



**UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES, DERECHO Y BIENESTAR
CARRERA DE DERECHO**

**PROYECTO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
ABOGADO DE LOS JUZGADOS Y TRIBUNALES DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR**

MODALIDAD

PROYECTO DE INVESTIGACION

TEMA

**“ANÁLISIS DE LAS VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE LA ADHESIÓN DEL ECUADOR
A LA CONVEMAR EN LA ACTUALIDAD”**

AUTOR:


KEVIN STEVEN ALVIA SANTANA

TUTOR

DR. JAIME MIGUEL MARÍN RODRÍGUEZ

MANTA, MANABI, ECUADOR 2026

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

 Uleam <small>UNIVERSIDAD LAICA "ELOY ALFARO" DE MANABÍ</small>	NOMBRE DEL DOCUMENTO: CERTIFICADO DE TUTOR(A).	CÓDIGO: PAT-04-F-010
	PROCEDIMIENTO: TITULACIÓN DE ESTUDIANTES DE GRADO BAJO LA UNIDAD DE INTEGRACIÓN CURRICULAR	REVISIÓN: 1 Página 1 de 1

CERTIFICACIÓN

En calidad de docente tutor de la Facultad de Derecho de la Universidad Laica "Eloy Alfaro" de Manabí, CERTIFICO:

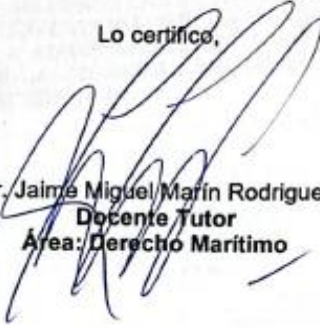
Haber dirigido y revisado el trabajo de Integración Curricular y bajo la autoría de la estudiante **ALVIA SANTANA KEVIN STEVEN**, legalmente matriculada en la carrera de Derecho, período académico 2021-2022, cumpliendo el total de 384 horas, cuyo tema del proyecto es **"ANÁLISIS DE LAS VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE LA ADHESIÓN DEL ECUADOR A LA CONVEMAR HASTA LA ACTUALIDAD"**.

La presente investigación ha sido desarrollada en apego al cumplimiento de los requisitos académicos exigidos por el Reglamento de Régimen Académico y en concordancia con los lineamientos internos de la opción de titulación en mención, reuniendo y cumpliendo con los méritos académicos, científicos y formales, suficientes para ser sometida a la evaluación del tribunal de titulación que designe la autoridad competente.

Particular que certifico para los fines consiguientes, salvo disposición de Ley en contrario.

Manta, 17 de agosto de 2022.

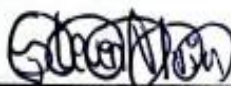
Lo certifico,


Dr. Jaime Miguel Marín Rodríguez
Docente Tutor
Área: Derecho Marítimo

Declaración de Autoría

El trabajo de grado denominado **“ANÁLISIS DE LAS VENTAJAS Y DESVENTAJAS QUE HA DADO LA ADHESIÓN DEL ECUADOR A LA CONVEMAR HASTA LA ACTUALIDAD”**, ha sido desarrollada con base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros, conforme a las citas que constan en las páginas correspondientes, cuyas fuentes de incorporan en la bibliografía.

En virtud de esta declaración me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico de proyecto de grado en mención.



Alvia Santana Kevin Steven

DEDICATORIA

A mis padres, Vicenta Santana y Juan Alvia porque me han apoyado toda la vida y me han brindado muchos consejos que definitivamente me transformaron en el hombre que soy el día de hoy.

A mi hermano quien ha estado acompañándome día a día.

A mi prometida que me ha inspirado a forjarme como ser humano y como profesional.

A mis docentes que con sus enseñanzas he adquirido muchos conocimientos.

Con cariño a todas las personas que están a mi lado apoyándome e inspirándome, los aprecio mucho.

Kevin Steven Alvia Santana

AGRADECIMIENTO

Les agradezco a mis padres, a mi novia, familiares, amigos y docentes, quienes fueron mis mayores promotores durante mi etapa académica.

Gracias a Dios que sin su bendición e inspiración me hubiese rendido.

Agradezco a todas las personas que aportaron y contribuyen en mi vida, ellos con cada granito de arena hicieron posible que ahora me encuentre a un paso de convertirme en un profesional, ustedes fueron responsables de este esfuerzo, también serán la razón por la que no me rendiré jamás y evidenciarán cada vez que cumpla mis objetivos de vida planeados a futuro.

Gracias a todas las personas que quieren lo mejor para mí, nunca me cansaré de agradecerles por tanto cariño y aprecio.

Kevin Steven Alvia Santana

RESUMEN

El presente artículo tiene como propósito analizar las ventajas y desventajas de la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR. Dicha normativa tiene como objetivo la protección de los recursos marinos, la conservación de los océanos, la regulación del uso de los mares, y se desarrolla con la finalidad de equilibrar el uso y los derechos del mar en los diferentes Estados, además de proteger los ecosistemas de los océanos para las generaciones futuras. Según lo anterior, el autor realiza un análisis de los diferentes desafíos que proporciona la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR, dentro del cual se basa en la aplicación de diferentes normas internacionales, teniendo como prioridad los Derechos del Mar, el autor presenta este análisis bajo los lineamientos y el uso de las normas respectivas.

Palabras clave CONVEMAR; desafíos; derechos del mar; protección; océanos.

ABSTRACT

The purpose of this article is to analyze the advantages and disadvantages of Ecuador's accession to UNCLOS. The objective of this regulation is the protection of marine resources, the conservation of the oceans, the regulation of the use of the seas, and is developed with the purpose of balancing the use and rights of the sea in the different States, in addition to protecting the ocean ecosystems for future generations. According to the above, the author carries out an analysis of the different challenges that Ecuador's accession to UNCLOS provides, within which it is based on the application of different international standards, with the Rights of the Sea as a priority, the author presents this analysis under the guidelines and use of the respective standards.

Keywords: UNCLOS; challenges; rights of the sea; protection; oceans.

ÍNDICE

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR.....	I
DECLARACION DE AUTORIA	II
DEDICATORIA	III
RESUMEN.....	V
ABSTRACT	VI
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I.....	4
PROBLEMÁTICA.....	4
1.1. Planteamiento del Problema	4
1.2. Formulación del Problema.....	5
1.3. Objetivos	5
1.3.1. Objetivo General.....	5
1.3.2. Objetivos Específicos.....	5
1.4. Justificación.....	5
CAPÍTULO II.....	6
MARCO CONCEPTUAL	6
2.1. Mar territorial	6
2.2. Líneas de Base.....	6
2.3. Aguas Interiores.....	7

2.4. Zona Contigua	7
2.5. Zona Económica Exclusiva	7
2.6. Plataforma Continental.....	8
2.7. Alta Mar	8
CAPÍTULO III.....	9
FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	9
3.1. El Mar como parte de la naturaleza.....	9
3.2. La biodiversidad y el desarrollo sostenible	9
3.3. Postura norteamericana	10
3.4. Influencia Latinoamericana	10
3.5. Enfoque Ecuatoriano.....	11
3.6. Expansión del Mar territorial a 350 millas de las Islas Galápagos	11
3.7. Ecuador como parte de la CONVEMAR.....	13
3.7.1. Beneficios de la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR.....	14
3.7.2. Desventajas de la adhesión a la CONVEMAR.....	14
CAPÍTULO IV	16
MARCO LEGAL.....	16
4.1. Normativa Internacional.....	16
4.1.1. Organización Marítima Internacional (OMI)	16
4.1.2. Naciones Unidas (ONU).....	17

4.1.3. Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC)	17
4.1.4. Tribunal Internacional del Derecho del Mar (TIDM)	17
4.1.5. Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO)	17
4.1.6. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS).....	18
4.1.7. Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por los Buques (MARPOL).....	18
4.2. Normativas Nacionales	19
4.2.1. Constitución de la República del Ecuador	19
4.2.2. Código de Policía Marítima	20
4.2.3. Plan Nacional para el Buen Vivir	20
CAPÍTULO V.....	24
METODOLOGÍA	24
5.1. Tipo y diseño de la investigación.....	24
5.3.1. Encuesta	26
CONCLUSIONES	30
RECOMENDACIONES	32
BIBLIOGRAFÍA	33
ANEXOS.....	37
ENCUESTA:	37

INTRODUCCIÓN

La seguridad y desarrollo de la humanidad ha existido desde el principio y salvaguardar sus recursos perecibles se ha considerado de vital importancia a lo largo de la historia. El papel del mar ha sido crucial como una vía de desarrollo para la comunicación entre estados, impulsando actividades económicas y comerciales que abarcan desde la explotación de recursos renovables y no renovables hasta su uso como medio estratégico y táctico a nivel gubernamental o productivo.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), es un tratado internacional que define los derechos y obligaciones de los países respecto a los océanos y sus recursos. Se hizo efectiva el 16 de noviembre de 1994, tras ser aprobada en Montego Bay, Jamaica, en 1982. En la actualidad, destaca por reafirmar el derecho internacional del mar vigente, delimitar la plataforma continental y alta mar, regularizar la situación de nuestras Islas Galápagos, proteger el medio ambiente marítimo y garantizar la libertad para llevar a cabo investigaciones científicas y descubrimientos, entre otros aspectos regulados por tratados internacionales.

Los países miembros de la CONVEMAR son 162, lo que representa el 85% de los países de las Naciones Unidas. Desde sus inicios, Ecuador ha buscado consolidar su posición en los espacios marítimos internacionales, fortalecer la delimitación de sus fronteras y reafirmar la soberanía en su litoral del océano Pacífico. En este contexto, las relaciones internacionales y el Derecho del Mar se consideran temas de gran importancia y urgencia para el país.

Según, Velásquez (2012) a fines del siglo XVI, sobre la base del derecho del mar, los territorios costeros maniobraban diferentes formas para delimitar su acceso al mar y sus competencias, que defendidos en estas normas tácitas creaban líneas de instrumentos claves para defender dichas tendencias. De esta manera, la intención inicial de medir el mar territorial de los Estados era la sesión y uso de armamento, por lo que se asumía que este constaba el poder del Estado, inclusive con la llegada de proyectiles de largo alcance, escenario que tuvo sus primeros inconvenientes con el arribo de nuevos cañones cada vez más potentes al alcanzar diferentes distancias.

