidas por las resoluciones de la OMI y la legislación nacional han sido adoptadas por la comunidad internacional de forma taxativa; parecería que someterse al escrutinio internacional por vulnerar las áreas de reserva de las Islas Galápagos es un riesgo que ningún Estado está dispuesto a tomar, hasta ahora.

Otro aspecto en cuanto a las potenciales amenazas, tanto en los espacios marítimos jurisdiccionales y el área de interés en el OPO, es el tráfico de estupefacientes por vía marítima. Al respecto, la influencia que ejercen Colombia y Perú en el traslado de estupefacientes hacia el Ecuador para luego ser transportado por vía marítima es considerado un problema que tiene conexión con el crimen transnacional y los delitos asociados como el tráfico de armas y el lavado de activos (Lara, 2020, p. 105).

El problema del narcotráfico tiene también injerencia en el ámbito geopolítico, con momentos que han determinado las relaciones internacionales del Ecuador, como el Plan Colombia y la narrativa contraria a la intervención de los EE. UU. en los asuntos de Latinoamérica (Lara, 2020, p. 116); ambos momentos concomitantes con el desarrollo de la visión geopolítica del país que secunda una coyuntura ideológica regional ligada al gobierno de turno.

Por años se pensó que la amenaza del narcotráfico correspondía a eventos temporales que sin presencia continua en el país; no obstante, en los últimos años el Ecuador pasó a ser considerado un país de tránsito de narcóticos en el que son almacenados los estupefacientes procedentes de Colombia y Perú (ONU, 2020b, p. 8); esto coincide con el comentario anterior sobre el vaivén

de la visión geopolítica del Ecuador frente al narcotráfico, generando repercusiones en la esfera de la seguridad interna y externa del Estado.

Ahora bien, para hacer frente al tráfico ilegal de estupefacientes la CONVEMAR promulga la cooperación internacional entre todos los Estados, en lo principal los Estados deben respetar el derecho internacional y requerir a los Estados de abanderamiento de las naves sospechosas colaboración para el apresamiento por tal causa (ONU, 1982, art. 108); esto quiere decir que en zonas fuera de su jurisdicción ningún Estado tiene potestad de actuar sobre naves sospechosas de narcotráfico que enarbolan otra bandera, para lo cual son necesarios los acuerdos o tratados bilaterales o multilaterales que permitan la cooperación y que su cumplimiento depende del momento político que viva el país.

Por otro lado, en cuanto a la explotación de recursos naturales en la ZEE, la CONVEMAR otorga a los Estados ribereños el derecho a la explotación de recursos naturales y el desarrollo de actividades de explotación económica (ONU, 1982, art. 55); el Ecuador, al contar con una flota pesquera que desarrolla actividades extractivas de especies altamente migratorias como el atún, bonito, pez espada, dorado e incluso tiburones, contempladas en la convención en su anexo I, podría considerar una amenaza la presencia de flotas extranjeras que pesquen en la franja exterior de la ZEE.

Esto nos conduce a las amenazas en el área de intereses del Ecuador en el OPO, caracterizada como el área de la CIAT de acuerdo con lo explicado anteriormente en este capítulo. En el año 2021, Ecuador lideró las capturas de atún en esa área del Pacífico, ocupó el primer puesto con un 42.5% del total de capturas, que representan 276641 toneladas métrica (CIAT, 2022, p. 38); la CIAT actúa como una OROP que pretende regular la pesquería de los países miembro en tal espacio, entre los cuales se encuentran importantes flotas pesqueras como la de China, España representada por la Unión Europea, Japón, Corea y EE. UU. (ver Gráfico 3).

Las flotas pesqueras de China y Colombia tienen mayor esfuerzo pesquero en el límite exterior de la ZEE que rodea a las Islas Galápagos (ver Anexo 6); en particular, la presencia de la flota pesquera China supone una amenaza para el Ecuador, lo cual produjo que el Ecuador impulse una asamblea extraordinaria de la CPPS para tratar “la presencia recurrente de flotas pesqueras internacionales en las cercanías de las aguas jurisdiccionales de los países ribereños de la Cuenca del Pacífico sudeste” (CPPS, 2020, pág. 1) y para fortalecer las estrategias contra la pesca INDNR.

La cuestión de flotas pesqueras extranjeras en los exteriores de la ZEE supone además de la lucha contra la pesca INDNR una amenaza para la flota pesquera ecuatoriana debido a la ubicación del esfuerzo pesquero en el OPO (ver Gráfico 11). Por lo tanto, convirtiéndose en un reto para cubrir

la demanda de consumo interno y de los productos exportables, que representaron para la industria pesquera ecuatoriana un valor de 1809.1 millones de dólares (BCE, 2022, p 7), además de existir la posibilidad de afectar la economía nacional, las empresas que asisten a la industria pesquera y las fuentes de trabajo generadas.

Además, dicha cuestión de las flotas pesqueras extranjeras entraña tensiones diplomáticas para el país. Un ejemplo notable de las tiranteces que origina la búsqueda de recursos en el OPO tuvo lugar en el año 2020, cuando el Estado ecuatoriano manifestó su descontento ante la presencia de flotas pesqueras extranjeras cerca de la ZEE; ante aquello el embajador de la República Popular China resaltó ante la Asamblea Nacional (2020) que su país promueve el desarrollo sostenible de los recursos y que concuerdan en el diálogo diplomático para la pesca responsable y protección de las Islas Galápagos (párr. 3-8).

En ese punto los EE. UU. decidió intervenir a través de una declaración de su Secretario de Estado, Michael Pompeo, quien expresó que era necesario unir a la comunidad internacional para defenderse ante la violación del derecho internacional de China por medio de la pesca INDNR y el subsidio que ofrece a su flota pesquera comercial; y que en esta ocasión respaldaban al Ecuador ante la amenaza a su economía, recursos naturales y violaciones del Estado de derecho (Embajada de EE. UU. en Ecuador, 2020, párr. 1-2).

La respuesta inmediata de China exteriorizó su descontento ante las declaraciones estadounidenses, manifestando que los buques pesqueros de su bandera operan en aguas internacionales fuera de la ZEE que rodea a las Islas Galápagos, sin representar riesgo a la reserva natural y amparados en el derecho del mar y su facultad de realizar actividades pesqueras en alta mar; rechazando además la interferencia de los EE. UU. en los asuntos oceánicos, a pesar que aquel país no ha ratificado la CONVEMAR (Embajada de la República Popular China en la República del Ecuador, 2020, párr. 3-4).

En resumen, la búsqueda de recursos en los mares nos conduce a la premisa fundamental del derecho del mar, la cual es que todos los recursos de la alta mar y de la zona pertenecen a toda la humanidad (ONU, 1982, art. 87, 136); o interpretados como el usufructo de los recursos para todos los Estados que son parte de la convención o miembros de las Naciones Unidas, en el cual no cabe el *res nullius* de los recursos, a pesar que no pertenezcan a nadie, ya que su designación u ocupación está sometida a los lineamientos del derecho del mar en cuanto a la pertenencia de todo para todos.

Como consecuencia del fondo universal de la CONVEMAR, pueden nacer desafíos en la interpretación del derecho del mar para la explotación de recursos y las acciones que ejecutan algunos Estados en cuanto a satisfacer su demanda de recursos, amparándose en el derecho

internacional. Como, por ejemplo, lo comentado anteriormente sobre la posición de la Embajada de la República Popular China en la República del Ecuador (2020) sobre su derecho a pescar libremente en aguas internacionales (párr. 3-4); es decir, fuera de las ZEE de otros Estados.

Otra representación del comportamiento de la comunidad internacional al respecto de los recursos en el mar es la Conferencia Intergubernamental para redactar un instrumento internacional jurídicamente vinculante bajo la CONVEMAR referente a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica en aquellas áreas fuera de la jurisdicción nacional; esta conferencia en su quinta sesión señaló la desilusión de los Estados pequeños por el lento avance en el desarrollo del tratado durante la última década (ONU, 2022b, párr. 1-2).

China por su lado manifestó en la quinta sesión su inconformidad con la proliferación de grupos pequeños, en los que son negociados partes del texto para el tratado, pidiendo no considerar las propuestas de tales agrupaciones por no congregarse la participación de todos los Estados (ONU, 2022b, párr. 7), tales actuaciones que formulan la búsqueda de un consenso general para adoptar un nuevo instrumento internacional dilatan los procesos para que una conferencia culmine favorablemente.

Además, el desafío más inquietante sobre la base de las normas consideradas *ius cogens*, como el derecho del mar, es la obligación de los Estados en cumplir los instrumentos internacionales; aunque trasgredir las normas del derecho internacional implica perjuicios a un Estado en su seguridad jurídica y en su economía (Henkin, 2005, p. 11-12).

Para el caso en discusión, las grandes potencias podrían anteponer sus intereses sobre los del resto para satisfacer sus necesidades de recursos de los mares; por ejemplo, el poder de los EE. UU. para proyectar su Marina sobre cualquier línea de comunicación marítima para enfrentar cualquier amenaza a sus intereses (Bandow, 1994, p. 4); o la capacidad de China, España, Taiwán, Japón y Corea de realizar un esfuerzo pequeño en alta mar, que representa el 85% del total de pesca global en esa zona (Kroodsma *et al.*, 2018, p. 906).

En definitiva, el derecho del mar no resuelve la totalidad de los problemas que existen en los espacios acuáticos y en la interacción entre Estados. El mayor riesgo corresponde a no contar con políticas exteriores para el desarrollo marítimo a largo plazo que sea inmutables ante los cambios o momentos políticos e ideológicos de la región; principalmente aquellas políticas que permitan que garanticen el uso sustentable de los recursos del mar en los espacios marítimos jurisdiccionales y en las áreas de interés del Ecuador.

Para el Ecuador el derecho del mar muestra una dicotomía en la que se acepta adherirse a la CONVEMAR por lo favorable del instrumento para el Estado, pero las políticas públicas que deben promover el desarrollo marítimo nacional no son del todo eficaces en ese objetivo. Esa

dicotomía puede explicarse también como la falta de conciencia marítima al asumir los temas marítimos desde una dimensión terrestre.

CONCLUSIONES

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar desde su desarrollo, a través de múltiples conferencias, buscó tener un perfil universal que acoja las normas consideradas consuetudinarias, ya aplicadas por larga data por la gente de mar, y las normas nuevas acordadas por todos los Estados para el ordenamiento del mar y la gobernanza de todos los espacios marítimos.

Una evolución social fue necesaria en el sistema internacional para que los Estados acuerden el establecimiento de estructuras que permitan enfrentar los problemas del ordenamiento del mar. El punto de inflexión que permitió tal evolución fue el fin de la Segunda Guerra Mundial y la creación de organizaciones multilaterales con gran capacidad de congregarse a los Estados para tratar temas de interés global en cuanto al mar; por ejemplo, la ONU, OMI y OMC.

El desarrollo del derecho del mar despejó el camino para que los Estados aprovechen su uso en la resolución de cuestiones de índole marítima como delimitación de espacios marítimos y de la plataforma continental, logrando así que la CONVEMAR sirva de forma irrestricta a la resolución pacífica de controversias marítimas entre Estados. Además, otros campos como la conservación y el aprovechamiento de los recursos también utilizaron el derecho del mar para zanjar litigios entre Estados o proponer mecanismos para la lucha contra actividades ilícitas, principalmente buscando enfrentar la pesca ilegal no declarada y no reglamentada.

Sin embargo, el amplio esfuerzo y comprometimiento de la comunidad internacional por formar el derecho del mar como una norma universal mantiene aún una dicotomía que deriva constantemente entre sujetarse al orden internacional establecido para las actividades marítimas o buscar medidas tangenciales para justificar acciones reñidas con el equilibrio que pretende la CONVEMAR.

En tal sentido, el Ecuador desde la génesis de la CONVEMAR sostuvo la posición de un mar territorial de doscientas millas marinas que, por legítima que fuera, no causaba efecto sobre la protección efectiva de los recursos de esos espacios marítimos, al no ajustarse al derecho consuetudinario del mar. Los avances tecnológicos en el monitoreo de las actividades marítimas en todo el globo lograron formar una representación clara de las acciones extractivas de grandes flotas pesqueras de distintas banderas, en especial poniendo en relieve aquellas naves dedicadas a la pesca ilegal no declarada y no reglamentada; por tanto, acarreado el reclamo de países que veían afectados sus intereses en el mar, como el Ecuador.

La adhesión del Ecuador a la convención otorgó al Ecuador la capacidad de cimentar sus reclamos sobre la pesca ilegal no declarada y no reglamentada ante varios organismos

internacionales, incluso llegando a expresarlo en la Asamblea General de las Naciones Unidas. La investigación ha demostrado que los intereses del Ecuador en las actividades de extracción de recursos vivos del mar son de importancia para la economía nacional; por ejemplo, la exportación de productos petroleros decreció en el período de estudio de 13792 millones de dólares a 8607.3 millones de dólares, mientras que las exportaciones de productos del mar crecieron en el mismo período de 2863.2 millones de dólares a 7132.1 millones de dólares, cerrando la brecha que existía con el petróleo como un producto exportable de carácter estratégico para el desarrollo nacional.

No obstante, los intereses del Ecuador en el mar van más allá de la pesca, la investigación realizada ha entregado datos relevantes sobre los volúmenes del *throughput* de los puertos ecuatorianos, que han incrementado en los últimos años; pero esas cifras no implican que los puertos nacionales hayan ganado más relevancia en la región, es simplemente una señal de una mayor demanda de importación y exportación de productos.