En tanto, Gómez (2021) refiere que la gobernanza debe ser entendida desde una perspectiva amplia, que no se limite solo a las aguas nacionales, sino que también contemple la corresponsabilidad de los Estados en los mares internacionales. En otras palabras, se busca desarrollar una estrategia conjunta para la gobernanza global de los océanos, clarificando la administración interna de cada Estado ribereño. El objetivo es disminuir las presiones sobre estos espacios y gestionar los recursos marítimos de manera sostenible. Esto requiere que los Estados adquieran un conocimiento más profundo sobre los océanos y las implicaciones de su manejo.

Como menciona Dávalos (2016), en 1982 que se realizó la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que incluye nuevas temáticas tales como: aspectos sobre mares y océanos, soberanía, jurisdicción de Estados ribereños, exploración y explotación de recursos existentes en aguas marinas, entre otras. La CONVEMAR el 30 de abril de 1982, en la ciudad de Montego Bay (Jamaica), misma que según las normas del derecho internacional queda abierta para la firma de los Estados que deseen adherirse a ella. Fue aprobada por 130 votos a favor, 4 en contra entre ellos Estados Unidos y 17 abstenciones. Ecuador no suscribió la Convención limitándose a firmar el acta final.

Al establecer zonas protegidas más allá de la jurisdicción nacional es válida, siempre y cuando el país disponga de los recursos necesarios para su protección. Sin embargo, desde hace varios años, Ecuador ha demostrado no contar con las capacidades adecuadas para vigilar incluso sus propios espacios marítimos de jurisdicción nacional. En este contexto, aunque el Ministerio de Relaciones Exteriores ha hecho esfuerzos diplomáticos significativos, incluyendo acercamientos con Colombia y Perú, y ha solicitado apoyo a la OROPPS y al CIAT, es fundamental recordar que la diplomacia solo tiene un impacto real cuando está respaldada por una capacidad efectiva de intervención y protección. Dávalos (2019).

La CONVEMAR establece que el mar territorial se extiende hasta 12 millas náuticas, y añade 188 millas adicionales correspondientes a la Zona Económica Exclusiva. Esto implica que Ecuador actualmente ejerce soberanía total sobre los recursos vivos y no vivos en una extensión de 200 millas náuticas. En 2012, tras adherirse a la CONVEMAR mediante el Decreto Ejecutivo 1238, publicado en el Registro Oficial N°759, Ecuador llevó a cabo una serie de estudios técnicos con el objetivo de ampliar sus límites marítimos. Al integrarse a este convenio, Ecuador obtuvo el

derecho soberano estipulado en el artículo 76, que le permite extender su plataforma continental hasta 350 millas náuticas, cubriendo aproximadamente 300,000 km² en áreas potencialmente expansibles de manera natural. Pacheco (2023).

Saltos (2019), hace hincapié que en el ámbito marítimo se distinguen dos dinámicas principales: las rutas del comercio mundial y el control de recursos estratégicos, y las rutas de la biodiversidad marina. Las primeras definen las áreas de conflicto entre las potencias tradicionales y las emergentes, y también en relación con otros países. Por otro lado, las rutas de la biodiversidad marina han dado lugar a nuevos tipos de conflictos que no pueden resolverse simplemente con el retorno a antiguas normas de soberanía territorial ni mediante el dominio de las regulaciones globales. Ámbitos primordiales que generan una problemática al análisis de esta investigación.

El conocer y comprender las normativas, convenios u cualquier otra regulación legal internacional a la cual se encuentra adherida el Ecuador es de fundamental importancia para los profesionales del derecho en el Ecuador, dentro del presente documento podremos encontrar diferentes normativas que nos permitirán conocer su aplicación y su función, también podremos visualizar desde otra perspectiva la ejecución de la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR, se ha desarrollado una investigación cuantitativa y cualitativa para poder realizar un correcto análisis y así poder cumplir con los objetivos planteados.

CAPÍTULO I

PROBLEMÁTICA

1.1. Planteamiento del Problema

El territorio es el fundamento físico de una nación, donde se forja la vida de su pueblo y sobre el cual depende en gran medida su progreso y desarrollo. Es en este espacio donde se encuentran arraigadas tanto las bases materiales como espirituales que configuran el ideal de patria. Por lo tanto, sin territorio no puede existir una nación, patria ni pueblo. Es crucial que la Ley fundamental describa detalladamente el territorio, ya que es el lugar donde el pueblo ejerce su soberanía. Coral y Coral (2022).

Según, Acorda (2023) el territorio es sagrado e incluye el suelo y el subsuelo, el espacio aéreo y el dominio marítimo, este último extendiéndose hasta las 200 millas náuticas. Esto implica la facultad del Estado para ejercer soberanía y jurisdicción sobre el mar adyacente a sus costas, según las líneas de base establecidas por ley, respetando al mismo tiempo las libertades y los compromisos internacionales.

Entonces, la alta mar es un espacio abierto a todos los Estados, donde pueden ejercerse diversas libertades y utilizarlo con propósitos pacíficos, como la navegación, el sobrevuelo, la pesca, el tendido de cables y tuberías, e incluso la construcción de islas artificiales u otros fines de investigación científica. Todas estas actividades deben realizarse cumpliendo las normas establecidas en la Convención correspondiente. La alta mar es considerada Patrimonio Común de la Humanidad, por lo que los Estados tienen la responsabilidad de conservar y proteger el medio marino. Saltos (2018).

Sin embargo, Sánchez (2024) refiere que las actividades humanas, como la pesca intensiva y la expansión de otras como la exploración de petróleo, gas y la potencial minería en el suelo marítimo, han proliferado. Estas actividades económicas han causado contaminación, sobreexplotación de recursos y la destrucción de hábitats marinos críticos.

Por lo tanto, lo mencionan Paz y Toulkeridis (2019) que la adhesión de Ecuador a la CONVEMAR por sí sola no asegura la protección de los recursos marinos, tanto bióticos como abióticos, analizando las ventajas y desventajas es crucial que el Estado implemente políticas oceánicas efectivas, las cuales deben incluir legislación que cumpla con las disposiciones de la CONVEMAR. Esto implica la necesidad de reestructurar el marco legal vigente para garantizar una gestión adecuada y sostenible de los recursos marinos.

1.2. Formulación del Problema

¿Cómo afecta la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR y sus futuras mejoras y que ventajas o desventajas le aporta al Ecuador?

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo General

Determinar como la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR actúa en beneficio a la definición y protección de los recursos marinos del Ecuador.

1.3.2. Objetivos Específicos

- Identificar los desafíos que se presentan a raíz de la aplicación a la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR
- Comparar las regulaciones de navegación marítima de la CONVEMAR para el Ecuador respecto a las políticas generales en el manejo y desarrollo marítimo del Ecuador y la reserva marina de Galápagos.
- Analizar las ventajas y desventajas de la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR.

1.4. Justificación

Se justifica porque no basta con investigar por el mero hecho de hacerlo; es necesario proporcionar una razón sólida y clara para cada estudio emprendido (Hernández, 2014). La investigación cumple con el análisis de las ventajas y desventajas de la adhesión de Ecuador a la CONVEMAR en la actualidad donde proporciona fundamentos respecto a la conveniencia de

pertenecer a la CONVEMAR, el marco jurídico local bajo la exclusiva autoridad del Estado ecuatoriano que permite cumplir con la normativa, sus implicaciones en la actividad marítima y las relaciones internacionales en el ámbito marítimo.

Además, la presente investigación nos permitirá comprender la efectividad de la CONVEMAR dentro del Ecuador, reconocer su importancia dentro de las Islas Galápagos, por supuesto conocer su aplicación con respecto a protección de los recursos marinos, es de carácter esencial esta investigación para conocer y establecer las ventajas y desventajas que nos presenta la CONVEMAR como país, los diferentes desafíos que nos proporciona y de manera enfrentarlos puesto que somos uno de las países con mucho transito marítimo lo cual desenlaza muchas circunstancias.

CAPÍTULO II

MARCO CONCEPTUAL

Para una mejor comprensión y un análisis más exhaustivo del tema investigado hemos desarrollado este capítulo en el cual si analizan los conceptos básicos y fundamentales tratados dentro del proceso de investigación con la finalidad de que el lector se familiarice con los conceptos.

2.1. Mar territorial

Es la franja de mar que se extiende desde las costas de un Estado hasta un límite de doce millas náuticas a partir de las líneas de base, y sobre la cual el Estado ejerce plena soberanía sobre el lecho marino, el subsuelo y el espacio aéreo, se conoce como mar territorial. En esta área, el Estado tiene jurisdicción total en asuntos civiles, penales y administrativos.

2.2. Líneas de Base

Se reconocen como líneas de base a las líneas de baja marea o bajamar, más alejada mar afuera para que a partir de esa línea de base se pueda medir el mar territorial y dispone que los Estados establezcan las mismas. El Ecuador estableció en su Declaración, aprobada conjuntamente

con la Convención, sus líneas de base, trazadas entre los puntos más salientes del litoral. Señala estos puntos en la parte continental como en la Insular de las Islas Galápagos.

2.3. Aguas Interiores

Son aquellas ubicadas dentro de las líneas de base desde las cuales se mide el mar territorial, y abarcan también otras áreas dentro del territorio nacional. En estas aguas, el país ejerce plena soberanía de manera similar a como lo hace en el resto de su territorio.

2.4. Zona Contigua

Es la franja de mar contigua al mar territorial, y su extensión no puede superar las 24 millas náuticas a partir de las líneas de base. En esta zona, los Estados ribereños tienen la autoridad para llevar a cabo controles aduaneros, de transporte, migración y fiscalización necesarios para proteger y salvaguardar el mar territorial.

2.5. Zona Económica Exclusiva

Adyacente al mar territorial se encuentra la Zona Económica Exclusiva (ZEE), que se extiende hasta un máximo de 200 millas náuticas a partir de las líneas de base. En esta zona, los Estados tienen derechos de soberanía para la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos vivos y no vivos en las aguas superficiales, el lecho marino y el subsuelo. Además, tienen jurisdicción exclusiva para el control del medio marino, incluyendo la concesión de permisos de pesca y la regulación de la pesca, especialmente para especies en peligro de extinción.

Los tratadistas consideran la Zona Económica Exclusiva como un área marino-sui generis debido a que, aunque otorga soberanía para ciertas actividades, esta no es absoluta. Todos los Estados, tanto ribereños como no ribereños, disfrutan de libertades de navegación, sobrevuelo, tendido de cables y tuberías submarinas, así como otras libertades, siempre que se ajusten a las normas establecidas por la Convención.

2.6. Plataforma Continental

Se extiende más allá del mar territorial hasta una distancia de 200 millas náuticas desde la línea de base, siempre y cuando el borde exterior del margen continental no alcance esta distancia. Representa la prolongación natural del territorio submarino. Según el artículo 76 de la Convención, el límite exterior de la plataforma continental puede ampliarse hasta 350 millas náuticas si cumple con ciertas características específicas. En el caso de Ecuador, debido a características especiales como la Cordillera de Carnegie, la extensión de su plataforma continental puede alcanzar hasta 350 millas náuticas.

2.7. Alta Mar

Se define la alta mar como las áreas marítimas que no forman parte de la Zona Económica Exclusiva, la zona contigua, el mar territorial ni las aguas interiores de un Estado, según el artículo 86 de la Convención. La alta mar está abierta a todos los Estados, quienes pueden ejercer una serie de libertades, como la navegación, el sobrevuelo, la pesca, el tendido de cables y tuberías, e incluso la construcción de islas artificiales para fines de investigación científica, siempre en conformidad con las normas establecidas por la Convención. Como Patrimonio Común de la Humanidad, la alta mar requiere que los Estados adopten medidas para conservar y proteger el medio marino.

CAPÍTULO III

FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

De acuerdo con Dávalos (2016), la labor de la política del mar es conseguir que el gobierno, pueblo y Fuerzas Armadas como colectivo se enfoquen hacia el mar para ocuparlo que de una manera u otra se alcance a establecer recursos y explotarlo de manera sustentable y sostenible todas sus riquezas siempre con la responsabilidad del caso pertinente. Esta teoría tiene un vínculo directo con la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR, puede contar y respaldarse con un marco legal de carácter internacional que le consienta establecer soberanía sobre sus espacios marítimos, como es el caso de su Plataforma Continental extendida más allá de las 200 millas.

3.1. El Mar como parte de la naturaleza

La Constitución del Ecuador (2008), mediante el artículo 71 sobre el Derecho de la naturaleza, en el cual se logra analizar que la naturaleza al ser la que proporciona los alimentos indispensables para la vida se debe respetar y cuidar, caso contrario provocaría desastres naturales. Se considera que el mar forma parte de la naturaleza, debido a que beneficia a la humanidad mediante la pesca y acuicultura. Se puede señalar, que los sectores de la pesca y acuicultura son una fuente primordial de ingresos para la humanidad. Vale recalcar, que los ecosistemas marinos proporcionan innumerables servicios a las comunidades costeras de todo el mundo. Por otra parte, el artículo 71 ha sido instaurado con el propósito de proporcionar una protección eficaz, fundada en frenar la contaminación y esta protección también implicaría restaurar aquel daño que ha sido provocado directa e indirectamente, por cualquier individuo.

3.2. La biodiversidad y el desarrollo sostenible

Sánchez (2024) afirma que las sociedades que brindan protección al medio ambiente, recursos económicos y oportunidades a sus ciudadanos son menos propensas a experimentar fracturas ecológicas y de extinción.

Dentro de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, Asamblea General de las Naciones Unidas (2020) destacó la importancia de los principios de igualdad y no discriminación, comprometida con el objetivo de “no dejar a nadie atrás” y de “llegar primero a los más rezagados”.

Uno de los objetivos ambiciosos de las Naciones Unidas es convertir el 30% de la superficie terrestre en áreas protegidas para 2030. Esta propuesta fue debatida en la Cumbre sobre Biodiversidad durante la sesión setenta y cinco de la misma asamblea, bajo el lema "Acción urgente sobre la biodiversidad para el Desarrollo Sostenible". A pesar de algunos avances prometedores en conservación, los ecosistemas globales siguen en declive y las poblaciones de plantas y animales se están reduciendo a un ritmo acelerado. Por ello, es crucial que la humanidad realice transformaciones urgentes para asegurar tanto su propio bienestar como el del planeta, evitando lo que podría ser una extinción masiva.

3.3. Postura norteamericana

Si se otorga mayor acceso a los océanos a través de una Convención con normas generales y universales, será más beneficioso para Estados Unidos mantener sus propias normas de jurisprudencia territorial, tanto nacionales como internacionales. Esto le permitirá preservar su poderío naval sin comprometer su equilibrio de poder geopolítico. De este modo, Estados Unidos podrá mantener su liderazgo en el continente americano y mejorar su posición respecto a Europa y Asia principalmente. En la actualidad, Estados Unidos es una de las pocas naciones que tiene acceso a dos litorales significativos: el Océano Pacífico y el Océano Atlántico. De estos, el Océano Atlántico es especialmente importante porque proporciona una conexión con el Océano Mediterráneo. Acorda (2023).

Así mismo, Acorda (2023), refiere que hay varios factores que pueden influir en la realidad marítima. En primer lugar, los aspectos humanos son cruciales, ya que las interacciones entre las personas desempeñan un papel fundamental en la formación de actitudes positivas o negativas hacia el entorno marino. En segundo lugar, los aspectos jurídicos, como las leyes y normas que regulan las actividades en las zonas marítimas, también son relevantes. Para comprender esta realidad marítima, es importante analizar diversos intereses relacionados con actividades como el comercio marítimo, la pesca, la minería y la industria marina, entre otros.

3.4. Influencia Latinoamericana

Cruz y Sandoval (2001) consideran respecto el entorno o límite marítimo a ciertos convenios como los más representativos en cuanto a la jurisdicción marítima latinoamericana,

siendo estos: La Declaración de Santiago de 1952, el Convenio sobre Zona Especial de 1954 y las Actas adoptadas en 1968 tienen propósitos distintos pero complementarios en la política marítima internacional. En cuanto a La Declaración de Santiago tenía como objetivo proclamar la soberanía y jurisdicción sobre el lecho y el subsuelo marino hasta una distancia de 200 millas para Ecuador, Chile y Perú. Este documento es un instrumento de política marítima, pero no un tratado de delimitación de fronteras. En lo que respecta a El Convenio sobre Zona Especial de 1954, por su parte, buscaba establecer un área de tolerancia para prevenir que embarcaciones violaran accidental o inadvertidamente las fronteras marítimas de los Estados debido a problemas o inconvenientes. Finalmente, las Actas de 1968 y 1969 se enfocaron en la creación de marcas visibles desde el océano para facilitar la identificación de las fronteras marítimas.

3.5. Enfoque Ecuatoriano

En su estudio, Armijos y Medina (2019) analizan la formación de una organización Regional de Seguridad marítima contra el narcotráfico que abarca Ecuador, Colombia, Costa Rica y Panamá. Su investigación interpreta cómo estos países han creado una estructura de cooperación regional para enfrentar el narcotráfico en el Pacífico, especialmente tras la firma de acuerdos de delimitación marítima basados en la CONVEMAR en 2016. El estudio también aborda las problemáticas relacionadas con el narcotráfico marítimo. Al final, los autores concluyen que los estados costarricenses, panameños, colombianos y ecuatorianos han logrado avances significativos en términos de reconocimiento diplomático de su soberanía y se han establecido como un referente internacional en la gestión de sus fronteras marítimas, bajo una perspectiva realista de la política de los Estados.

3.6. Expansión del Mar territorial a 350 millas de las Islas Galápagos

De acuerdo con la Comisión Nacional sobre Derecho del Mar (2002), ser parte de la CONVEMAR, beneficia absolutamente los deseos del país en relación con los derechos de soberanía de los recursos naturales, principio primordial de la Declaración de Santiago en 1952. Del mismo modo, Ecuador contempla la extensión de su Plataforma Continental a 350 millas, en donde se hallan grandes riquezas de recursos naturales listos para ser explotados por el Estado ribereño.

Crespo (2010) manifiesta que *“La extensión hasta 350 millas de la plataforma continental del Ecuador provocaría una gran explotación comercial”* No obstante, existen inconvenientes para estas manifestaciones, como lo es la tecnología de extracción de esos nódulos, que se hallan en la extensión de la plataforma. Vale recalcar, que solo tienen acceso las grandes potencias económicas, las mismas que se están progresando y son excelentes en capacidad de extraerlos.

CONVEMAR (2012) señala que le dio al Ecuador un plazo de 10 años para que concluya los estudios científicos indispensables para extender la plataforma continental de 200 a 350 millas, lo cual es solamente posible en las islas Galápagos por la existencia de las cordilleras de Carnegie, Cocos y Colón que se encuentran sumergidas en el mar y que constituyen una prolongación natural de las islas. Es fundamental señalar, que en cualquier caso la extensión a 350 millas marinas se podría conseguir siempre y cuando los estudios sean aceptados de manera favorable y como se lo mencionó anteriormente será únicamente la plataforma sumergida de las Galápagos donde se podrá extender el derecho del Ecuador a 350 millas.

Como lo señala el Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana (2022), Ecuador y Costa Rica entregaron en Nueva York a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de la Organización de Naciones Unidas (CLPC), la primera presentación conjunta para la definición del límite exterior de la plataforma continental. Vale recalcar, que este hecho marco al continente americano, debido a que es la primera vez que países de la región trabajan conjuntamente, para así conseguir la extensión del límite exterior de la plataforma continental.

Es relevante recordar que el Ecuador se adhirió a la CONVEMAR en 2012, lo cual ha permitido emprender y avanzar en el proceso de definición y extensión del límite exterior de su plataforma continental más allá de las 200 millas marinas. Cabe señalar que, en septiembre de 2021, Ecuador presentó a la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas información conocida sobre áreas de interés para extender la plataforma ecuatoriana más allá de las 200 millas náuticas de los continentes, lo que le permitiría continuar realizando presentaciones al CLPC, correspondientes a las montañas sumergidas de Colonia y Coco Oeste.