Por otro lado, también se ha evidenciado que la ubicación geográfica del país, durante el período de estudio, no representó una ventaja para el movimiento de carga en relación con otros puertos del hemisferio. La densidad de movimiento de naves que mueven carga hacia el Pacífico sureste se concentra en los puertos de México y Panamá, por donde transita la carga obligatoriamente antes de ingresar a puertos ecuatorianos.

Otros recursos que el derecho del mar permite explotar a los Estados son los minerales de la plataforma continental; para el caso del Ecuador se estima que existen posibles áreas de depósitos masivos de sulfatos cerca de las Islas Galápagos, pero que no reúnen características suficientes para que su explotación tenga viabilidad económica. A esto debe agregarse, que los estudios o exploración de recursos minerales en los espacios marítimos jurisdiccionales del Ecuador son prácticamente nulos, por lo que debe fomentarse ese campo investigativo si los deseos del Estado de ejercer los derechos soberanos sobre la plataforma continental son afirmativos.

Sobre lo antes argumentado, el Estado ha basado parte de su estrategia de adhesión a la CONVEMAR en una teoría de incorporación de territorios a los espacios marítimos nacionales; el razonamiento utilizado esgrime que el derecho del mar permite la anexión de territorios a los espacios soberanos, y por lo tanto el espacio marítimo del Ecuador se incrementaría mediante el mecanismo de ampliación del límite exterior de la plataforma continental que existe en la convención; ese argumento es en realidad una verdad inexacta, ya que el derecho del mar otorga jurisdicción únicamente sobre los recursos naturales del suelo de la plataforma continental y su subsuelo.

La condición jurídica de las aguas suprayacentes a la plataforma ampliada está sujeta al mismo tratamiento de las aguas de la alta mar; por lo tanto, el área marítima como tal no puede ser considerada un espacio soberano de un solo Estado, persiste en ella la condición de bien común de la humanidad, con las excepciones planteadas para el suelo y subsuelo.

Así las Carteras de Estado de Defensa y Política Exterior han construido una visión marítima compuesta por los intereses marítimos, recursos y las áreas en donde se ubiquen tales intereses, en concordancia con el derecho internacional; a pesar de aquello, los datos estudiados sugieren que los planes sectoriales, que incluyen tal visión, no concuerdan con los planes nacionales de desarrollo, ya que los temas del mar se proponen con metas laxas con poco valor propositivo para el desarrollo nacional.

Aquello no ha impedido que instituciones del Estado emprendan la búsqueda de la consolidación de los derechos territoriales del país, logrando delimitar los espacios marítimos soberanos con los países vecinos a través de los mecanismos del derecho del mar; sin embargo, en las áreas de interés que se encuentran en el Océano Pacífico Oriental no se ha encontrado durante el estudio propuestas concretas que conlleven al desarrollo marítimo nacional.

En especial hay que considerar que la meta repetitiva sobre la inserción del Ecuador en la cuenca del Pacífico, no está concretada en términos de carga y uso de los puertos marítimos; principalmente los estatales, hayan sido concesionados o no. La diferencia la marca la flota pesquera nacional, la cual se despliega en el Océano Pacífico Oriental para realizar actividades extractivas de recursos vivos, como una consecuencia de la actividad económica privada, no como resultado de políticas nacionales dinámicas.

También se ha determinado que las políticas públicas soportan, en léxico marinero ya que nos referimos al mar, el vaivén de las olas de acuerdo con el giro político que sufra la región, plasmado en una visión geopolítica que deriva entorno a las ideologías dominantes del hemisferio sur. A su vez, esto trae un efecto de nave al garete en lo que concierne a las políticas aplicables al desarrollo marítimo, ejemplificado en la larga espera para ratificar el derecho del mar, o la lentitud del proceso de extensión de la plataforma continental ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental.

Esto nos permite arribar a considerar que las consecuencias de la ratificación de la CONVEMAR ha sido favorable en cuanto a la delimitación de los espacios marítimos jurisdiccionales y en zanjear incertidumbres sobre los límites con los países vecinos; pero por otro lado también permite concluir que el desarrollo marítimo y el aprovechamiento de los intereses en el mar, tanto en los espacios marítimos jurisdiccionales como en la región del OPO, aún requiere de mayor fuerza para producir el efecto de progreso del país como una nación marítima.

En general, la promoción del desarrollo marítimo es promulgada por los sectores marítimos y pesqueros nacionales, en un efecto de abajo hacia arriba, en el que el sector privado busca impulsar la cooperación internacional para suplir la limitada atención estatal en los temas del mar, obligando luego al Estado a cooperar con las organizaciones internacionales que están alineadas con el derecho internacional público y por lo tanto con el derecho del mar.

Por otro lado, la amenaza de la pesca ilegal no declarada y no reglamentada es visible en la región, constituye una potencial amenaza para las actividades de extracción y conservación de recursos vivos que efectúa la flota pesquera nacional; la región del OPO atrae a flotas de diversos países del mundo en busca de recursos pesqueros, en especial de aquellos considerados altamente migratorios como el atún, pez espada y otras especies.

La amenaza no implica únicamente la competencia por los recursos, implica que la presencia recurrente de naves extranjeras en el límite exterior de la ZEE del Ecuador suponga un reto para el esfuerzo pesquero que la flota pesquera nacional, al aprovechar los recursos vivos que el país busca explotar de manera sustentable.

Ese esfuerzo por obtener recursos que realizan los distintos Estados en el OPO es una de las bases sobre la que se asienta el derecho del mar, un *Mare Nostrum* de características universales en el que la gobernanza de los mares promueva un cambio social que atienda a todos bajo una diplomacia multilateral; en otras palabras, los recursos de la alta mar pertenecen a todos y no puede considerarse la aplicación de *res nullius*, son patrimonio común de la humanidad.

Bajo ese argumento, los países con gran poder económico o militar mantienen su presencia en el OPO y extraen recursos de acuerdo con sus necesidades, dejando a un lado lo concerniente a la cooperación para la conservación, en razón que los recursos de la alta mar son de usufructo común; planteando dos salidas para los países pequeños. La primera, que un Estado de manera independiente o bajo cooperación reúna la fuerza adecuada que le permita enfrentar las amenazas a sus intereses, ya sea bajo condiciones políticas o a través de la acción inmediata de los mecanismos de defensa de un Estado.

La segunda salida, entraña admitir que el derecho del mar constituye para los países menos poderosos o en desventaja, un mecanismo para hacer respetar sus intereses y los derechos que otorga la CONVEMAR, considerando que el uso de la fuerza no es una opción frente a las grandes potencias; más bien las trasgresiones al derecho del mar significan un problema para las grandes potencias que deben enfrentar la crítica y amonestación de la comunidad internacional cuando sus actuaciones afectan los derechos de todos.

El derecho del mar, por lo demás implica que los Estados fomenten una conciencia marítima, que para el caso de la política ecuatoriana es inconstante; lo que a la vez provoca escasez de

definición de los intereses nacionales en el mar, impidiendo entonces que la identidad nacional marítima tenga un sentido certero sobre la importancia del aprovechamiento del mar y sus recursos, y se incline la identidad a atender asuntos externos sin una visión a largo plazo. Si bien es correcto decir que las políticas externas afectan a las actividades marítimas, también es cierto expresar que el mar no conoce de políticas, y por ello la gobernanza de los mares es el camino.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Acosta, V. (2015). *Situación actual del proceso de extensión de la Plataforma Continental entre las Repúblicas del Ecuador y Costa Rica*. Quito: Instituto de Altos Estudios Nacionales.
- Allott, P. (1992). Mare Nostrum: A New International Law of the Sea. *The American Journal of International Law*, 86(4), 764–787. Recuperado de <http://www.jstor.org/stable/2203793>
- Altuve-Febres, F. (2004). *El Perú y la oceanopolítica*. 2da ed. Lima: Fondo Editorial.
- Anderson, D. (2012). Delimitation of the Maritime Boundary in the Bay of Bengal (Bangladesh/Myanmar). *The American Journal of International Law*, 106(4), 817–824. doi: <https://doi.org/10.5305/amerjintlaw.106.4.0817>
- Andrade, M. (2022). *La construcción de la visión oceanopolítica del Ecuador 2004-2019 frente a la adhesión a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* (tesis de maestría). Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Quito. Recuperado de <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/18124/2/TFLACSO-2022MOAV.pdf>
- Armada del Ecuador [ARE]. (2004). *Ecuador y los intereses marítimos*. Quito: Dirección General de Intereses Marítimos.
- _____ (2005). *La Marina Ecuatoriana en la Historia de Galápagos*. Quito: Dirección General de Intereses Marítimos.
- _____ (2014). *Libro I del Direccionamiento Estratégico Institucional*. Quito: Comandancia General de la Armada.
- _____ (2014a). *Libro II Concepto Estratégico Marítimo. Directrices Institucionales*. Quito: Comandancia General de la Armada.
- _____ (2018). *Supervivencia ecuatoriana más allá de las 200 millas*. Guayaquil: Academia de Guerra Naval. Recuperado de <https://aguena.armada.mil.ec/web/content/63819?unique=a5284241c61f4621424403e3d04d1f00a5f24c65&download=true>
- Asamblea Nacional del Ecuador [ANE]. (2012). *Informe de la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral*. Oficio No. 153-CSRE-011. Recuperado de https://www.asambleanacional.gob.ec/es/system/files/informe_de_comision_cor

- respondiente_al_pedido_de_aprobacion_de_la_convencion_de_las_naciones_unidas_sobre_el_derecho_del_mar-convemar_13-03-212_0.pdf
- _____ (2012a). *Consulta de datos parlamentarios. Sección votaciones*. Recuperado de <https://datos.asambleanacional.gob.ec/votaciones>
- _____ (2015). *Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos [LOREG]*. Registro Oficial, Suplemento 520.
- _____ (2020). *Ecuador y China trabajan de manera conjunta para evitar pesca ilegal en área cercana a la ZEE*. Recuperado de <https://www.asambleanacional.gob.ec/es/noticia/68346-ecuador-y-china-trabajan-de-manera-conjunta-para-evitar>
- _____ (2021). *Ley Reformatoria al Código Civil en materia de regulación marítima en concordancia con la COVEMAR*. Registro Oficial No. 561 del 19 de octubre de 2021.
- Autoridad Internacional de los Fondos Marinos [AIFM]. (2006). *Mining cobalt-rich ferromanganese and polymetallic sulphides deposits: technological and economic considerations*. Jamaica: Autoridad Internacional de los Fondos Marinos. Recuperado de https://isa.org.jm/files/files/documents/2006sculpcrusts-web_.pdf
- Banco Central del Ecuador [BCE]. (2016). *Evolución de la balanza comercial enero-diciembre 2015*. Quito: Dirección Nacional de Síntesis Macroeconómica. Recuperado de <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorExterno/BalanzaPagos/balanzaComercial/ebc201602.pdf>
- _____ (2019). *Evolución de la balanza comercial enero-diciembre 2018*. Quito: Dirección Nacional de Síntesis Macroeconómica. Recuperado de <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorExterno/BalanzaPagos/balanzaComercial/ebc201902.pdf>
- _____ (2022). *Evolución de la balanza comercial enero-diciembre 2021*. Quito: Dirección Nacional de Síntesis Macroeconómica. Recuperado de <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorExterno/BalanzaPagos/balanzaComercial/ebc202202.pdf>
- Bandow, D. (1994). *Cato Institute Foreign Policy Briefing No. 29: Do not endorse the Law of the Sea Treaty*. Cato Institute. Recuperado de <http://www.jstor.com/stable/resrep04808>