3.7. Ecuador como parte de la CONVEMAR

Las ventajas para Ecuador al formar parte de la CONVEMAR son evidentes. En primer lugar, permite al país extender su plataforma continental más allá de las 200 millas. Además, este convenio proporciona negociaciones bilaterales con otros países para la localización de los límites marítimos.

Es importante destacar que la CONVEMAR cuenta con la adhesión de aproximadamente el 85% de los países que integran las Naciones Unidas, lo que demuestra un amplio respaldo internacional. Por tanto, ser parte de una convención aceptada por la mayoría de los países representa una ventaja significativa.

Ecuador se destacó dentro de la CONVEMAR como uno de los países más activos en los procesos de discusión y elaboración de este importante tratado. Uno de estos temas clave fue la cuestión de las 200 millas marinas. Hasta hace poco, Ecuador mantenía una posición de soberanía plena sobre estas 200 millas, pero la CONVEMAR las incorporó dentro del sector de la Zona Económica Exclusiva. Este enfoque fue un aporte significativo que Ecuador hizo, puesto que pasaron varias décadas hasta que la noción de soberanía evolucionó lo suficiente como para comprender que existen factores más importantes que esta aparente cesión de soberanía.

Las opiniones de los expertos sobre los efectos positivos o negativos de la adhesión a la CONVEMAR son diversas. Hay incertidumbre y debate sobre la pérdida de soberanía al ceder parte de nuestras 200 millas marinas. Sin embargo, desde un análisis sociológico, prevalece el sentido de seguridad internacional sobre la soberanía, considerando que Ecuador es reconocido como un país pacífico.

Entre los beneficios más evidentes se destaca la protección internacional al integrarnos a un grupo de estados bajo un convenio que regula el Derecho del Mar, proporcionando normas claras y uniformes para todos los suscriptores. Esto fomenta la cooperación internacional y fortalece las relaciones con otros estados.

En cuanto a las desventajas, se menciona la posible percepción de pérdida de soberanía sobre las 200 millas marinas previamente reclamadas. Sin embargo, se ha garantizado la seguridad

del estado y se ha protegido la explotación de los recursos naturales, así como la soberanía sobre nuestras Islas Galápagos.

3.7.1. Beneficios de la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR

Ahora existe un organismo regulador en el estado en caso de que surjan disputas a este nivel. La Corte Internacional de Justicia, que es el máximo órgano jurídico de las Naciones Unidas, ha dictaminado en repetidas ocasiones que las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar constituyen el derecho de gentes. Es una práctica común que este derecho sea vinculante para todos los Estados, sean o no partes de la Convención. Por lo tanto, Ecuador todavía estaba obligado a cumplir con las instituciones establecidas por la comunidad internacional, pero no se benefició de las asistencias ofrecidas, por lo que ciertamente fue un éxito.

Cazorla (2014), indica que *“el tema de la zona económica exclusiva es una de las partes innovadoras más importantes de la Convención”*. Pero antes de la firma de los 1.200 marinos que tenía Ecuador, hubo muchos problemas para controlar las jurisdicciones y la propiedad de este territorio, debido a la presión de las grandes potencias pesqueras ahora en la CONVEMAR, se logra esto, que da seguridad y da vida. gran utilidad.

Con la adhesión a la CONVEMAR, Ecuador no ha degenerado en modo alguno su soberanía, como algunos pensaban, ahora se considera que ejerce su control y jurisdicción efectiva en el mar territorial de 12 millas náuticas. también unas 188 millas de zona económica exclusiva, que incluye libertad de navegación, oleoductos submarinos y libertad de escape; A las mismas libertades reconocidas anteriormente por el derecho internacional, la Convención simplemente le otorga la capacidad de hacer valer sus derechos y, en su caso, defenderlos frente a otros Estados al amparo y protección de la moral y el derecho universal.

3.7.2. Desventajas de la adhesión a la CONVEMAR

Aguirre (2022), una de las razones por las cuales los diversos gobiernos no se han suscrito a la CONVEMAR, tiene que ver con el tema del mar territorial, puesto a que el tratado instituye un concepto diferente al que tradicionalmente ha defendido al Ecuador. Así, el artículo 3 de la CONVEMAR señala que todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda las 12 millas marinas, medidas desde determinadas líneas de base.

Ecuador, así como de otros países, como Chile, es que su mar territorial es de 200 millas. Para los detractores de la CONVEMAR es aquí donde está la principal desventaja, pues significaría perder la tesis ecuatoriana de soberanía. Por lo tanto, los impulsores de la CONVEMAR como la Cancillería y la Armada se niegan y establece que además del mar territorial de 12 millas, cada Estado tiene derecho a una Zona Económica Exclusiva (ZEE), que comprende un área adyacente con una anchura de 188 millas marinas en las que se ejerce soberanía.

Dentro de los conflictos marítimos en las zonas protegidas de las Islas Galápagos se encuentran una serie de casos de barcos chinos en aguas ecuatorianas, donde para octubre de 2020 se detectaron 150 flotas pesqueras de bandera china en los límites de la zona insular y que de ellas solo 10 operan respectivamente; todas estas flotas se encontraron registrada en la Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur (Almeida, 2020). Sin embargo, muchas de ellas no contaban con las respectivas herramientas de sus funciones como observadores científicos, apagaron los sistemas satelitales y varias de ellas tienen antecedentes de la pesca ilegal en mares extranjeros.

CAPÍTULO IV

MARCO LEGAL

4.1. Normativa Internacional

Diversos organismos y entidades internacionales desempeñan un papel fundamental en la regulación de las leyes sobre el territorio marítimo. Entre los principales se destacan:

4.1.1. Organización Marítima Internacional (OMI)

La OMI tiene como principal función la creación de normativas internacionales, las cuales serán ejecutadas e implementadas en las legislaciones nacionales de los países que conforman la OMI. Los principales factores en los cuales se realiza la aplicación de esta norma son la seguridad de la navegación, la prevención de la contaminación marina, la promoción del comercio marítimo internacional y la lucha contra las actividades ilegales en el transporte marítimo.

A partir del 2 de agosto de 1956 Ecuador pasó a formar parte de los países que se rigen según la OMI, por su parte podemos decir que la relación del Ecuador con la OMI es carácter esencial para llevar a cabo la ejecución cualquier tipo de investigación en el ámbito marítimo, sobre todo cuando nos referimos a temas dentro de los cuales se abarca la seguridad, las regulaciones internacionales y la protección ambiental la cual es de carácter explícito cuando nos referimos a las Islas Galápagos. Las regulaciones emitidas por la OMI son vinculantes para los países miembros, lo que significa que cualquier investigación sobre las actividades marítimas de Ecuador debe tener en cuenta los convenios ratificados como el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques

“Agencia especializada de las Naciones Unidas que se encarga de establecer estándares para la seguridad, la protección del medio ambiente y la eficiencia en el transporte marítimo internacional. GISIS (Global Integrated Shipping Information System) es uno de sus sistemas clave para la recopilación y difusión de datos marítimos” Así mismo, el GISIS tiene una plataforma en línea integral para la recopilación, procesamiento y distribución de datos relacionados con el transporte marítimo, ofrece módulos que abarcan

información sobre eventos de piratería y siniestros marítimos, datos sobre buques y compañías, así como sobre las instalaciones portuarias de recepción. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (2023).

4.1.2. Naciones Unidas (ONU)

A través de su Asamblea General y de la Comisión de Derecho Internacional, la ONU juega un papel clave en la formulación y promoción de tratados y convenciones que afectan el derecho marítimo internacional, como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR).

4.1.3. Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC)

Establecida bajo la CONVEMAR, esta comisión asesora a los Estados sobre la delimitación de sus plataformas continentales más allá de las 200 millas náuticas. *“La Comisión de Límites de la Plataforma Continental es un órgano creado por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), compuesto por 21 miembros elegidos sobre la base de una representación geográfica equitativa, encargado de examinar los datos presentados por los Estados ribereños sobre la determinación de los límites exteriores de la plataforma continental cuando esta se extiende más allá de las 200 millas marinas”* CONGRESO DE DIPUTADOS DE ESPAÑA (2022).

4.1.4. Tribunal Internacional del Derecho del Mar (TIDM)

Institución judicial que resuelve disputas relacionadas con la interpretación y aplicación de la CONVEMAR, y que ofrece asesoría sobre cuestiones marítimas.

4.1.5. Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO)

Aunque su foco principal es la seguridad alimentaria, la FAO también regula la pesca y conserva los recursos marinos a través de la Comisión de Pesca para el Atlántico Norte (NAFO) y otras comisiones regionales.

4.1.6. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS)

Aunque es parte de la OMI, SOLAS merece mención especial por su papel en la regulación de la seguridad en el transporte marítimo.

4.1.7. Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por los Buques (MARPOL)

Otro acuerdo clave gestionado por la OMI, MARPOL se centra en la prevención de la contaminación del mar por vertidos de petróleo y otras sustancias nocivas.

Organismos Regionales: Existen varios acuerdos y organismos regionales que regulan aspectos específicos del derecho marítimo en distintas partes del mundo, como la Comisión de Pesca del Pacífico Norte (NPFC) o la Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico (ICCAT).

Estos organismos colaboran para establecer y hacer cumplir las normas internacionales que regulan el uso y la conservación del territorio marítimo internacional.

En cuanto al marco jurídico de la CONVEMAR y las coincidencias o las oposiciones que existan se ha considerado su contenido legislativo como estudio respecto a que delimita de manera específica el mar territorial entre estados con costas adyacentes o situados frente a frente, artículo 15: *“...ninguno de dichos Estados tendrá derecho, salvo acuerdo en contrario, a extender su mar territorial más allá de una línea media cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mida la anchura del mar territorial de cada uno de esos Estados. No obstante, esta disposición no será aplicable cuando, por la existencia de derechos históricos o por otras circunstancias especiales, sea necesario delimitar el mar territorial de ambos Estados en otra forma”*. Así mismo, respecto a la zona económica exclusiva, artículo 55: *“La zona económica exclusiva es un área situada más allá del mar territorial adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico específico establecido en esta Parte, de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes...”* (INTERNACIONAL, 2002)

4.2. Normativas Nacionales

4.2.1. Constitución de la República del Ecuador

De acuerdo con la Constitución de la República del Ecuador “*Art. 1 El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico, Se organiza en forma de república y se gobierna de manera descentralizada. La soberanía radica en el pueblo, cuya voluntad es el fundamento de la autoridad, y se ejerce a través de los órganos del poder público y de las formas de participación directa previstas en la Constitución*” CONSTITUCIÓN DEL ECUADOR (2008).

4.2.1.1. Política del Estado Ecuatoriano en el mar

Ecuador ha tratado los asuntos marítimos desde una perspectiva política e institucional, gestionándolos a través del gobierno central. Es fundamental evaluar si existe una política estatal genuina, sostenible y efectiva que aborde estos temas de manera "integral" y que coordine las acciones de las instituciones que comparten competencias y responsabilidades en esta área. Los Acuerdos de Santiago de 1951 y 1954, aunque centrados principalmente en temas pesqueros, sentaron precedentes significativos en dos áreas clave para el futuro de Ecuador. En primer lugar, introdujeron el uso del paralelo para definir las zonas marítimas de pesca y, simultáneamente, para establecer la frontera marítima con Perú. Décadas más tarde, este enfoque se empleó para reafirmar la delimitación marítima con el país vecino. En segundo lugar, los acuerdos establecieron las doscientas millas náuticas como mar territorial, sobre el cual Ecuador tendría plena soberanía. Esta tesis, defendida por Ecuador y discutida a nivel internacional, fue crucial para afirmar la soberanía marítima del país. Durante esos años, con la creciente experiencia en asuntos marítimos, se iniciaron diversos desarrollos institucionales y normativos. Un antecedente importante de la Autoridad Marítima Nacional fue la creación de la Marina Mercante, publicando el Reglamento de Trámites para la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral y Capitanías de Puerto de la República, el cual confería atribuciones y competencias para el control de las embarcaciones, el personal mercante, y las zonas de playas y bahías. Registro Oficial N°735 (1951).

4.2.2. Código de Policía Marítima

El Código de Policía Marítima y sus reformas establecen el marco legal que define las obligaciones, atribuciones y competencias de las autoridades marítimas. Este código regula el control de las naves, la navegación, el personal de la Marina Mercante Nacional, y la prevención y control de la contaminación de las costas y aguas nacionales por hidrocarburos, así como el manejo de playas y bahías. La Ley General del Transporte Marítimo y Fluvial otorga a la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral la responsabilidad de garantizar la implementación de las normas internacionales y tratados firmados por Ecuador, además de supervisar el transporte y tráfico marítimo, las embarcaciones y el personal de la Marina Mercante. A su vez, la Ley General de Puertos concede competencias para la regulación y control de las Autoridades Portuarias y los Terminales Privados. Registro Oficial N°1212 (1960).

Desde la década de 1960, Ecuador ha centrado su enfoque marítimo principalmente en cuestiones comerciales, destacando la importancia de ciudades portuarias como Guayaquil, Manta y Esmeraldas. En ese período, el país se dedicó a regular el uso de estos puertos y a ejercer su soberanía sobre el espacio marítimo. Sin embargo, el manejo integral de los recursos marítimos no ha sido una prioridad en la agenda política nacional hasta 2012, cuando Ecuador ratificó su adhesión a la CONVEMAR. Registro Oficial N°18 (2007).

4.2.3. Plan Nacional para el Buen Vivir

En el Plan Nacional para el Buen Vivir, elaborado por la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo en 2013, se establecen directrices generales en torno a la CONVEMAR. Este plan busca adaptar la institucionalidad del país a las normas internas para su implementación y proyectar su aplicación en escenarios futuros. Aunque el Plan Nacional para el Buen Vivir no modifica la institución encargada de ejecutar la convención en el país, refuerza el papel del Ministerio de Relaciones Exteriores, ampliando el alcance de la normativa para incluir la definición de políticas y estrategias relacionadas con el mar, la defensa y el aprovechamiento de recursos. Tras la adhesión de Ecuador a la CONVEMAR, estos temas fueron gestionados por la

unidad de Soberanía, que se activó para negociar el cierre de la frontera marítima con Costa Rica en 2016, conforme a las reglas de la Convención. SENPLADES (2013).

La SENPLADES desempeña un papel como coordinador institucional en la formulación y ejecución de la política estatal marítima, buscando integrar a las demás instituciones. A primera vista, tras 15 reuniones del Comité Interinstitucional del Mar, parece que Ecuador dispone de una política sólida para la gestión integral del mar y sus costas. Sin embargo, la realidad muestra que esta estructura institucional no siempre responde de manera efectiva a las necesidades reales del país ni a las crisis que puedan surgir. En última instancia, la responsabilidad recae en el actor final en los asuntos marítimos: la Presidencia de la República, que emite directrices a la Armada Nacional para abordar estas cuestiones. Registro Oficial N°358 (2018).

Actualmente, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana dispone de un asesor para asuntos marítimos, un cargo ocupado por un Capitán de Navío de la Armada, cuya rotación frecuente y funciones imprecisas no contribuyen de manera efectiva a la labor del Ministerio en temas marítimos, resoluciones o acuerdos que perduren para beneficio de las condiciones de Ecuador y las Islas Galápagos respecto a los tratados internacionales. Por competencia implícita y, en parte, por lógica, el Ministerio ha delegado estas responsabilidades a la Armada del Ecuador, que, a través del INOCAR, DIRNEA, DIGEIM, entre otros organismos, realiza un seguimiento continuo de los asuntos marítimos, generando un mayor desajuste institucional entre dos entidades estatales con responsabilidades en el ámbito marítimo, que presentan una coordinación insuficiente, lo que debilita la efectividad de las políticas estatales en este sector. CANCELLERÍA DEL ECUADOR (2023).

En 2020, Ecuador enfrentó una amenaza significativa: la presencia de una flota de aproximadamente 300 buques pesqueros chinos que operaban a gran escala en el límite de la Zona Económica Exclusiva de Galápagos, así como en el corredor entre esta zona y la Zona Económica Exclusiva continental. El conflicto del Comité Interinstitucional del Mar en Ecuador para gestionar crisis se observa constantemente, para muestra son las incursiones de flotas pesqueras chinas y panameñas en el borde de la Zona Económica Exclusiva de las Galápagos. Por ejemplo, en 2017, el buque chino Fu Yuan Yu Leng fue detenido en Galápagos, transportando cerca de 300 toneladas de aletas de tiburón de al menos dos especies protegidas y vulnerables, ahora el buque sigue bajo

custodia de la Armada Nacional, lo que ha generado un costo significativo para la institución, que requiere cerca de un millón de dólares anuales para su mantenimiento. Redacción Plan V (2020).

Según, Redacción Plan V (2020), inicialmente, las autoridades adoptaron una postura cautelosa al enfrentar la presencia de la flota pesquera extranjera, sin identificar con precisión su origen, para evitar una confrontación con la República Popular China, dado el volumen de negocios y préstamos que Ecuador mantiene con ese país asiático. La intención era prevenir un conflicto diplomático. Sin embargo, la creciente presión de los medios de comunicación, la sociedad ecuatoriana, las organizaciones internacionales de protección ambiental y otras entidades locales obligó a los organismos estatales a reconocer la gravedad del problema. Esto llevó a la realización de gestiones diplomáticas iniciales y a la presentación formal de un reclamo a las autoridades chinas.

A pesar de que se presentaron reclamos a las autoridades chinas, tanto el Canciller de la República como el Ministro de Defensa de Ecuador señalaron que no había habido una infracción de la normativa internacional. Como defensa, argumentaron que las actividades de pesca se llevaban a cabo en alta mar, es decir, en aguas internacionales, donde Ecuador no ejerce soberanía marítima.

Además, no se había demostrado que la flota hubiera ingresado en aguas territoriales ecuatorianas, por lo que no era posible aplicar reglamentos. Ecuador busca mantenerse en el marco de la CONVEMAR, con el objetivo de delimitar de manera definitiva sus fronteras marítimas. Además, está comprometido en buscar acuerdos multilaterales dentro de organizaciones internacionales para garantizar una protección efectiva de los recursos marítimos.

Finalmente, el mayor de los problemas institucionales ocurre cuando la Presidencia de la República interviene directamente en temas críticos, ya sean urgentes o no, mediante decretos u órdenes directas a la Fuerza Pública. Esto suele ocurrir cuando se ignoran las competencias y jurisdicciones de las instituciones públicas mencionadas anteriormente. La falta de interés por parte de estas instituciones se debe a las brechas administrativas, legales y jurisdiccionales, así como a vacíos o falta de claridad en la normativa interna nacional. En estos casos, la Armada del Ecuador se convierte en el brazo ejecutor inmediato del Estado en el ámbito marítimo y terrestre,

encargándose de la vigilancia de las áreas marítimas soberanas conforme a las funciones establecidas por la Constitución.

CAPÍTULO V

METODOLOGÍA

5.1. Tipo y diseño de la investigación

En relación con la adhesión de Ecuador a la CONVEMAR, así como sus ventajas y desventajas, la investigación adoptada es de tipo cualitativo y cuantitativo, con un enfoque cualitativo. Este enfoque se basa en la revisión exhaustiva de antecedentes, fundamentos, decretos y artículos relevantes que abordan y contextualizan el tema en cuestión. Además, (Newman, 2006) nos dice que “la investigación es un proceso que combina la experiencia y el razonamiento, la es de naturaleza sistemática, empírica y crítica de proposiciones hipotéticas sobre supuestas relaciones que existen entre los fenómenos naturales.”

5.2. Metodologías de Investigación

5.2.1. Método Analítico

Para la adecuada evaluación crítica y profunda de los datos e información relevante, se aplica el método analítico buscando identificar patrones de las desventajas sus causas y efectos, haciendo uso del método cuantitativo para la eficaz y correcta evaluación de las ventajas y desventajas de la adhesión de Ecuador a la CONVEMAR.