- Barleta, E., Sánchez, R. (2022). Informe portuario 2021: las primeras señales de recuperación en el transporte marítimo internacional vía contenedores de América Latina y el Caribe. *Boletín 391 Facilitación, comercio y logística en América Latina y el Caribe*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/47901-informe-portuario-2021-primeras-senales-recuperacion-transporte-maritimo>
- Bastian, M., Heymann, S., Jacomy, M. (2009). Gephi: an open source software for exploring and manipulating networks. *Proceedings of the International AAAI Conference on Web and Social Media*, 3(1), 361-362. doi: <https://doi.org/10.1609/icwsm.v3i1.13937>
- Cámara Nacional de Representantes (1980). *Reforma a la Constitución Política*. Registro Oficial 180.
- Clinton, D. (1986). The National Interest: Normative Foundations. *The Review of Politics*, 48(4), 495–519. Recuperado de <http://www.jstor.org/stable/1407381>
- Cohen, S. (2014). *Geopolitics: the geography of international relations* (3rd ed.). New York: Rowman & Littlefield Publishers.
- Comisión Colombiana del Océano [CCO]. (2018). *Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros – PNOEC*. Recuperado de <https://cco.gov.co/cco/publicaciones/83-publicaciones/383-politica-nacional-del-oceano-y-los-espacios-costeros-pnoec.html>
- Comisión Interamericana del Atún Tropical [CIAT]. (2021). *Base de datos de naves*. Recuperado de <https://www.iattc.org/VesselRegister/VesselList.aspx?List=RegVessels&Lang=ENG#Ecuador>
- _____ (2022). *Reporte de pesquería atunera, las poblaciones y el ecosistema en el Océano Pacífico Oriental en 2021*. Recuperado de https://www.iattc.org/GetAttachment/e9e250f2-3450-4ab0-ba0b-e29cf10a9955/No-20-2022_Pesquería-atunera,-las-poblaciones,-y-el-ecosistema-en-el-Océano-Pacífico-oriental-en-2021.pdf
- Comité Interinstitucional del Mar [CIM]. (2014). *Políticas Nacionales Oceánicas y Costeras*. Registro Oficial, Suplemento 383.
- Constitución del Estado del Ecuador [CEE]. (1830). *Constitución del Estado del Ecuador*. Congreso de Representantes. Registro Auténtico I. Recuperado de

https://www.cancilleria.gob.ec/wp-content/uploads/2013/06/constitucion_1830.pdf

- Constitución de la República del Ecuador [CRE]. (1835). *Constitución de la República del Ecuador*. Convención Nacional. Registro Auténtico I, 480-510. Recuperado de https://www.cancilleria.gob.ec/wp-content/uploads/2013/06/constitucion_1835.pdf
- _____ (1938). *Constitución Política de la República del Ecuador*. Asamblea Nacional. No publicada en el Registro Oficial. Recuperada de <http://archivobiblioteca.asambleanacional.gob.ec/1938issuu>
- _____ (1945). *Constitución Política de la República del Ecuador*. Asamblea Nacional Constituyente. Registro Oficial 228. Recuperada de https://www.cancilleria.gob.ec/wp-content/uploads/2013/06/constitucion_1945.pdf
- _____ (1946). *Constitución Política de la República del Ecuador*. Asamblea Nacional Constituyente. Registro Oficial 773. Recuperado de https://www.cancilleria.gob.ec/wp-content/uploads/2013/06/constitucion_1946.pdf
- _____ (1967). *Constitución Política del Estado Ecuatoriano*. Asamblea Nacional Constituyente. Registro Oficial 133. Recuperado de https://derechoecuador.com/files/Noticias/constitucion_1967.pdf
- _____ (1979). *Constitución Política de la República del Ecuador*. Comisión de Reestructuración Jurídica del Estado. Registro Oficial 800. Recuperado de https://www.cancilleria.gob.ec/wp-content/uploads/2013/06/constitucion_1978.pdf
- _____ (1998). *Constitución Política de la República del Ecuador*. Asamblea Nacional Constituyente. Registro Oficial 181. Recuperado de https://www.cancilleria.gob.ec/wp-content/uploads/2013/06/constitucion_1998.pdf
- _____ (2008). *Constitución de la República del Ecuador, incluye reformas del Referéndum y Consulta Popular del 7 de mayo de 2011 y Enmiendas Constitucionales publicadas en el RO 653 de 2015*. Asamblea Nacional Constituyente. Registro Oficial 449. Recuperado de <http://archivobiblioteca.asambleanacional.gob.ec/2008issuu-espanol>

- Corte Constitucional. (2011). *Dictamen No. 007-11-DTI-CC. Dictamen de constitucionalidad para la adhesión del Ecuador a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. Registro Oficial 536 Tercer Suplemento del 16 de septiembre de 2011.
- Comisión Permanente del Pacífico Sur [CPPS]. (2020). *Declaración de la XIII Asamblea Extraordinaria de la Comisión Permanente del Pacífico Sur*. Recuperado de <http://cpps.dyndns.info/consulta/index.php/asambleas/extraordinarias/126-xiii-asamblea-extraordinaria-2020/456-xiii-asam-extra-2020-declaracion>
- Dávalos, J. (2018). *Oceanopolítica. El mar como imperativo de desarrollo y seguridad*. Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE.
- Declaración sobre Zona Marítima. (1952). *Declaración sobre Zona Marítima*. Recuperado de <http://cpps.dyndns.info/consulta/documentos/legal/declaraciones/1.Declaraci%C3%B3n%20de%20Santiago%201952.pdf>
- Deustua, A. (2015). Pensamiento Conjunto. *Revista de la Escuela Conjunta de las Fuerzas Armadas*, 2 (3): 39-45. Recuperado de <https://www.esffaa.edu.pe/wp-content/uploads/2020/11/2015-PC2.pdf>
- Dickinson, E. (1925). *Michigan Law Review*, 23(4), 436-437. doi:10.2307-1278595
- Estrada, E. (1979). *Los Huancavilas. Últimas civilizaciones pre-históricas de la costa del Guayas*. Guayaquil: Publicaciones del Archivo Histórico del Guayas.
- Espaliú, C. (2008). ¿Un derecho de paso «inocente» por el mar territorial de los buques extranjeros que transportan sustancias altamente contaminantes?. *Revista Española de Derecho Internacional*, 60(1), 147-162. Recuperado de <https://www.jstor.org/stable/10.2307/26176126>
- Espaliú, C. y Casado, R. (2005). El paso inocente de buques de guerra extranjeros por mar territorial: alcance del régimen de la CNUDM. *Revista Española de Derecho Internacional*, 57(2), 777-798. Recuperado de <https://www.jstor.org/stable/44298845>
- Estrada, J. (Comp.) (2012). *Historia Marítima del Ecuador. Tomo II Período Prehispánico*. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima.
- Embajada de EE. UU. en Ecuador. (2020). *Prácticas pesqueras predatorias de China en las Galápagos*. Recuperado de <https://ec.usembassy.gov/es/practicas-pesqueras-predatorias-de-china-en-las-galapagos/>

- Embajada de la República Popular China en la República del Ecuador. (2020). *Comunicado de la Embajada de la República Popular China en la República de Ecuador*. Recuperado de http://ec.china-embassy.gov.cn/esp/sgxw/202008/t20200803_4214597.htm
- Faidutti, J. (2012). *El Derecho Internacional del Mar y el Ecuador*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil.
- Global Fishing Watch [GFW]. (2022). *GFW Map*. Global Fishing Watch, Inc. Recuperado de <https://globalfishingwatch.org/map/>
- Global Maritime Traffic Density Service [GMTDS]. (2022). *Data of Global Maritime Traffic Density*. Un servicio de MapLarge 2021. Recuperado de <https://globalmaritimetraffic.org/gmtds-data.html>
- _____ (2022a). *Maps of Global Maritime Traffic Density*. Un servicio de MapLarge 2021. Recuperado de <https://globalmaritimetraffic.org/gmtds.html>
- González, J., Sánchez, L., Sáenz, M. (2008). *Curso de Derecho Internacional Público. Volumen I*. 4ta ed. Madrid: Editorial Civitas.
- Gómez, D. (2012). La Constitución perdida. Una aproximación al proyecto constituyente de 1938 y su derogatoria. *Ecuador Debate. De qué sujeto se habla en las Ciencias Sociales*, 86, 151-167. Quito: CAPP. Recuperado de <https://hdl.handle.net/handle/10469/4568>
- Gómez, H. (2004). *La CONVEMAR, una nueva visión de los intereses marítimos*. Guayaquil: Academia de Guerra Naval.
- Gómez, H. y Pérez, H. (2018). *Oceanopolítica y educación superior*. Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE.
- Gómez-Robledo, A. (2008). *Derecho internacional: temas selectos*. Edición: 5ta. México: Universidad Nacional Autónoma de México. Recuperado de <https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv/detalle-libro/2610-derecho-internacional-temas-selectos-5a-ed>
- Gorshkov, S. (1979). *The Sea Power of the State*. New York: Pergamon Press Ltd.
- Grossman, N. (2013). Territorial and Maritime Dispute (Nicaragua v. Colombia). *The American Journal of International Law*, 107(2), 396–403. doi: <https://doi.org/10.5305/amerjintelaw.107.2.0396>
- Hafner-Burton, E., Kahler, M. y Montgomery, A. (2009). Network Analysis for International Relations. *International Organization*, 63(3), 559-592. Recuperado de <http://www.jstor.org/stable/40345947>

- Held, D. (1997). *La democracia y el orden global. Del Estado moderno al gobierno cosmopolita*. España: Ediciones Paidós Ibérica.
- Henkin, L., Pugh, R., Schachter, O., & Smit, H. (1987). *International Law: Cases and Materials*. St. Paul, Minnesota: West Publishing.
- Herdegen, M. (2005). *Derecho Internacional Público*. 1ra ed. México: Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Jurídicas.
- Hernández R., Fernández C. y Baptista P. (2010). *Metodología de la Investigación*. 5ta ed. México: McGraw Hill.
- Hervé, D. & Fuentes, X. (2004). El caso del pez espada: una controversia de jurisdicción y de derecho sustantivo, y los diversos argumentos para inclinar la balanza. *Estudios Internacionales*, 37(145), 83–121. <http://www.jstor.org/stable/41391782>
- Holm, O. (1964). *Las Islas Galápagos en la Prehistoria Ecuatoriana*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil.
- Instituto Oceanográfico de la Armada [INOCAR]. (2021). *Cancelación del Proceso de Selección en el Exterior N° PSE-INOCAR-001-2021 "ADQUISICIÓN DE UN BUQUE POLAR HIDROGRÁFICO – OCEANOGRÁFICO, PARA EL DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN OCEÁNICA, EN ESPACIOS MARÍTIMOS ECUATORIANOS Y ANTÁRTICOS"*. Recuperado de [https://www.inocar.mil.ec/web/descargas/contratacion/2021/buque/resoluci%C3%B3n%20de%20desierto%20de%20proceso%20\(1\)-signed.pdf](https://www.inocar.mil.ec/web/descargas/contratacion/2021/buque/resoluci%C3%B3n%20de%20desierto%20de%20proceso%20(1)-signed.pdf)
- Kroodsmá, D., Mayorga, J., Hochberg, T., Miller, N., Boerder, K., Ferreti, ... Worm, B. (2018). *Tracking the global footprint of fisheries*. *Science*, 359(6378), 904-908. doi: 10.1126/science.aao5646
- Lara, L. (2020). *Visión geopolítica del Ecuador en el período 2006-2016: su influencia en la seguridad y defensa* (tesis de maestría). Instituto de Altos Estudios Nacionales, Quito. Recuperado de <http://repositorio.iaen.edu.ec/handle/24000/4969>
- Ley No. 18.892 de 1989 y sus modificaciones como Ley General de Pesca y Acuicultura*. (1992). Congreso Nacional de Chile. Decreto 430 del 21 de enero de 1992. Recuperado de <https://bcn.cl/34bg0>
- Llanos, H. (1983). Los países del sistema del pacífico sur ante la convención sobre derecho del mar. *Revista Chilena de Derecho*, 10(1), 21–38. Recuperado de <http://www.jstor.org/stable/41608093>

- Maersk. (2022). *AC2 Southbound, Asia Pacific, Maersk*. Recuperado de <https://www.maersk.com/local-information/shipping-from-asia-pacific-to-latin-america/ac2-698s>
- Mahan, A. (1898). *El interés de Estados Unidos de América en el poderío marítimo: Presente y futuro* (A. Amézquita, Trans.). 7ma ed. Colombia: Universidad Nacional de Colombia.
- Mariño, F. (1995). *Derecho Internacional Público (Parte General)*. 2da ed. Madrid: Editorial Trotta.
- Martínez, J. (1993). *Oceanopolítica: una alternativa para el desarrollo*. Santiago de Chile: Editorial Andrés Bello.
- Ministerio de Transportes y Obras Públicas [MTOPE]. 2019. *Estadísticas Portuarias y de Transporte Marítimo 2019*. Recuperado el 09 de noviembre de 2021, de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/09/Boletin-Estadistico-2019_MTOP.pdf
- Ministerio de Defensa de Brasil. (2020). *Política Nacional de Defesa e Estrategia Nacional de Defesa*. Recuperado de https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/politica-nacional-de-defesa
- Ministerio de Defensa Nacional [MDN]. (2017). *Carta didáctica del territorio marítimo del Ecuador*. Guayaquil: Instituto Oceanográfico de la Armada. Recuperado de https://www.cancilleria.gob.ec/wp-content/uploads/2017/02/carta_didactica_1.pdf
- _____. (2017a). *Carta didáctica del territorio marítimo ecuatoriano*. Guayaquil: Instituto Oceanográfico de la Armada. Recuperado de https://www.cancilleria.gob.ec/wp-content/uploads/2017/02/carta_didactica_2.pdf
- _____. (2018). *Libro Blanco – Política de la Defensa Nacional*. Quito. Recuperado de <https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/2019/01/Pol%C3%ADtica-de-Defensa-Nacional-Libro-Blanco-2018-web.pdf>
- Ministerio de Educación. (2020). *Guía de conciencia marítima y cultura del mar*. 1ra ed. Recuperado de <https://educacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/05/Guia-Consciencia-Maritima-y-Cultura-del-Mar.pdf>

- Ministerio de Relaciones Exteriores [MRE]. (2006). *Plan Nacional de Política Exterior 2006-2020*. Quito. Recuperado de https://www.cancilleria.gob.ec/wp-content/uploads/2013/05/planex_2020.pdf
- Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana [MREMH]. (31 de octubre de 2018). @DefensaEc entrega a la Organización Marítima Internacional #OMI, una réplica de la balsa Manteño-Huancavilca [Tweet][Imagen adjunta]. Twitter. Recuperado de <https://twitter.com/CancilleriaEc/status/1057743836888395776>
- _____. (2020). *Declaración Conjunta de los Ministros de Relaciones Exteriores de la República del Ecuador, la República de Colombia, la República de Chile y la República del Perú respecto a la pesca de naves extranjeras en las zonas adyacentes a las aguas bajo jurisdicción nacional de cada país*. Recuperado de <https://www.cancilleria.gob.ec/2020/11/03/declaracion-conjunta-de-los-ministros-de-relaciones-exteriores-de-la-republica-del-ecuador-la-republica-de-colombia-la-republica-de-chile-y-la-republica-del-peru-respecto-a-la-pesca-de-naves-extranj/>
- _____. (2021). *Plan Estratégico Institucional 2021-2025*. Quito. Recuperado de <https://www.cancilleria.gob.ec/wp-content/uploads/2022/02/Plan-Estratégico-Institucional-2021-2025.pdf>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas [MTOPE]. (2021). *Estadísticas portuarias y de transporte marítimo 2021*. Guayaquil: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. Recuperado de <https://almacenamiento.mtop.gob.ec/index.php/s/83r8Kgyt3oJ22qk#pdfviewer>
- Moncayo, P. (2016). *Geopolítica. Espacio y Poder*. Sangolquí: Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE. Recuperado de <http://repositorio.espe.edu.ec/handle/21000/11680>
- More, R. (2012). Reflexões sobre a formação de um pensamento oceanopolítico brasileiro. *Amazônia Azul: política, estratégia e direito para o Oceano do Brasil*. Rodrigo More y Ilques Barbosa Junior (org.), p. 232-248. Rio de Janeiro: Femar/SaGServ.
- Organización de las Naciones Unidas [ONU]. (10 de diciembre de 1982). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. Montego Bay, Jamaica. Recuperado de https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

- _____ (30 de abril de 1982a). *182nd Plenary Meeting. Extract from the Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Volume XVI.* A/CONF.62/SR.182. Recuperado de https://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_los/docs/english/vol_16/a_conf_62_sr182.pdf
- _____ (27 de octubre de 1982b). *Final Act of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea. Extract from the Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, volume XVII.* A/CONF.62/121. Recuperado de https://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_los/docs/english/vol_17/a_conf_62_121.pdf
- _____ (2010). *1958 Geneva conventions on the Law of the Sea.* Biblioteca audiovisual de ley internacional. Recuperado de https://legal.un.org/avl/pdf/ha/gclos/gclos_ph_s.pdf
- _____ (2011). *Agreement by exchange of notes of identical content between the Republic of Peru and the Republic of Ecuador of 2 May 2011.* United Nations Treaty Collections. Recuperado de <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%202756/Part/volume-2756-I-48631.pdf>
- _____ (2012). *Depositary Notification C.N.595.2012.TREATIES-XXI.6. ECUADOR: ACCESSION.* United Nations Treaty Collection. Recuperado de <https://treaties.un.org/doc/Publication/CN/2012/CN.595.2012-Eng.pdf>
- _____ (2012a). *Circular M.Z.N..90.2012.LOS. Depósito de una carta de la República del Ecuador.* División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas. Recuperado de https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/mzn_s/mzn90ef.pdf
- _____ (2014). *Convenio sobre delimitación marítima entre la República del Ecuador y la República de Costa Rica.* United Nations Treaty Collections. Recuperado de <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/No%20Volume-54729/Part/I-54729-08000002804d7787.pdf>
- _____ (2016). *Declaración conjunta sobre el reconocimiento internacional del Golfo de Guayaquil como bahía histórica.* División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas. Recuperado de

https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/ECU_PER_03102016.pdf

- _____ (2020). *Circular CLCS.86.2020.LOS. Receipt of the joint submission made by the Republic of Costa Rica and the Republic of Ecuador to the Commission on the Limits of the Continental Shelf concerning the Panama Basin*. Comisión de Límites de la Plataforma Continental. Recuperado de https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/cricu_86_2020/2020_12_21_UN_NV_AS_CRIECU_001_ENG.pdf
- _____ (2020a). *A joint partial submission of data and information on the outer limits of the continental shelf of the Republic of Costa Rica and the Republic of Ecuador in the Panama Basin pursuant to Part IV of and Annex II to the United Nations Convention on the Law of the Sea*. Comisión de Límites de la Plataforma Continental. Recuperado de [https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/cricu_86_2020/PART-I%20\(secured\).pdf](https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/cricu_86_2020/PART-I%20(secured).pdf)
- _____ (2020b). *World Drug Report 2020. Booklet 1 Executive summary, impact of COVID-19, policy implications*. Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC). Recuperado de https://wdr.unodc.org/wdr2020/field/WDR20_BOOKLET_1.pdf
- _____ (2021). *El Ius Cogens en la jurisprudencia internacional*. Retrieved 9 10, 2021, from Unites Nations Office of Legal Affairs: https://legal.un.org/avl/ls/Pinto_CT_video.html
- _____ (2021a). *Información preliminar relativa al límite exterior de la plataforma continental ecuatoriana, más allá de las 200 millas marinas, y el estatus de preparación y fecha estimada de presentación final de información y datos a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental*. Comisión de Límites de la Plataforma Continental. Recuperado de https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/preliminary/Ecuador_premilinaryinformation_20sep2021.pdf
- _____ (2022). 6. *United Nations Convention on the Law of the Sea*. United Nations Treaty Collection. Recuperado de <https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20II/Chapter%20XXI/XXI-6.en.pdf>

- _____ (2022a). *A partial submission of data and information on the outer limits of the continental shelf of the Republic of Ecuador in the southern region of the Carnegie ridge pursuant to part VI of and annex II to the United Nations Convention on the Law of the Sea*. Comisión de Límites de la Plataforma Continental. Recuperado de https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/ecu90_2022/PartI.pdf
- _____ (2022b). *Meetings coverage and press releases*. Intergovernmental conference for drafting first-ever maritime biodiversity treaty suspends fifth session, allowing time to seek compromise, finalize text. Recuperado de <https://press.un.org/en/2022/sea2163.doc.htm>
- Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura [FAO] (2009). *Acuerdo sobre medidas del Estado Rector de Puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada*. Recuperado de <https://www.fao.org/3/i5469t/I5469T.pdf>
- Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura [UNESCO]. (2021). *Decisión 44 COM 7B.113. Islas Galápagos (Ecuador)*. Comité de Patrimonio Mundial. Recuperado de <https://whc.unesco.org/en/decisions/7664>
- Organización Marítima Internacional [OMI]. (2005). *Resolution MEPC.135(53). Designation of the Galapagos Archipelago as a Particularly Sensitive Sea Area*. Comité de Protección del Medio Marino. Recuperado de [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.135\(55\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.135(55).pdf)
- _____ (2006). *Resolution A.976(24). Ship' routing – establishment of an area to be avoided in the Galapagos Archipelago*. Asamblea de la Organización Marítima Internacional. Recuperado de [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.976\(24\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.976(24).pdf)
- _____ (2006a). *Resolution MSC.229(82). Adoption of a new mandatory ship reporting system “In the Galapagos Particularly Sensitive Sea Area (PSSA)(GALREP)”*. Comité de Seguridad Marítima. Recuperado de [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MSCResolutions/MSC.229\(82\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MSCResolutions/MSC.229(82).pdf)

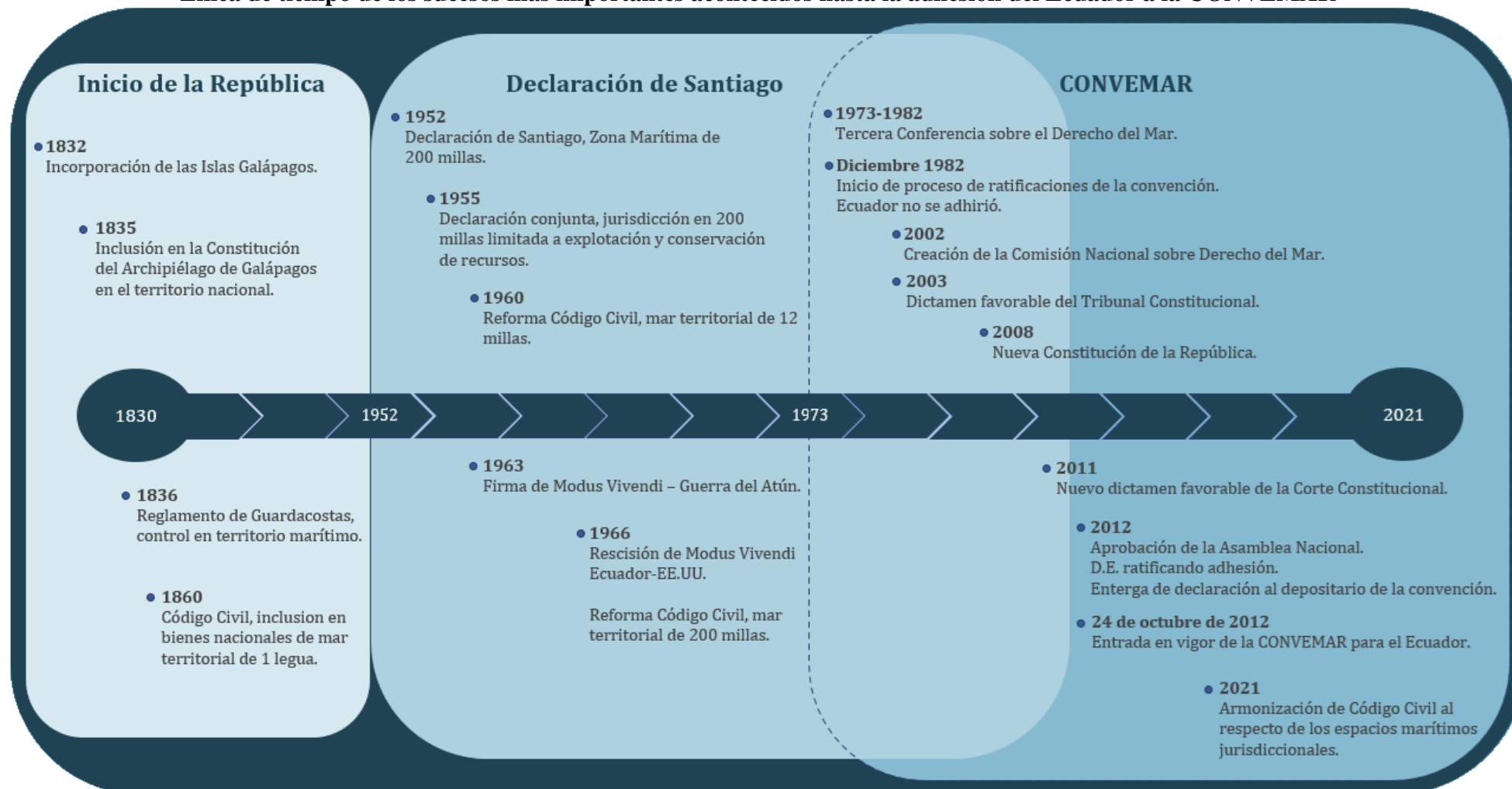
- _____ (2022a). About IMO. *Breve reseña histórica de la OMI*. Recuperado de <https://www.imo.org/es/About/HistoryOfIMO/Paginas/Default.aspx>
- _____ (2022b). Legal. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Recuperado de <https://www.imo.org/es/OurWork/Legal/Paginas/Default.aspx>
- Pachano, S. (2010). *Democracia representativa y mecanismos de democracia directa y participativa*. Quito: ILDIS FES.
- Pachecho, J. (2021). *Principales Especies de Atún Capturado por la Flota Atunera Cerquera Ecuatoriana Durante 2020*. Guayaquil: Instituto Público de Investigación de Acuicultura y Pesca. Recuperado de <https://www.institutopesca.gob.ec/wp-content/uploads/2018/01/Principales-Especies-de-At%c3%ban-Capturdo-por-la-Flota-Atunera-Cerquera-Ecuatoriana-Durante-2020.pdf>
- Paolillo, F. (1982). El impacto del nuevo derecho del mar en la evolución de la organización internacional. *Estudios Internacionales*, 15(59), 337–357. Recuperado de <http://www.jstor.org/stable/41391062>
- Peña, M. (2020). *Ampliación de la Plataforma Continental más allá de las 200 Millas en contribución a la oceanopolítica del Estado Ecuatoriano*. Universidad de Guayaquil: Instituto de Postgrado en Ciencias Internacionales.
- Petroecuador. (2003). *El petróleo en el Ecuador. La nueva era*. Quito: Coordinación General de Imagen Empresarial EP Petroecuador. Recuperado de <https://www.eppetroecuador.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/El-Petróleo-en-el-Ecuador-La-Nueva-Era.pdf>
- Presidencia de la República del Ecuador [PRE] (19 de julio de 2002). *Decreto Ejecutivo No. 2890. Creación de la Comisión Nacional sobre Derecho del Mar*. Registro Oficial No. 628 del 29 de julio del 2002.
- _____ (20 de septiembre de 2011). *Oficio No. T-4642-SNJ-11-1202*. Recuperado de https://www.asambleanacional.gob.ec/es/system/files/solicitud_del_presidente_de_la_republica_para_que_la_asamblea_nacional_apruebe_la_convencion_de_las_naciones_unidas_sobre_el_derecho_del_mar_convemar_ejecutivo_21-09-11.pdf
- _____ (15 de julio de 2012). *Decreto Ejecutivo No. 1238*. Registro Oficial No. 759 del 02 de agosto del 2012.
- _____ (2016). *Decreto Ejecutivo No. 923*. Registro Oficial No. 710 del 11 de marzo de 2016.