Por su parte (Herszenbaun, 2022) nos habla del método analítico describiéndolo de la siguiente manera: “cuando se presenta este método, habitualmente se dice que el método analítico es un procedimiento que va de lo conocido a lo desconocido.” Para comprender lo que nos proporciona este autor se puede explicar que el método analítico “parte desde lo que se conoce momentáneamente hasta lo más complejo” de un determinado elemento o fenómeno a analizar. (Herszenbaun, 2022)

5.2.2. Método Bibliográfico

Las fuentes utilizadas para la recolección de datos incluyen aquellos medios de información que cumplen con los requisitos de esta investigación y permiten alcanzar los objetivos

establecidos. Se emplearon principalmente fuentes secundarias, ya que estos documentos contienen información primaria ya sintetizada y organizada. Las fuentes incluyen:

- La importancia de la CONVEMAR para Ecuador.
- Documentos relacionados con la CONVEMAR y los límites y zonas marítimas establecidas para Ecuador y las Islas Galápagos.
- Documentos gubernamentales internacionales y nacionales sobre la protección, seguridad y navegación en torno al Ecuador y a las Islas Galápagos.
- Investigaciones y análisis realizados por otros autores sobre la adhesión de Ecuador a la CONVEMAR y sus criterios a contemplar positivos y negativos.

5.2.3. Método Deductivo

El uso de las normativas aplicables con respecto a la adhesión de Ecuador a la CONVEMAR es de principios generales para llegar a determinadas conclusiones específicas, el análisis del desarrollo histórico, los objetivos principales y los principios que determina la CONVEMAR son necesarios para determinar la regulación efectiva de la soberanía sobre las aguas territoriales, la correcta explotación de los recursos marinos, y demás.

A través del método deductivo podremos realizar un análisis mas completo y determinar la veracidad de los diferentes elementos que se pueden encontrar en el transcurso de nuestra investigación, si bien reconocemos que el Derecho el Mar tiene múltiples desafíos dentro del territorio ecuatoriano este método nos permitirá conocer la efectividad o veracidad de estos.

5.3. Recolección de datos

La técnica utilizada como instrumento para la recolección de los datos es la encuesta en donde se provee a interrogar de manera verbal o escrita a un grupo de personas con el fin de adquirir información explícita necesaria para una investigación.

Población: “La población estuvo constituida por los profesionales en Derecho Marítimo del Ecuador”

Muestra: Se trabajó con profesionales en Derecho Marítimo que constituye 10 personas encuestadas que viven en el territorio ecuatoriano.

5.3.1. Encuesta

1. ¿Conoce usted la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)?

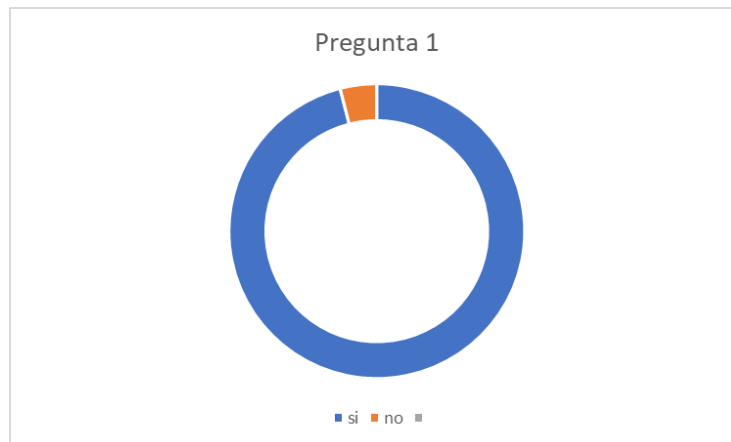
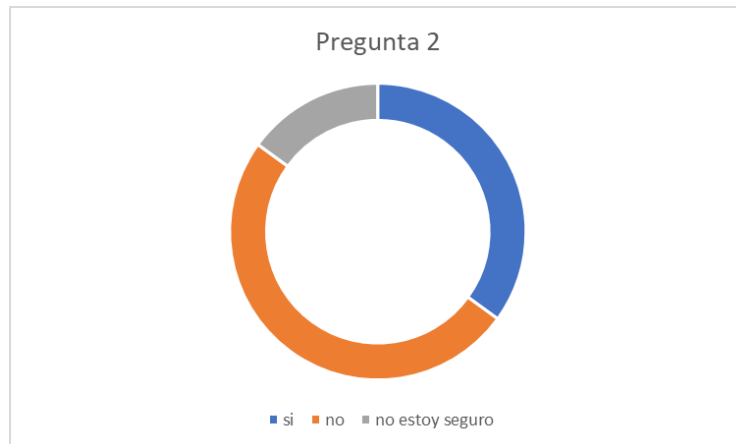


Figura 1

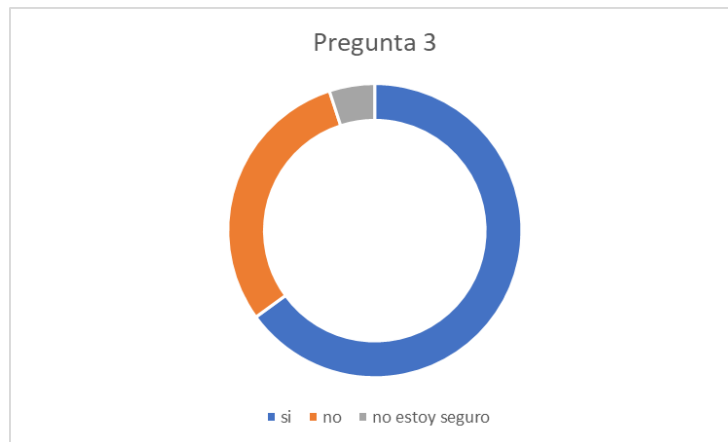
Como podemos observar en la figura 1, la población encuestada tiene conocimiento del tema, y por ende puede comprender y aportar respuestas coherentes con respecto a la actual investigación.

2. ¿Considera que la CONVEMAR facilita la cooperación internacional para Ecuador?



En la figura 2 observamos que existe una variación considerable con respecto a la cooperación internacional que brinda la CONVEMAR al Ecuador, por su parte podemos decir que el marco legal que posee la CONVEMAR produce la resolución pacífica de disputas sobre derechos marítimos de diferentes países, además de que, por medio de las facilidades de la CONVEMAR, Ecuador puede negociar y diligenciar conflictos con otros países de una manera diplomática.

3. ¿Cree usted que la COVEMAR provoca desventajas o desafíos en el Ecuador?



En la figura 3 se puede encontrar que existe una población segura de las desventajas o desafíos que provoca la CONVEMAR, aunque esta misma tiene como deber la protección los derechos marítimos de Ecuador en ciertas áreas, también establece ciertos desafíos que se pueden observar desde la competencia por los recursos hasta las presiones económicas y ambientales que deben ser analizadas cuidadosamente.

4. ¿En su opinión, como ha impactado la CONVEMAR en la protección de los recursos marinos en el Ecuador?

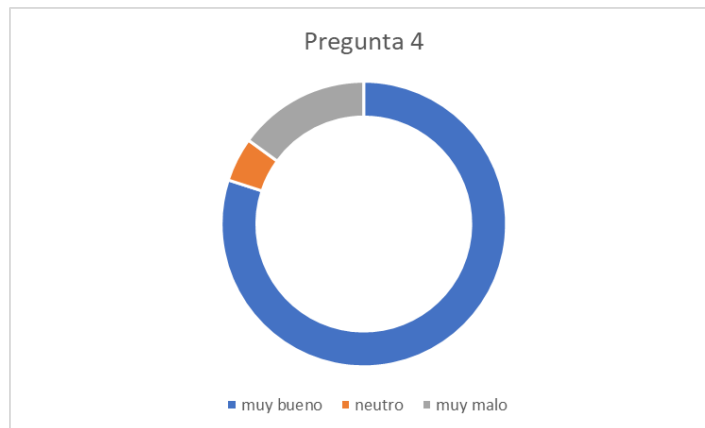
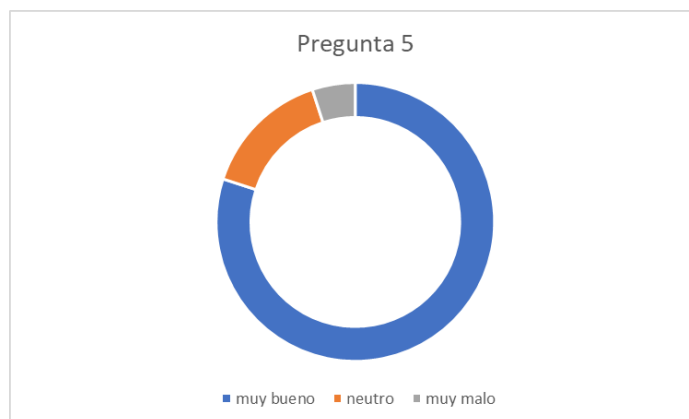


Figura 4

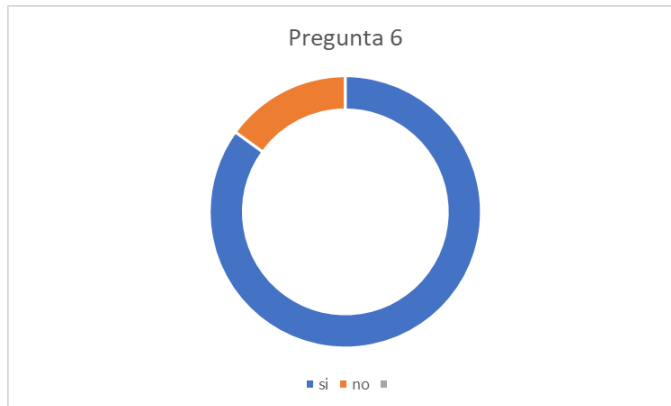
Como se puede observar en la figura 4, la mayor parte de la población reconoce que la CONVEMAR ha impactado de buena manera en el Ecuador en la protección de los recursos marinos, la presencia de la CONVEMAR ha sido un recurso trascendental para la protección de los recursos marinos de Ecuador, sobre todo en los ámbitos de preservar la biodiversidad y asegurar la sostenibilidad de las pesquerías.