- Ricaurte, F. (2016). *Análisis de las actividades de narcotráfico en el mar territorial y litoral ecuatoriano y su incidencia en la seguridad ciudadana en las provincias costeras del Ecuador del 2009 al 2012* (Tesis de Maestría). Instituto de Altos Estudios Nacionales, Quito. Recuperado de <http://repositorio.iaen.edu.ec/xmlui/handle/24000/3845>
- Rodríguez, H. (2008). La soberanía Marítima. *Cuadernos de estrategia No. 140 Dedicado a: Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima*. 171-242. Instituto Español de Estudios Estratégicos [IEEE]. España: Ministerio de Defensa.
- Riesenberg, D. (2012). Introductory note to the international tribunal for the law of the sea: delimitation of the maritime boundary between Bangladesh and Myanmar in the Bay of Bengal (Bangladesh/Myanmar). *International Legal Materials*, 51(4), 840–915. Recuperado de <https://doi.org/10.5305/intelegamate.51.4.0840>
- Roskin, M. (1994). *National Interest: from abstraction to strategy*. Strategic Studies Institute, US Army War College. Recuperado de <http://www.jstor.com/stable/resresp11527>
- Secretaría Nacional de Planificación [SNP]. (2021). *Plan Nacional de Desarrollo. Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025*. Registro Oficial, Suplemento 544. Quito.
- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo [SENPLADES]. (2013). *Plan Nacional de Desarrollo – Plan Nacional para el Buen Vivir 2013-2017*. Registro Oficial, Suplemento 78. Quito.
- _____ (2015). Nuestro futuro está en el mar. *Chakana revista de análisis*. Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo.
- _____ (2017). *Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021 Todo una Vida*. Registro Oficial, Edición Especial 234. Quito.
- Shaver, A. & Yozell, S. (2018a). Security Threats of IUU Fishing. In *Casting a Wider Net: The security implications of Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing* (pp. 7–18). Stimson Center. Recuperado de <http://www.jstor.org/stable/resrep15848.8>
- _____ (2018b). The Ocean's Constitution. In *Casting a Wider Net: The security implications of Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing* (pp. 18–21). Stimson Center. <http://www.jstor.org/stable/resrep15848.10>

- Sociedad de las Naciones. (1930, agosto 19). *United Nations archives*. Retrieved 9 10, 2021, from https://biblio-archive.unog.ch/Dateien/CouncilMSD/C-351-M-145-1930-V_EN.pdf
- Sorensen, M. (1994). *Manual de Derecho Internacional Público*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Stacey, D. (2010). La adhesión del Ecuador a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. *Revista afese. Temas Intenacionales y Cultura*, 52: 48-82. Quito: Afese. Recuperado de <http://revistaafese.org/ojsAfese/index.php/afese/issue/view/53/showToc>
- Stake, R. (2007). Investigación con estudio de casos. 4ta. ed. Madrid: Ediciones Morata.
- Tribunal Constitucional. (27 de mayo de 2003). *Resolución No. 006-2002-CI. Constitucionalidad de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar*. Registro Oficial 102 del 12 de junio de 2003.
- Tribunal Internacional de Derecho del Mar [TIDM]. (2009). *Case concerning the Conservation and Sustainable Exploitation of Swordfish Stocks in the South-Eastern Pacific Ocen (Chile/European Union)*. Recuperado de <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-7/>
- Valencia, L. (2016). Derecho del mar. *Revista afese. Temas Intenacionales y Cultura*, 64: 94-98. Quito: Afese. Recuperado de <http://www.revistaafese.org/ojsAfese/index.php/afese/article/view/1148>
- Zackrisson, J., y Meason, J. (1997). Chile, Mar Presencial, and the Law of the Sea. *Naval War College Review*, 50 (3): 65-85. Recuperado de <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol50/iss3/29>
- Zevallos, C. (1987). *La gran navegación prehispánica en el Ecuador*. Colección Dr. Honoris Causa. Guayaquil: Universidad de guayaquil.

ANEXO 1

Línea de tiempo de los sucesos más importantes acontecidos hasta la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR



Fuente: ARE, 2005; CRE, 1835, Faidutti, 2012; Declaración sobre Zona Marítima, 1952; Stacey, 2010; Valencia, 2016; ONU, 1982; ONU, 1982a; Tribunal Constitucional, 2003; Corte Constitucional, 2011; ANE, 2012a; ONU, 2012; ANE, 2021. Elaborado por: Autor.

ANEXO 2

Datos obtenidos de herramienta de análisis de datos cualitativos (QDA Miner Lite).

Categoría	Código	Caso	Texto	Palabras	% Palabras
Normas	Reservas	Alemania	artículos 309 y 310 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, está prohibida la formulación de reservas o excepciones	24	10.00%
Normas	Modificación	Alemania	la República del Ecuador no está autorizada a excluir o modificar los efectos jurídicos de las disposiciones de la Convención	20	8.30%
Normas	Modificación	Alemania	puede constituir una reserva que excluya o modifique los efectos jurídicos de las disposiciones de la Convención en su aplicación a la República del Ecuador	25	10.40%
Derecho Internacional	Navegación	Alemania	libertad de navegación	3	1.20%
Derecho Internacional	Zonas marítimas	Alemania	el establecimiento de zonas marítimas	5	2.10%
Derecho Internacional	Soberanía	Alemania	el ejercicio de la jurisdicción y los derechos de soberanía dentro de ellas	13	5.40%
Derecho Internacional	Objeción	Alemania	República Federal de Alemania objeta la declaración	7	2.90%
Normas	Reservas	Alemania	cualquier parte de la misma constituya una reserva no permitida por la Convención	13	5.40%
Normas	Modificación	Alemania	pretenda excluir o modificar los efectos jurídicos de las disposiciones de la Convención	13	5.40%
Derecho Internacional	Objeción	Alemania	objeción no impedirá la entrada en vigor del Convenio entre la República Federal de Alemania y la República del Ecuador	20	8.30%
Normas	Reservas	Bélgica	el Gobierno belga considera que incluye aspectos que equivalen a reservas	11	4.60%
Normas	Reservas	Bélgica	artículo 309 prohíbe las reservas y excepciones que no estén expresamente permitidas	12	5.00%
Derecho Internacional	Soberanía	Bélgica	el Gobierno belga se siente especialmente molesto por las partes de la declaración relativas a la soberanía	17	7.10%
Derecho Internacional	Navegación	Bélgica	y por las relativas al derecho de paso inocente y a la libertad de navegación	15	6.30%
Derecho Internacional	Zonas marítimas	Bélgica	Ecuador parece reclamar también derechos residuales en la zona económica exclusiva	11	4.60%
Derecho Internacional	Líneas de base	Bélgica	Bélgica también está preocupada por las referencias a las líneas de base alrededor de las islas Galápagos	17	7.10%
Derecho Internacional	Objeción	Bélgica	Bélgica se opone a esta declaración	6	2.50%

Normas	Reservas	España	de conformidad con los artículos 309 y 310 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, no se admiten reservas ni excepciones a la Convención	29	26.10%
Normas	Modificación	España	la Declaración de la República del Ecuador no puede excluir ni modificar la aplicación de las disposiciones de la Convención	20	18.00%
Derecho Internacional	Líneas de base	España	España no reconoce el trazado de líneas de base	9	8.10%
Normas	Reservas	Finlandia	En opinión del Gobierno de Finlandia, esta declaración puede constituir en esencia una reserva	14	5.10%
Derecho Internacional	Navegación	Finlandia	declaraciones relativas a la libertad de navegación	7	2.60%
Derecho Internacional	Zonas marítimas	Finlandia	el establecimiento de zonas marítimas	5	1.80%
Derecho Internacional	Soberanía	Finlandia	el ejercicio de la jurisdicción y los derechos de soberanía dentro de ellas	13	4.70%
Normas	Reservas	Finlandia	de acuerdo con el artículo 309, no se pueden hacer reservas ni excepciones al Convenio	15	5.50%
Normas	Reservas	Finlandia	El artículo 310 del Convenio establece además que las declaraciones y manifestaciones hechas por un Estado al firmarlo, ratificarlo o adherirse a él no pueden tener por objeto excluir o modificar los efectos jurídicos de las disposiciones del Convenio	39	14.20%
Derecho Internacional	Objeción	Finlandia	el Gobierno de Finlandia objeta la declaración hecha por Ecuador	10	3.60%
Normas	Reservas	Finlandia	constituye una reserva no permitida por el Convenio	8	2.90%
Normas	Reservas	Irlanda	que el artículo 309 de la Convención prohíbe las reservas y excepciones a la Convención	15	5.30%
Normas	Reservas	Irlanda	el artículo 310 de la Convención establece además que las declaraciones y manifestaciones hechas por un Estado al firmarla, ratificarla o adherirse a ella no pueden excluir ni modificar los efectos jurídicos de las disposiciones de la Convención	38	13.40%
Normas	Reservas	Irlanda	puede constituir una reserva que excluya o modifique los efectos jurídicos de las disposiciones del Convenio en su aplicación a Ecuador	21	7.40%
Derecho Internacional	Navegación	Irlanda	libertad de navegación	3	1.10%
Derecho Internacional	Zonas marítimas	Irlanda	el establecimiento de zonas marítimas	5	1.80%
Derecho Internacional	Soberanía	Irlanda	el ejercicio de la jurisdicción y los derechos de soberanía dentro de ellas.	13	4.60%
Derecho Internacional	Objeción	Irlanda	el Gobierno de Irlanda se opone a la declaración	9	3.20%

Normas	Reservas	Irlanda	parte de la misma constituya una reserva no permitida por el Convenio o pretenda excluir o modificar los efectos jurídicos de las disposiciones del Convenio	25	8.80%
Normas	Reservas	Italia	constituye en esencia una reserva que limita o modifica el ámbito de aplicación de la Convención y, de conformidad con el artículo 309 de la CNUDM, no se pueden formular reservas o excepciones a la Convención	36	15.30%
Derecho Internacional	Soberanía	Italia	el Estado ribereño no goza de derechos residuales en la zona económica exclusiva	13	5.50%
Derecho Internacional	Ejercicios militares	Italia	los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño en dicha zona no incluyen el derecho a obtener la notificación de ejercicios o maniobras militares ni a autorizarlos	27	11.40%
Derecho Internacional	Navegación	Italia	faculte al Estado ribereño a supeditar el paso inocente de determinadas categorías de buques extranjeros al consentimiento o la notificación previos	21	8.90%
Derecho Internacional	Objeción	Italia	Gobierno de Italia se opone a la mencionada declaración formulada por la República del Ecuador	15	6.40%
Normas	Reservas	Letonia	el artículo 309 de la Convención establece que no se pueden formular reservas o expectativas a esta Convención	18	4.70%
Normas	Reservas	Letonia	el artículo 310 de la Convención establece que las declaraciones o manifestaciones no pueden excluir o modificar los efectos jurídicos de las disposiciones de esta Convención	26	6.80%
Normas	Reservas	Letonia	el Estado Parte en un acuerdo internacional no puede invocar las disposiciones de su derecho interno como justificación de su incumplimiento de un tratado	24	6.30%
Derecho Internacional	Navegación	Letonia	en lo que respecta a la libertad de navegación	9	2.30%
Derecho Internacional	Soberanía	Letonia	en particular en lo que respecta a su efecto en la legislación nacional, que actualmente es incompatible con el objeto y la finalidad del Convenio	25	6.50%
Normas	Reservas	Letonia	debe ser considerada como una reserva según lo estipulado en el artículo 2(1)(d) de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados	26	6.80%
Derecho Internacional	Objeción	Letonia	el Gobierno de la República de Letonia objeta la declaración de la República del Ecuador	15	3.90%
Derecho Internacional	Zonas marítimas	Países Bajos	las declaraciones relativas a la interpretación de los derechos de los Estados ribereños en la zona económica exclusiva y en relación con el medio ambiente marino	26	12.50%

Derecho Internacional	Navegación	Países Bajos	las declaraciones relativas a la libertad de navegación	8	3.80%
Normas	Reservas	Países Bajos	constituyen en esencia reservas que limitan el alcance de la Convención.	11	5.30%
Normas	Reservas	Países Bajos	el artículo 309 del Convenio, "no podrán formularse reservas ni excepciones al presente Convenio, a menos que lo permitan expresamente otros artículos del mismo"	24	11.50%
Derecho Internacional	Objeción	Países Bajos	el Gobierno del Reino de los Países Bajos objeta la reserva de Ecuador	13	6.30%
Normas	Reservas	Suecia	El Gobierno de Suecia considera que partes significativas de la declaración hecha por Ecuador tienen como objetivo constituir una reserva que limita o modifica el alcance de la Convención	29	3.20%
Normas	Reservas	Suecia	el artículo 309 de la CNUDM, no se pueden hacer reservas o excepciones a la Convención a menos que se permita expresamente en la misma	25	2.80%
Derecho Internacional	Soberanía	Suecia	La Convención también es clara en el hecho de que para los derechos residuales, aquellos derechos que no se atribuyen, no existe ninguna presunción a favor del Estado ribereño ni de otros Estados	33	3.70%
Derecho Internacional	Navegación	Suecia	La libertad de navegación es una norma y un principio reconocidos desde hace mucho tiempo en el derecho internacional	19	2.10%
Derecho Internacional	Navegación	Suecia	En alta mar y en la zona económica exclusiva, todos los Estados disfrutan de la libertad de navegación	18	2.00%
Derecho Internacional	Navegación	Suecia	La navegación no puede ser restringida de ninguna otra manera por el Estado costero	14	1.60%
Derecho Internacional	Navegación	Suecia	ningún buque o aeronave necesita notificar o pedir autorización previa al Estado costero para ejercer el derecho de paso inocente de acuerdo con las disposiciones de la CNUDM.	28	3.10%
Derecho Internacional	Líneas de base	Suecia	Las líneas de base que rodean a las Islas Galápagos, creando una amplia zona de aguas interiores no conectadas con el continente, no se ajustan a la CNUDM	28	3.10%
Normas	Reservas	Suecia	no se permitirá una reserva que esté prohibida por el tratado contra el que se formula o que sea incompatible con el objeto y la finalidad del mismo	28	3.10%
Derecho Internacional	Objeción	Suecia	el Gobierno de Suecia se opone a la mencionada declaración hecha por Ecuador	13	1.50%