5. ¿Qué tan importante considera que es el cumplimiento de la CONVEMAR para el desarrollo sostenible de Ecuador?



Tal cual lo muestra la figura 5, la población reconoce que es importante realizar el cumplimiento de la CONVEMAR sobre todo para asegurar el desarrollo sostenible de Ecuador.

6. ¿Cree que el gobierno ecuatoriano debe realizar más esfuerzos para cumplir y promover la CONVEMAR? Si no, no estoy seguro



En la figura 6 identificamos que el mayor porcentaje de la población considera que el gobierno ecuatoriano debe realizar más esfuerzos. El gobierno ecuatoriano debe intensificar sus esfuerzos para cumplir y promover la CONVEMAR.

CONCLUSIONES

Actualmente, la adhesión de Ecuador a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS) proporciona una ventaja clave al proporcionar un sistema regulatorio integral para el establecimiento de la ley y el orden en los océanos y mares del mundo. Esta Convención establece normas que regulan todos los usos posibles de los océanos y sus recursos, abarcando aspectos como la gestión del mar territorial, las aguas interiores, la zona contigua, la zona económica exclusiva, la navegación, el sobrevuelo, la exploración y explotación de los recursos, la conservación, pesca y transporte marítimo. En este contexto, la CONVEMAR proporciona una estructura legal y administrativa integral para la gestión y protección efectiva de los espacios marinos.

Sin embargo, actualmente unirse a la Convención también trae consigo ciertas restricciones o desventajas. La principal desventaja radica en la jurisdicción y aplicabilidad de sus normas, ya que los Estados que no son partes de la Convención no están sujetos a las normas en ella establecidas. Esto puede obstaculizar una gobernanza marítima efectiva, particularmente cuando se trata de actividades que cruzan fronteras marítimas nacionales y son llevadas a cabo por estados no miembros. En tales casos, la capacidad de imponer sanciones o regular estas actividades se ve comprometida, lo que limita la eficacia del control y la seguridad del tráfico marítimo.

Comparando las regulaciones marítimas establecidas por la CONVEMAR con las políticas generales de gestión y desarrollo marino del Ecuador, particularmente en relación con el Área Marina Protegida de Galápagos, se puede observar un énfasis creciente por parte del Ecuador en estos espacios. La decisión de unirse a la UNCLOS refleja la voluntad política del país de fortalecer su posición en el ámbito marítimo. Ecuador ha desarrollado argumentos sólidos para sustentar su posición, destacando la conexión entre el archipiélago de Galápagos, su plataforma continental y las Montañas Submarinas Carnegie en términos de origen, desarrollo y estructura.

Además, este enfoque resalta la necesidad de profundizar estudios que fortalezcan estos argumentos para que el Ecuador pueda integrarse y perseguir políticas internacionales a través del Comité Marítimo Interagencial. Finalmente, la UNCLOS regula no sólo el estatus de un estado costero, sino también aspectos relacionados con islas y archipiélagos, como las Islas Galápagos. Aunque Ecuador no tiene una plataforma submarina extensa, se beneficia de la presencia de las

Montañas Carnegie, que amplían la plataforma de la isla y aumentan sus capacidades de expansión de la plataforma continental.

Sin embargo, las facilidades otorgadas a otros estados para el uso de esta área, tales como: Como la libertad de navegación, sobrevuelos, tendido de cables y tuberías submarinas, empresas transnacionales que pueden explotar estos recursos, mientras el estado ribereño no puede explotar plenamente estos recursos, no recibe beneficios adecuados y enfrenta el desafío de gestionar y proteger su espacio marino.

RECOMENDACIONES

Mantener el cumplimiento de Ecuador con la CONVEMAR es fundamental para preservar y fortalecer su marco legal marítimo, ya que integra reglas específicas que rigen el uso pacífico de los mares y el espacio marítimo alrededor de las Islas Galápagos. Sin esta adhesión, Ecuador perdería jurisdicción internacional y el respaldo del derecho internacional, lo que pondría en peligro su capacidad para gestionar y proteger eficazmente su espacio marítimo. El ecosistema de las Islas Galápagos, en particular, no puede sostenerse sin una protección adecuada de su entorno marino; Muchas especies nativas y endémicas están intrínsecamente vinculadas al medio marino y dependen de prácticas ecológicas tanto en tierra como en el océano.

Se recomienda velar por el estricto cumplimiento de las normas de navegación marítima, considerando que estas normas son importantes para garantizar la seguridad y protección en las operaciones marítimas. La correcta aplicación de estas normas contribuye a prevenir accidentes, proteger la vida humana y el medio ambiente.

La simple adhesión de Ecuador a la UNCLOS no garantiza la protección de los recursos marinos, tanto biológicos como no biológicos. Los países deben implementar políticas marítimas complementarias y alinear sus leyes con los estándares establecidos por la CONVEMAR. Por lo tanto, es importante reestructurar el marco legal actual.

Además, el Estado del Ecuador necesita fortalecer su presencia en la Zona Económica Exclusiva, que es un área de libre navegación e interés común para la humanidad, así como monitorear las actividades que allí se realizan. Actualmente, no existe en el país normativa especial que garantice una protección efectiva de esta zona.

BIBLIOGRAFÍA

Acorda, Rocio. (2023). *El Estado Peruano, la CONVEMAR y las exportaciones de productos pesqueros en sus 200 millas: 2017- 2021*. Obtenido de Repositorio Universidad San Ignacio de Loyola.

Armijos, Luis y Medina, Ricardo. (2019). *Un Subcomplejo Regional de Seguridad contra el narcotráfico por vías marítimas: caso Ecuador, Colombia, Costa Rica y Panamá*. Obtenido de Revista de Relaciones Internacionales Estrategia y Seguridad: <https://doi.org/10.18359/ries.3696>

Asamblea General de las Naciones Unidas. (2020). *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. Obtenido de Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible: <https://www.cepal.org/es/temas/agenda-2030-desarrollo-sostenible/acerca-la-agenda-2030-desarrollo-sostenible#:~:text=La%20Agenda%202030%20representa%20entonces,y%20la%20prevenci%C3%B3n%20de%20conflictos>.

CANCILLERÍA DEL ECUADOR. (2022). *El Ecuador avanza en proceso de definición y ampliación de los límites exteriores de su plataforma continental*. Obtenido de <https://www.cancilleria.gob.ec/2022/03/01/el-ecuador-avanza-en-proceso-de-definicion-y-ampliacion-de-los-limites-exteriores-de-su-plataforma-continental/>

CANCILLERÍA DEL ECUADOR. (2023). *CANCILLERÍA DEL ECUADOR*. Obtenido de <https://www.cancilleria.gob.ec/>

Comisión Nacional sobre Derecho del Mar. (19 de Julio de 2002). *UNO ENVIRONMENT PROGRAMME*. Obtenido de UNO ENVIRONMENT PROGRAMME: <https://leap.unep.org/countries/ec/national-legislation/decreto-no-2890-crea-la-comision-nacional-sobre-derecho-del-mar>

CONGRESO DE DIPUTADOS DE ESPAÑA. (2022). *La Comisión de Límites de la Plataforma Continental*. Obtenido de La Comisión de Límites de la Plataforma Continental: https://www.congreso.es/entradap/114p/e23/e_0233774_n_000.pdf

- CONSTITUCIÓN DEL ECUADOR. (2008). CONSTITUCIÓN DEL ECUADOR. En A. CONSTITUYENTE, *CONSTITUCIÓN DEL ECUADOR* (pág. art. 71). Montecristi.
- Coral, Edgar y Coral, Guillermo. (2022). *Las 200 millas de Mar Territorial y el Renunciamiento a la Tesis Soberana del Ecuador*. Obtenido de Revista Jurídica Crítica y Derecho: <https://revistadigital.uce.edu.ec/index.php/criticayderecho/issue/view/297>
- Crespo, Emilia. (2010). *Repositorio Universidad del Azuay*. Obtenido de La convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) una alternativa viable comercialmente y soberanamente responsable para el Ecuador,; <https://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/1083/1/08221.pdf>
- Dávalos, Jaime. (2016). *UNA APROXIMACIÓN A LA OCEANOPOLÍTICA*. Obtenido de Revista de Ciencias de Seguridad y Defensa.
- Dávalos, Jaime. (2019). *CONVEMAR Y LA RESERVA MARINA DE GALÁPAGOS*. Obtenido de Revista de Ciencias de Seguridad y Defensa (Vol. IV, No. 2, 2019).
- Gómez, Milton. (2021). *Adhesión de los Estados periféricos a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho al Mar (CONVEMAR) y gestión del mar El caso de Ecuador en el período 2012-2017*. Obtenido de Repositorio Universidad Andina Simón Bolívar.
- Herszenbaun, M. (2022). *Método analítico y la carencia de síntesis en “El conocer analítico” de la Ciencia de la lógica de Hegel*. Obtenido de Método analítico y la carencia de síntesis en “El conocer analítico” de la Ciencia de la lógica de Hegel: <https://doi.org/10.30972/nvt.1826199>
- INTERNACIONAL, O. N. (2002). *ORGANIZACION MARI TIMA INTERNACIONAL*. Obtenido de ORGANIZACION MARI TIMA INTERNACIONAL: https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/LOTAIP2015_marpol_73_78.pdf
- MINISTERIO DE DEFENSA DE ECUADOR. (26 de Diciembre de 2012). Registro Oficial Suplemento 857. En M. D. ECUADOR, *Registro Oficial Suplemento 857*.

Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana. (1 de Marzo de 2022). *El Ecuador avanza en proceso de definición y ampliación de los límites exteriores de su plataforma continental*. Obtenido de <https://www.cancilleria.gob.ec/2022/03/01/el-ecuador->

Newman, D. (2006). El razonamiento inductivo y deductivo dentro del proceso investigativo en ciencias experimentales y. *Laurus*.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL. (2023). *IMO.ORG.ES*. Obtenido de <https://www.imo.org/es/MediaCentre/Paginas/WhatsNew-1820.aspx#:~:text=GISIS%20es%20un%20completo%20centro,las%20instalaciones%20portuarias%20de%20recepti%C3%B3n>.

Pacheco, Ariana. (2023). *Análisis de los límites marítimos ecuatorianos*. Obtenido de Repositorio Universidad Europea Valencia.

Paz, Gustavo y Theofilos, Toulkeridis. (2019). LA TESIS DE LAS 200 MILLAS ANTES Y DESPUÉS DE LA ADHESION DE ECUADOR A LA CONVEMAR. *Revista de Ciencias de Seguridad y Defensa (Vol. IV, No. 4, 2019)*.

Redacción Plan V. (28 de Julio de 2020). *Los pesqueros chinos volvieron y encontraron al Ecuador igual que en 2017*. Obtenido de Los pesqueros chinos volvieron y encontraron al Ecuador igual que en 2017.: <https://www.planv.com.ec/historias/sociedad/pesqueros-chinos-volvieron-y-encontraron-al-ecuador-igual-que-2017#:~:text=Este%202020%2C%20los%20chinos%20volvieron,protecci%C3%B3n%20de%20las%20islas%20Gal%C3%A1pagos>.

Registro Oficial N°1212. (20 de Agosto de 1960).

Registro Oficial N°18. (26 de Diciembre de 2007). *Registro Oficial Suplemento 857*. Obtenido de Registro Oficial Suplemento 857: <https://www.registroficial.gob.ec/index.php/registro-oficial-web/publicaciones/registro-oficial/item/5023-registro-oficial-no-18>

Registro Oficial N°358. (16 de Marzo de 2018). *XV Sesión Ordinaria del Comité Interinstitucional del Mar, en la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo*. Obtenido de XV Sesión Ordinaria del Comité Interinstitucional del Mar, en la Secretaría Nacional de Planificación

y Desarrollo: https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/05/Cur.No_.731.pdf

Registro Oficial N°735. (9 de Febrero de 1951). *Decreto No. 116 del 25 de enero de 1951*.
Obtenido de Decreto No. 116 del 25 de enero de 1951:
<https://www.registroficial.gob.ec/index.php/registro-oficial-web/publicaciones/registro-oficial/item/6749-registro-oficial-no-735>

Salto, Gioconda. (2018). *LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR*. Obtenido de Colegio de Profesionales en Ciencias Internacionales:
<https://www.elinternacionalista.org.ec/wp-content/uploads/2019/08/LA-CONVENCION-DE-LAS-NACIONES-UNIDAS-SOBRE-EL-DERECHO-DEL-MAR-gio.pdf>

Salto, Napoleón. (2019). *LAS TRANSFORMACIONES DE LA SOBERANÍA. LA INVASIÓN TRANSNACIONAL A LAS GALÁPAGOS*. Obtenido de Revista de Ciencias de Seguridad y Defensa (Vol. IV, No. 2, 2019).

Sánchez, José. (2024). La Comisión Permanente del Pacífico Sur. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval Vol. 21, N° 1*, pp. 99 - 106. Obtenido de Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval.

Sandoval, Jorge y Cruz, Roberto. (2001). *CONSIDERACIONES EN TORNO AL LÍMITE MARÍTIMO*. Obtenido de CONSIDERACIONES EN TORNO AL LÍMITE MARÍTIMO:
<https://revistamarina.cl/revistas/2002/6/cruz%20sandoval.pdf>

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2013). *PLAN NACIONAL DEL BUEN VIVIR*. Obtenido de PLAN NACIONAL DEL BUEN VIVIR: <https://educacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/03/PNBV.pdf>

Velásquez, Angel. (2012). *Ecuador y los temas del nuevo Derecho del Mar*. Obtenido de Repositorio Universidad Andina Simón Bolívar:
<https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/3623/1/SM109-Vel%C3%A1squez-Ecuador.pdf>

ANEXOS

ENCUESTA:

1.1 Encuesta aplicada a los profesionales de los derechos del mar del cantón manta.

1- ¿Conoce usted la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)?

- Si
- No

2- ¿Considera que la CONVEMAR facilita la cooperación internacional para Ecuador?

- Si
- No
- No estoy seguro

3- ¿Cree usted que la CONVEMAR provoca desventajas o desafíos en el Ecuador?

- Si
- no
- no estoy seguro

4- ¿En su opinión, como ha impactado la CONVEMAR en la protección de los recursos marinos en el Ecuador?

- Muy bueno
- Neutro
- Muy malo

5- ¿Qué tan importante considera que es el cumplimiento de la CONVEMAR para el desarrollo sostenible de Ecuador?

- Muy bueno
- Neutro
- Muy malo

6- ¿Cree que el gobierno ecuatoriano debe realizar más esfuerzos para cumplir y promover la CONVEMAR?

- Si
- no

1.2 FIGURAS ESTADÍSTICAS

Figura 1

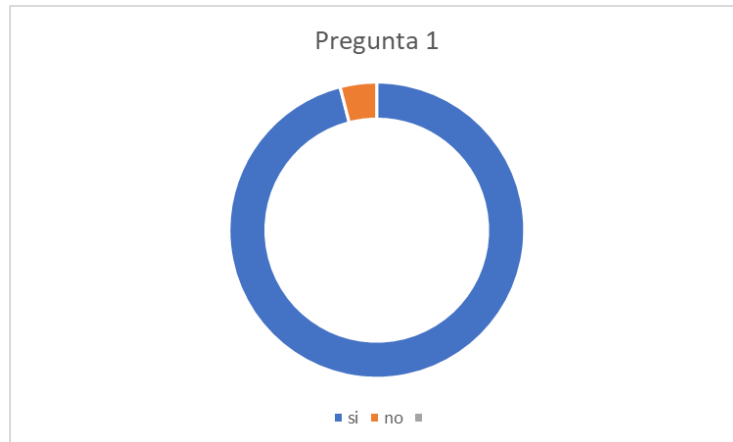


Figura 2

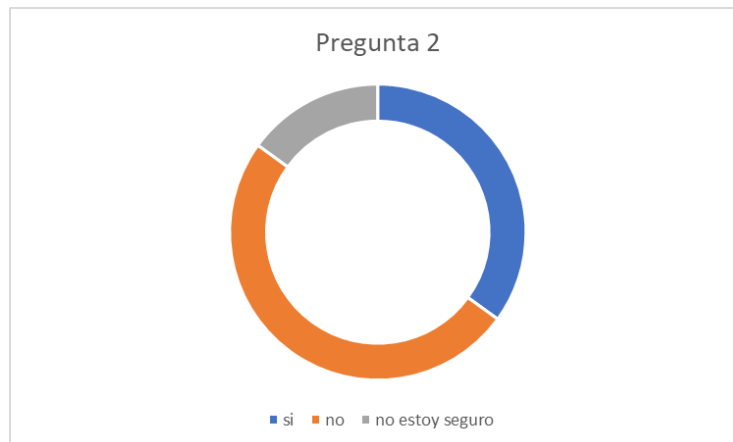


Figura 3

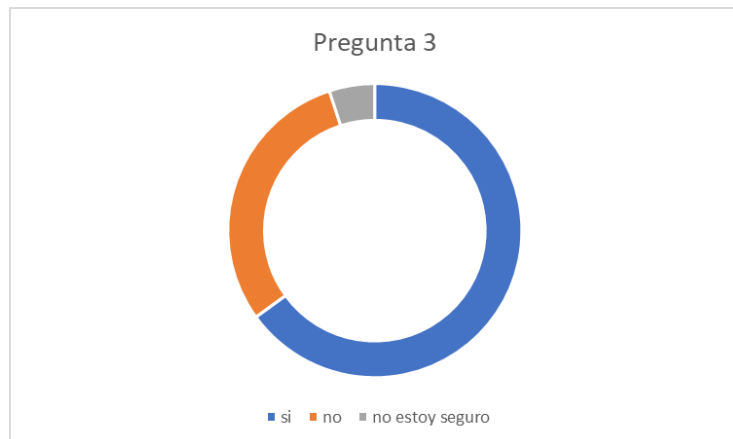


Figura 4

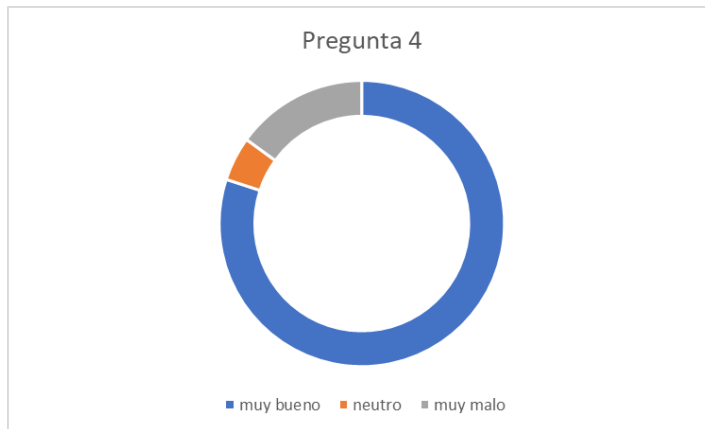


Figura 5

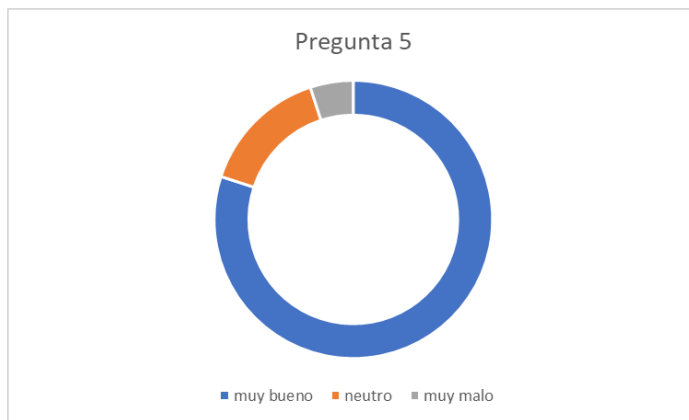


Figura 6