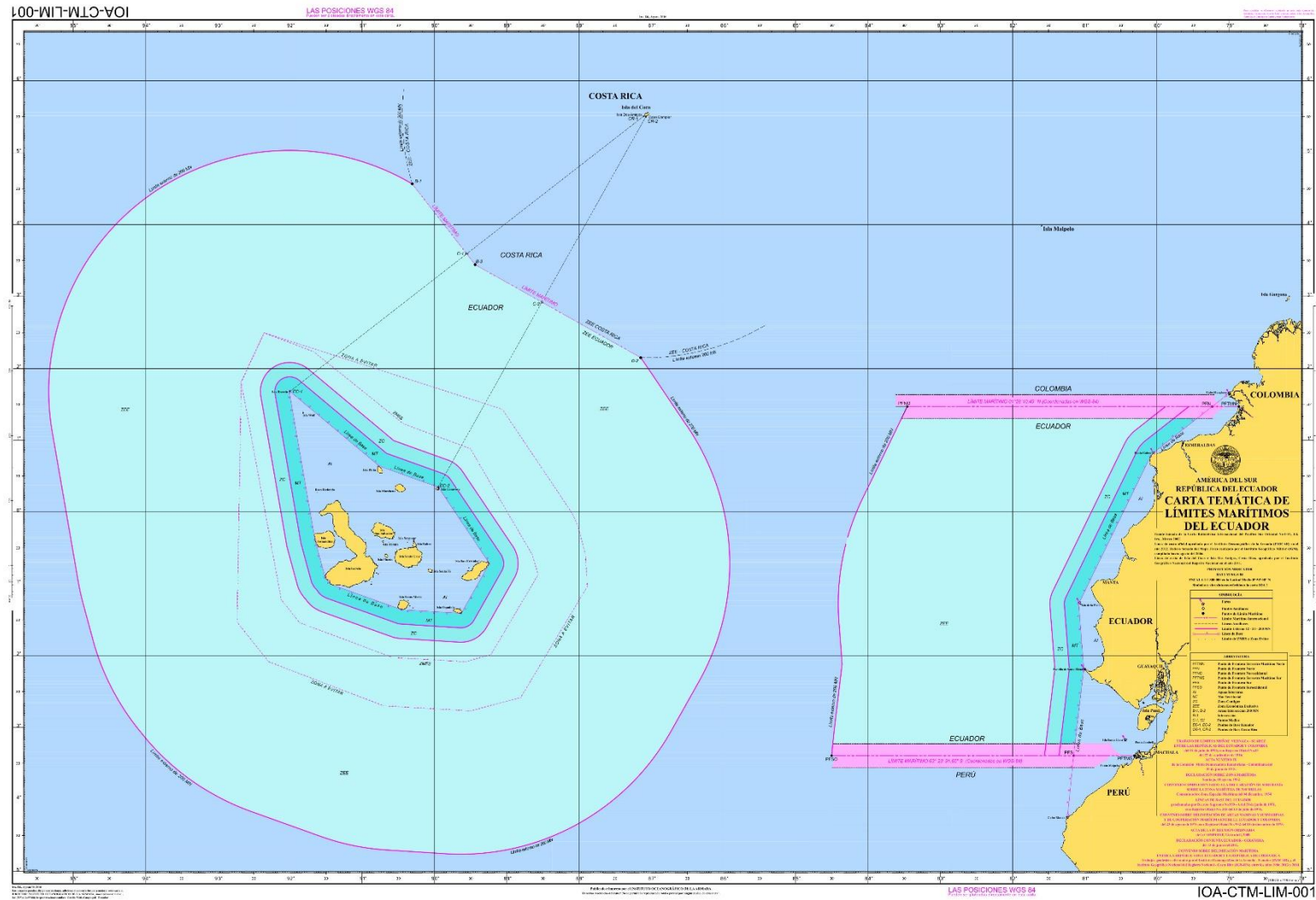
Normas	Reservas	Unión Europea	según el artículo 309 de la Convención, "no podrán formularse reservas ni excepciones a esta Convención, a menos que lo permitan expresamente otros artículos de la misma"	27	12.30%
Normas	Reservas	Unión Europea	determinados elementos de dicha Declaración puedan ser incompatibles con la prohibición de formular reservas a la Convención o incompatibles con determinadas disposiciones de la misma	25	11.40%
Derecho Internacional	Efectos jurídicos	Unión Europea	la Unión Europea observa que Ecuador ha declarado, en sus conversaciones con los representantes de la Unión Europea, que no pretendía excluir o modificar los efectos jurídicos de las disposiciones de la Convención a través de su Declaración	38	17.30%

Análisis de frecuencias de códigos

Categoría	Código	Descripción	Cantidad	% Códigos	Casos	% Casos
Normas	Reservas	Estado Miembro considera que Ecuador formuló una reserva al convenio y no una declaración.	25	37.30%	10	83.30%
Normas	Modificación	Estado Miembro considera que la declaración de Ecuador pretende modificar la convención.	5	7.50%	3	25.00%
Derecho Internacional	Navegación	Declaración de Ecuador contiene restricciones a libertad de navegación y paso inocente.	11	16.40%	8	66.70%
Derecho Internacional	Zonas marítimas	Declaración de Ecuador contiene posibles efectos jurídicos en las zonas marítimas.	5	7.50%	5	41.70%
Derecho Internacional	Soberanía	Declaración de Ecuador sobre jurisdicción y soberanía difiere de lo establecido en la convención.	7	10.40%	7	58.30%
Derecho Internacional	Objeción	Objeción a la declaración de Ecuador.	9	13.40%	8	66.70%
Derecho Internacional	Líneas de base	No conforme con la declaración sobre líneas de base de Ecuador.	3	4.50%	3	25.00%
Derecho Internacional	Ejercicios militares	Declaración de prohibición de efectuar ejercicios militares en el mar en la ZEE contraviene la convención.	1	1.50%	1	8.30%
Derecho Internacional	Efectos jurídicos	La declaración de Ecuador tiene efectos jurídicos de las disposiciones de la convención.	1	1.50%	1	8.30%

ANEXO 3

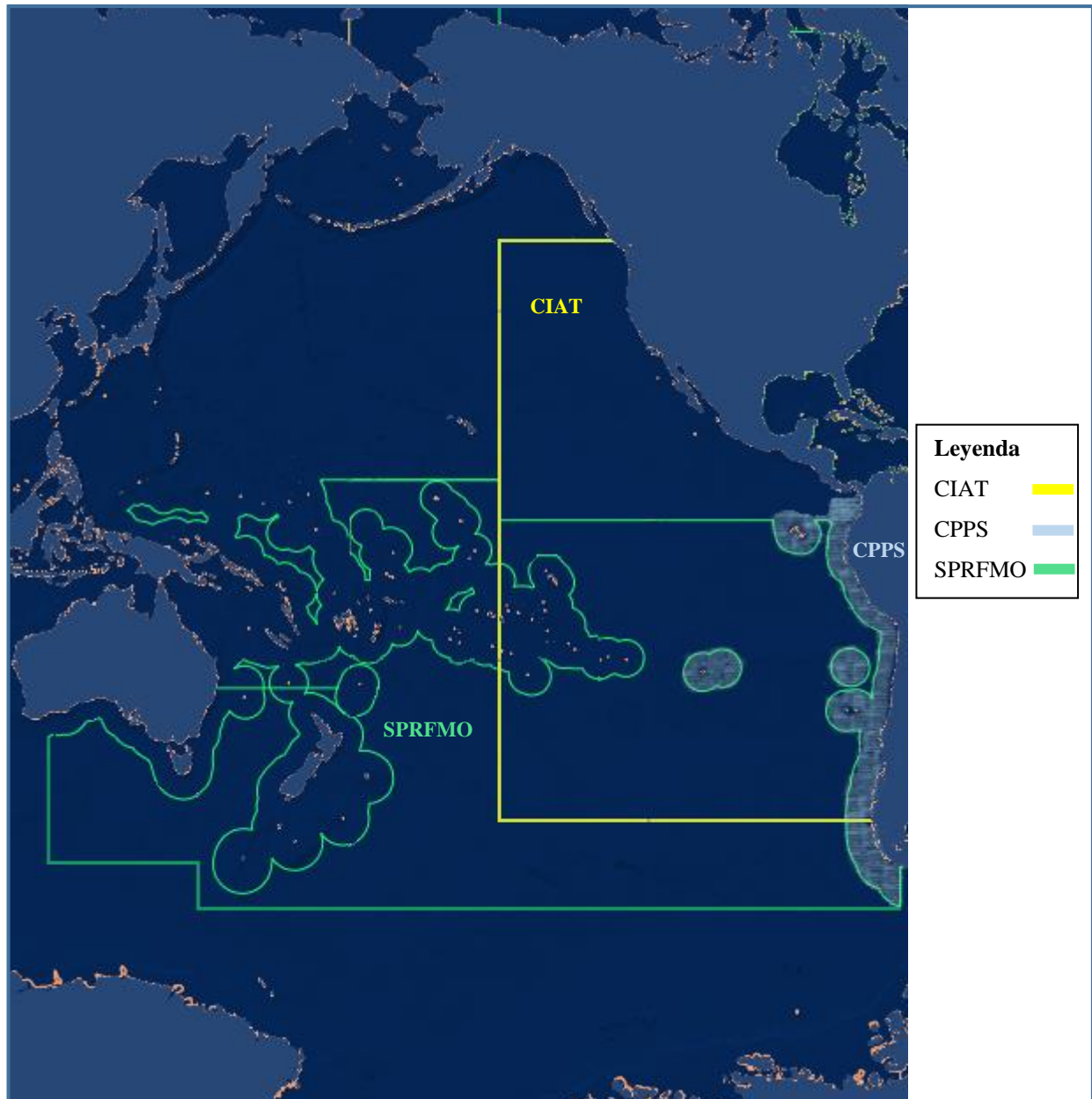
Carta IOA-CTM-LIM-001. Carta temática de límites marítimos del Ecuador.



Fuente: Ministerio de Defensa Nacional. Elaborado por: Instituto Oceanográfico de la Armada.

ANEXO 5

Áreas de Organismos Internacionales en el Pacífico Oriental.

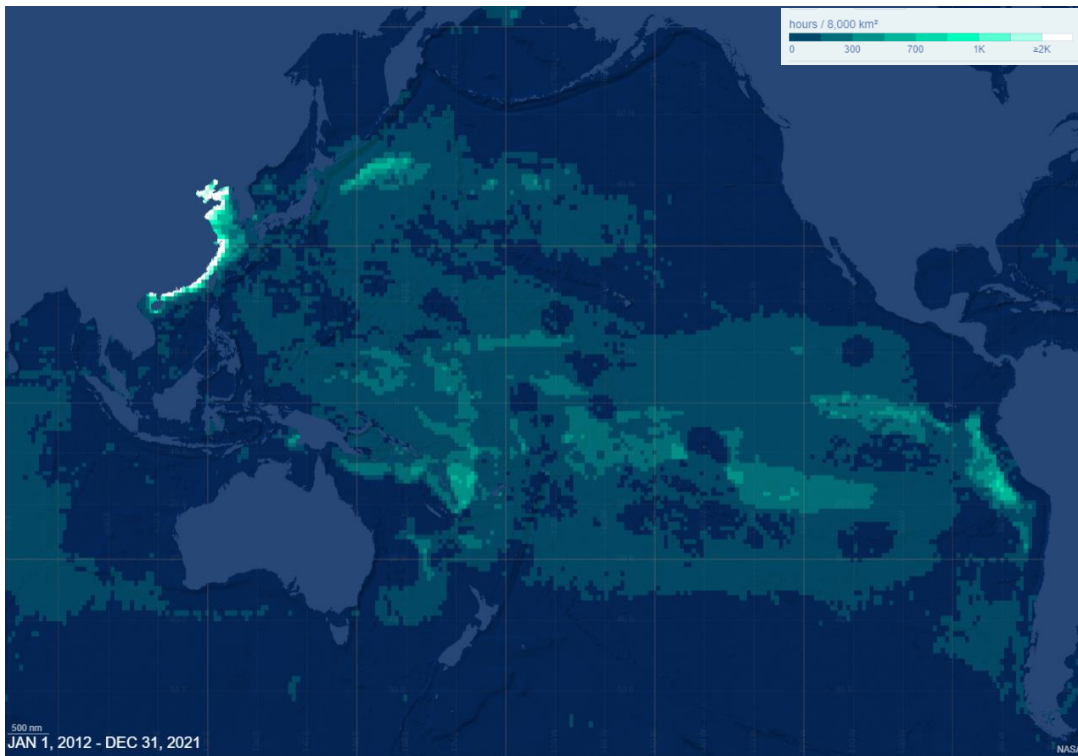


Fuente: Global Fishing Watch (GFW, 2022). Elaborado por: Adaptación del autor.

ANEXO 6

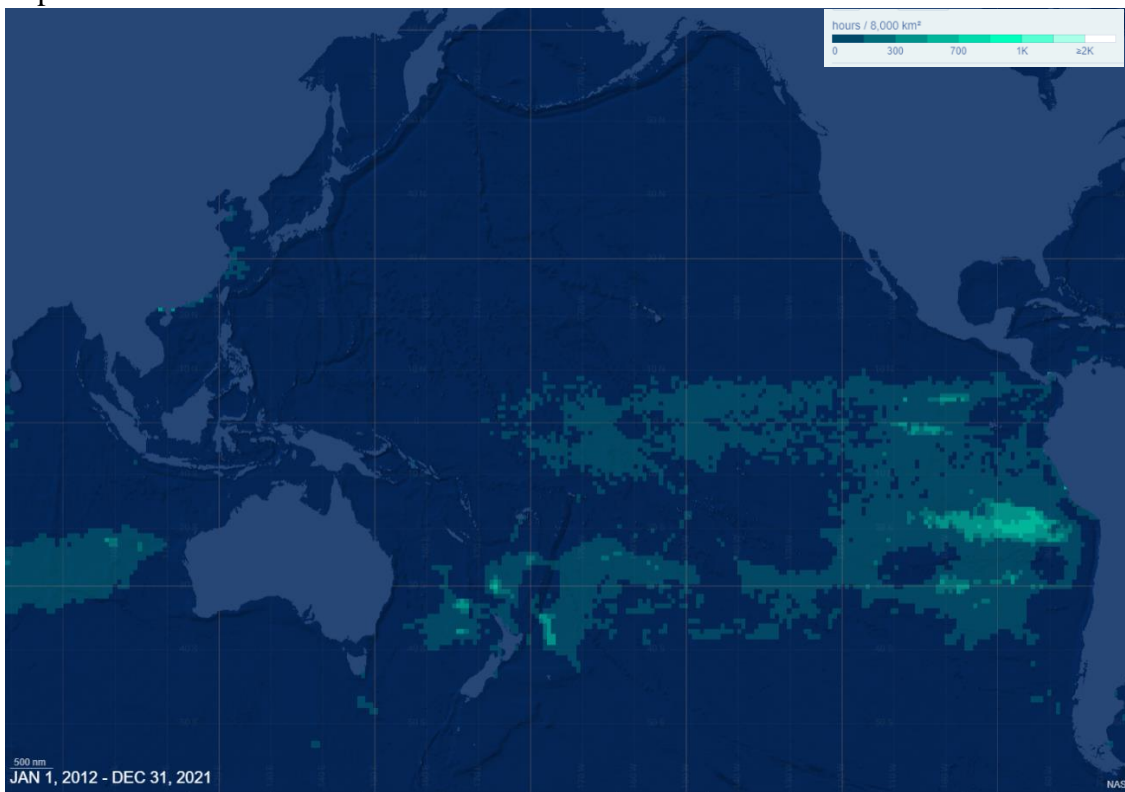
Actividad pesquera en la cuenca del Pacífico.

1. China



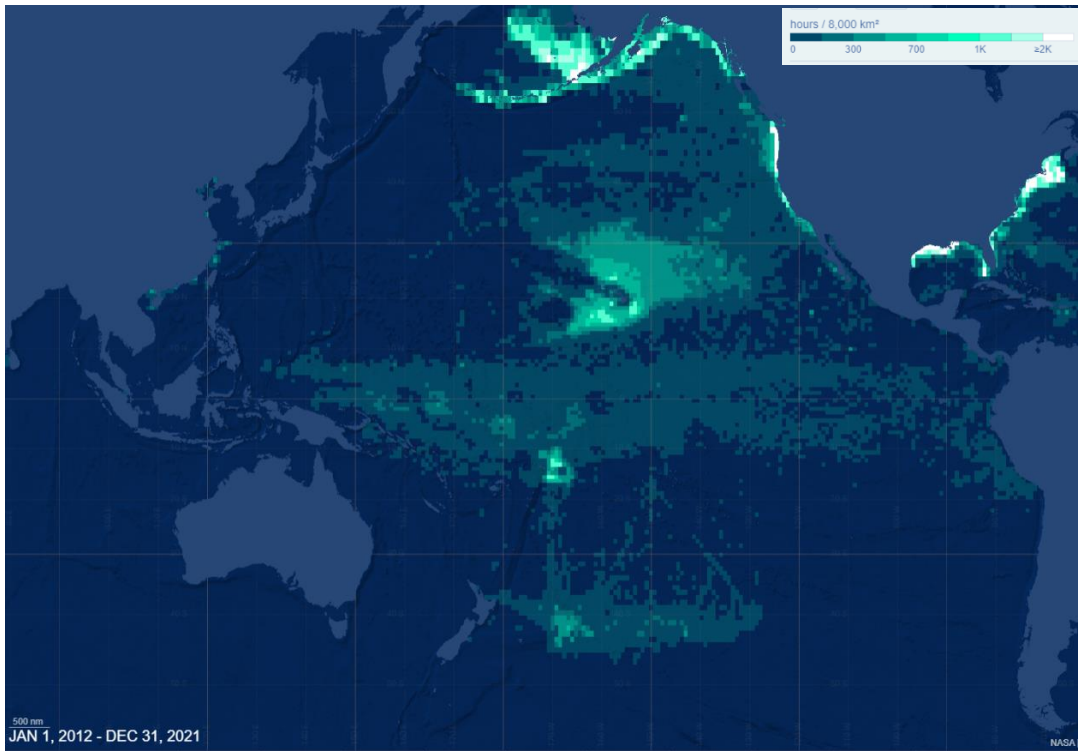
Fuente: Global Fishing Watch (2022). Elaborado por GFW, Inc.

2. España



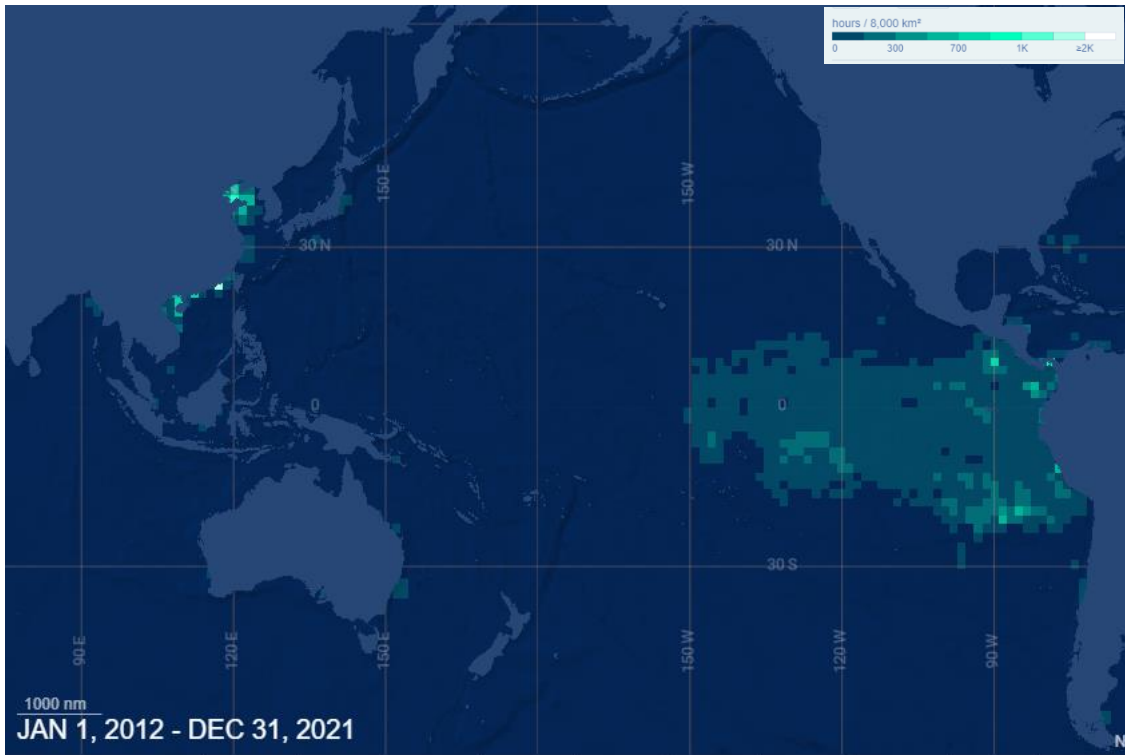
Fuente: Global Fishing Watch (2022). Elaborado por GFW, Inc.

3. EE. UU.



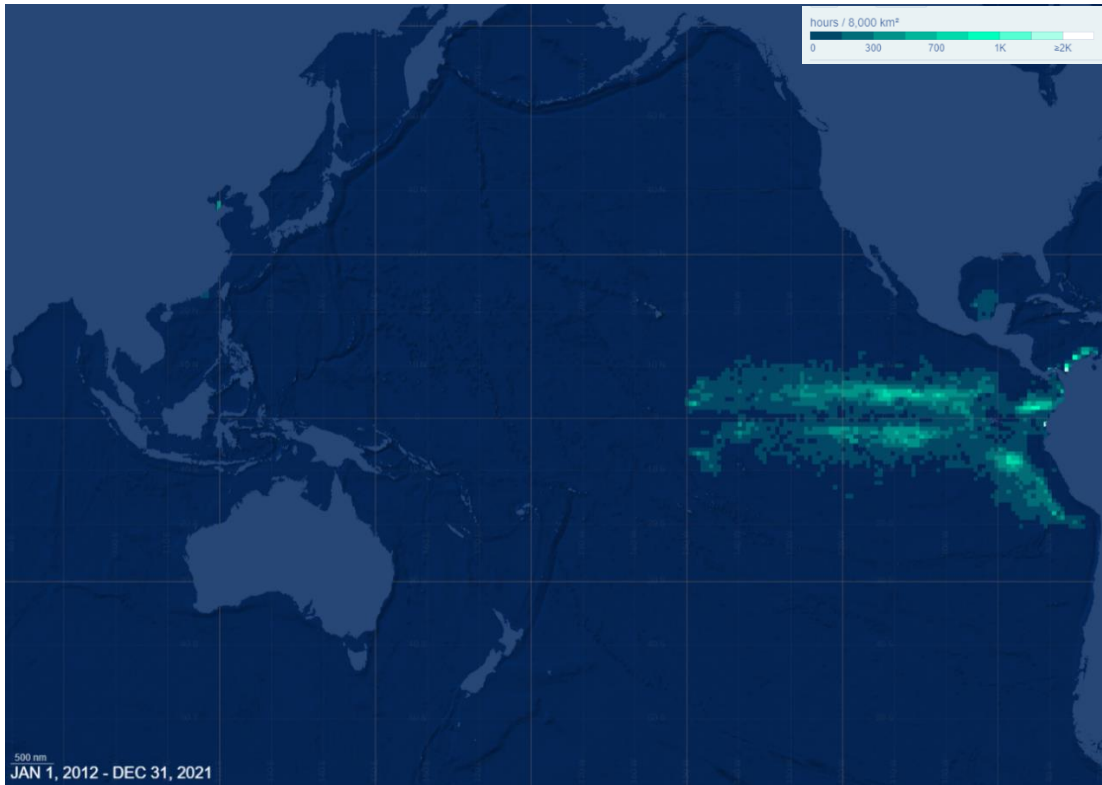
Fuente: Global Fishing Watch (2022). Elaborado por GFW, Inc.

4. Panamá



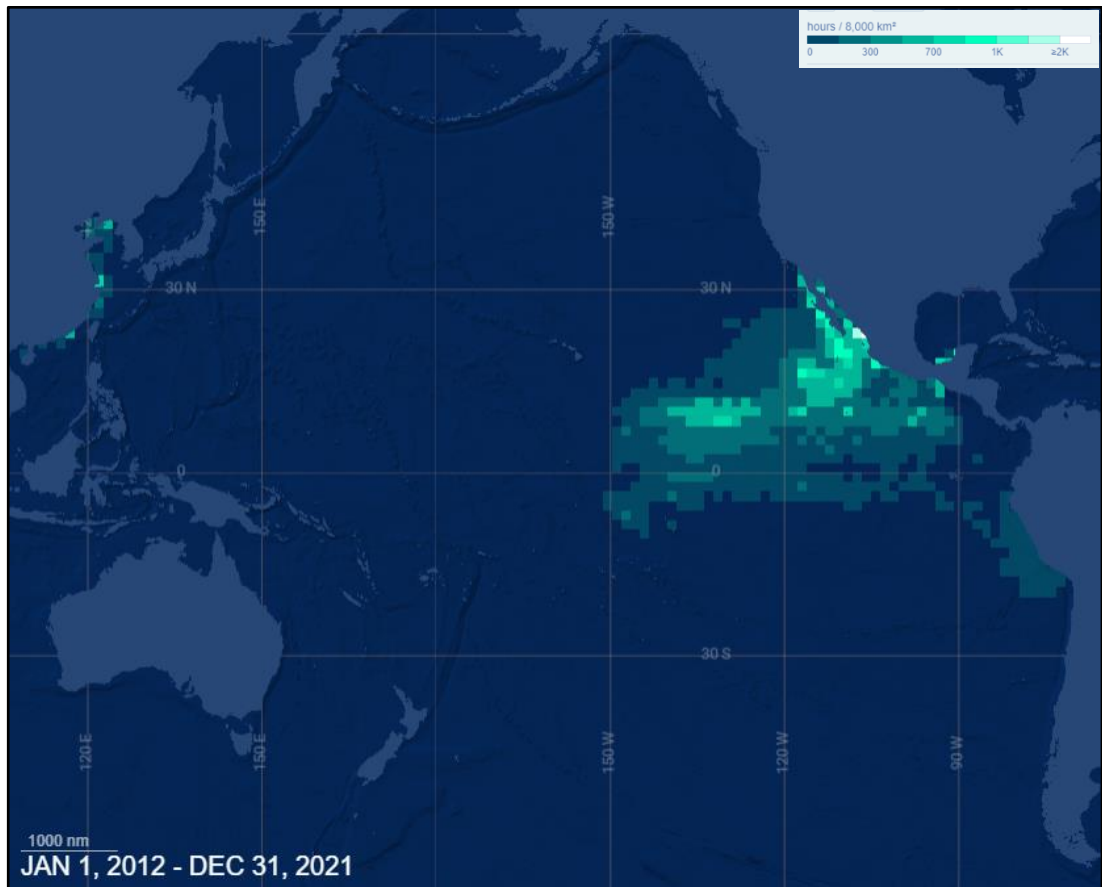
Fuente: Global Fishing Watch (2022). Elaborado por GFW, Inc.

5. Colombia



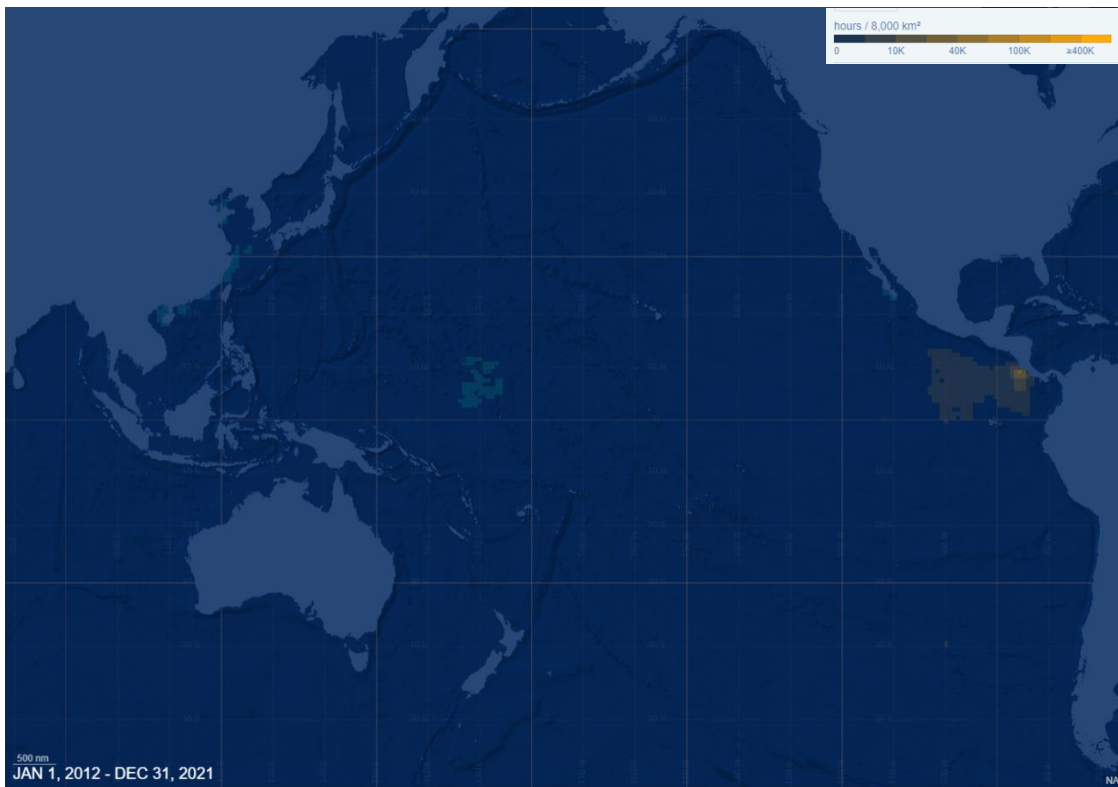
Fuente: Global Fishing Watch (2022). Elaborado por GFW, Inc.

6. México



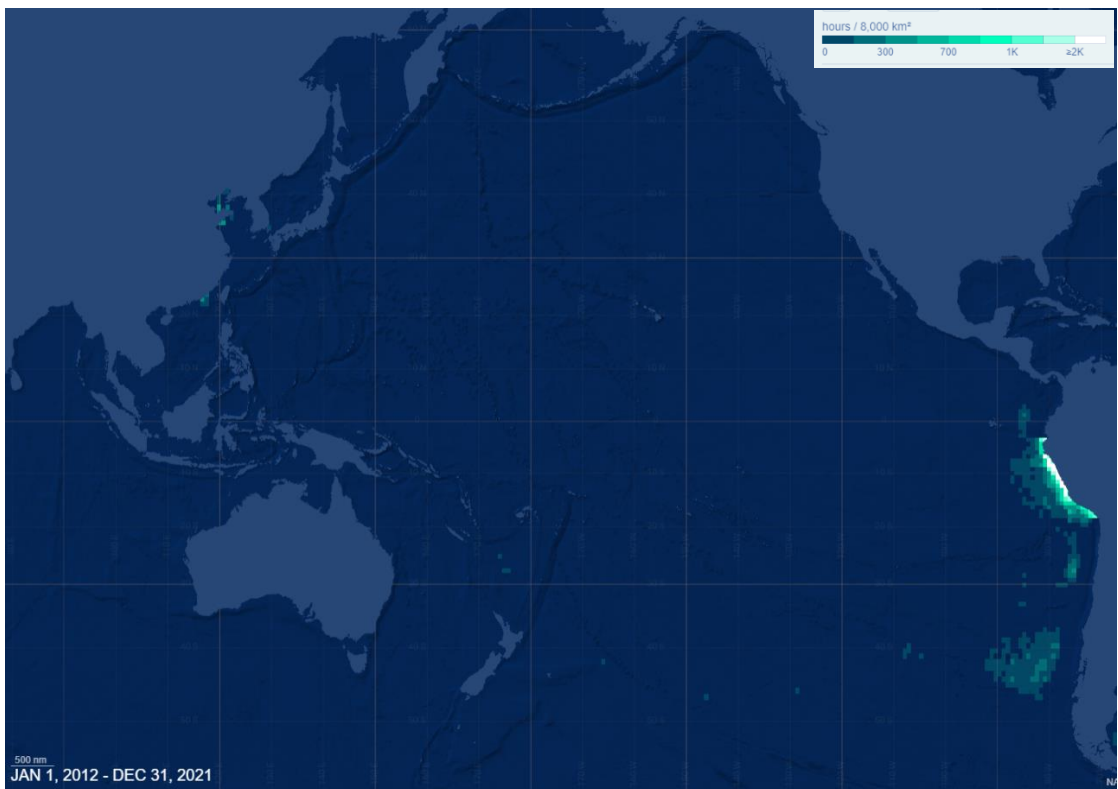
Fuente: Global Fishing Watch (2022). Elaborado por GFW, Inc.

7. Costa Rica



Fuente: Global Fishing Watch (2022). Elaborado por GFW, Inc.

8. Perú

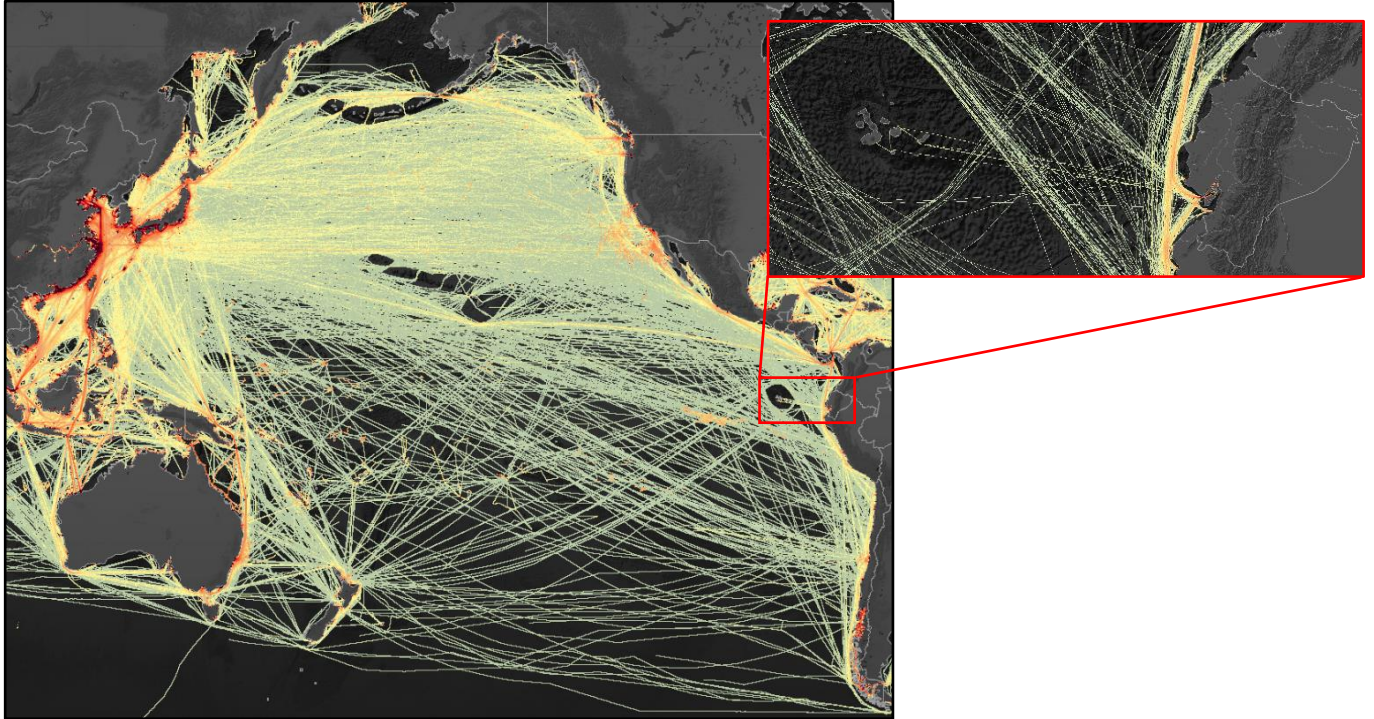


Fuente: Global Fishing Watch (2022). Elaborado por GFW, Inc.

ANEXO 7

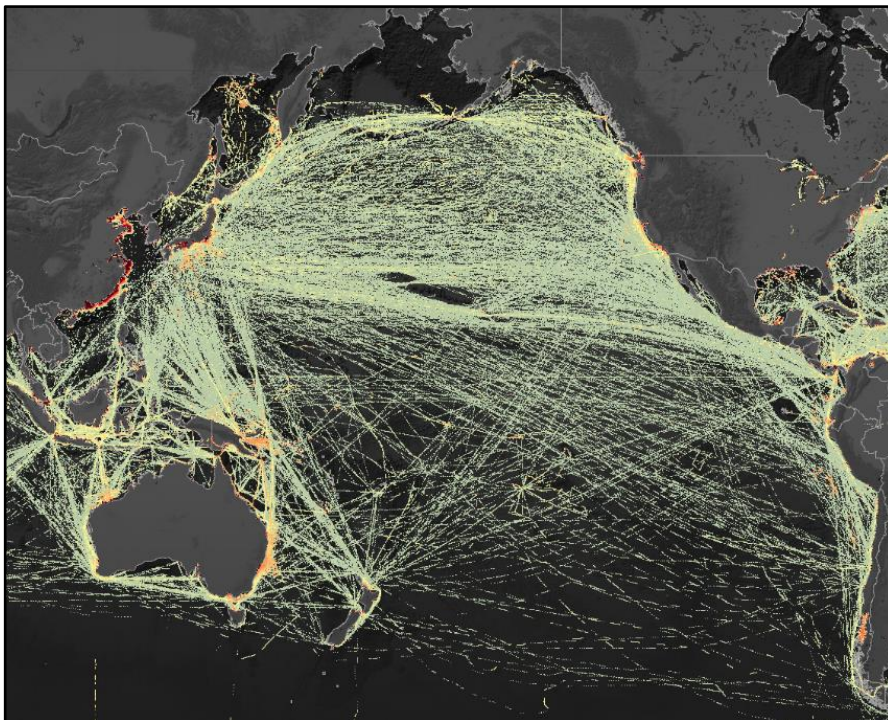
Densidad de tráfico de naves de carga.

1. Densidad del tráfico de naves de carga año 2021.



Fuente: Global Maritime Traffic Density Service (GMTDS, 2022a). Elaborado por: GMTDS.

2. Densidad del tráfico de naves de carga año 2012.



Fuente: Global Maritime Traffic Density Service (GMTDS, 2022a). Elaborado por: GMTDS.