

Extensión de la zona económica exclusiva del Ecuador como medida de prevención y protección de la soberanía marítima y biodiversidad

Extension of the exclusive economic zone of Ecuador as a measure of prevention and protection of maritime sovereignty and biodiversity

José Andrés Loján-Delgado¹
Universidad Internacional del Ecuador - Ecuador
jandres.lojan@gmail.com

Silvia Raquel Veintimilla-Quezada²
Universidad Internacional del Ecuador - Ecuador
siveintimillaqu@uide.edu.ec

doi.org/10.33386/593dp.2023.3.1761

V8-N3 (may-jun) 2023, pp. 715-732 | Recibido: 17 de febrero de 2023 - Aceptado: 16 de marzo de 2023 (2 ronda rev.)

1 Abogado de los tribunales de justicia del Ecuador por la Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Humanidades de la Universidad Internacional del Ecuador (Egresado)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3448-5822>

2 Docente de Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Humanidades de la Universidad Internacional del Ecuador
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6851-5738>

Descargar para Mendeley y Zotero

RESUMEN

La presencia de buques pesqueros en las costas ecuatorianas y región insular, mayoritariamente originarios de países asiáticos con fines de actividades de comercio y tráfico de productos en las zonas limítrofes de aguas marítimas ecuatorianas han generado gran controversia debido a su impacto en la soberanía marítima y la biodiversidad que hasta la fecha no logra subsanar pese a los intentos desde las diferentes vías. El objetivo planteado fue analizar la influencia de la extensión de la zona económica exclusiva del Ecuador como medida de prevención y protección para la soberanía marítima y la biodiversidad. Su nivel de alcance fue exploratorio y descriptivo, debido a la baja producción científica y al proceso de descripción sistemática en línea de tiempo tanto de la producción científica y de la norma supra e infra constitucional. Los resultados evidencian que la soberanía marítima ecuatoriana no ha sido vulnerada pues los buques extranjeros se encuentran en los límites de las 200 millas asignadas por la CONVEMAR impidiendo que Ecuador entable procesos legales en su contra; además, hasta 2021 Ecuador no contaba con una Ley específica que proteja los derechos del Mar territorial. Se concluye que la extensión de la ZEE del Ecuador sería un importante apoyo en la prevención y protección de la biodiversidad y ecosistemas marítimos en especial en la zona de Galápagos, encontrándose plenamente justificada a razón de los derechos de la naturaleza contemplados en la carta magna.

Palabras clave: frontera; aguas territoriales; soberanía; economía azul; biodiversidad; Ecuador

ABSTRACT

The presence of fishing vessels on the Ecuadorian coasts and insular region, mostly from Asian countries for the purposes of trade activities and product traffic in the bordering areas of Ecuadorian maritime waters, have generated great controversy due to their impact on maritime sovereignty and the biodiversity that to date has not been able to correct, I thought about the attempts from different ways. The proposed objective was to analyze the influence of the extension of the exclusive economic zone of Ecuador as a measure of prevention and protection for maritime sovereignty and biodiversity. Its level of scope was exploratory and descriptive, due to the low scientific production and the process of systematic description in a time line of both the scientific production and the supra and infra constitutional norm. The results show that Ecuadorian maritime sovereignty has not been violated since foreign ships are within the limits of the 200 miles assigned by UNCLOS, preventing Ecuador from filing legal proceedings against them; In addition, until 2021 Ecuador did not have a specific Law that protects the rights of the territorial Sea. It is concluded that the extension of the ZEE of Ecuador would be an important support in the prevention and protection of biodiversity and marine ecosystems, especially in the Galapagos area, being fully justified due to the rights of nature contemplated in the constitution.

Key words: border; territorial waters; sovereignty; blue economy; biodiversity; Ecuador

Introducción

La investigación nace ante los acontecimientos suscitados en las costas ecuatorianas y de la región insular, frente a la presencia de buques pesqueros en su mayoría originarios de países asiáticos, con la finalidad de realizar actividades de comercio y tráfico de productos en las zonas limítrofes de aguas marítimas ecuatorianas; además, se debe señalar que el tema planteado refleja una escasa producción científica tanto a nivel nacional como internacional.

Es así que se plantea como objetivo de esta investigación analizar la influencia de la extensión de la zona económica azul exclusiva del Ecuador como medida de prevención y protección para la soberanía marítima y la biodiversidad; asimismo, se plantearon como objetivos específicos: identificar los acontecimientos y factores de riesgo para la vulneración de la soberanía marítima ecuatoriana y la biodiversidad; estudiar la norma supra e infra constitucional y la doctrina respecto a la zona económica exclusiva del Ecuador; y, determinar la influencia de la expansión de la zona económica exclusiva del Ecuador en la prevención de vulneración de la soberanía marítima ecuatoriana y la protección a la biodiversidad.

En este sentido, en agosto de 2017 en la isla Santa Cruz se levanta una protesta debido a la pesca ilegal en los límites de la zona económica exclusiva (ZEE) de las Islas Galápagos, frente a esta problemática Ecuador buscó aliados para ampliar sus límites marítimos inclinándose por una respuesta grupal del Pacífico Sur contra la pesca a gran escala, teniendo como único aliado constante a Costa Rica; sin embargo, pese a que el Estado trabaja en algunas alternativas de solución desde 2012, las flotas pesqueras a gran escala continúan estacionándose en los límites de las aguas nacionales (Primicias, 2017). Entonces, estas alianzas estratégicas, suponen una ineficiente accionar por parte del gobierno nacional, pues al persistir la problemática se ha tornado insuficiente la búsqueda de alianzas; en este contexto:

El Gobierno busca apoyo de los vecinos de la ribera del Pacífico, al menos, desde 2017, cuando las autoridades detuvieron a un buque chino que ingresó a la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de Galápagos (...) Pese a las ofensivas diplomáticas de Ecuador, las excursiones de cientos de buques, en su mayoría de origen chino, se suceden año tras año. Ahora que una nueva flota de 260 naves circunda legalmente al archipiélago, las autoridades insisten en que la diplomacia es la única salida. (Primicias, 2017)

Por su parte, la Defensoría del Pueblo de Ecuador (2020), ante la presencia de una flota de alrededor de 260 buques extranjeros, especialmente, de nacionalidad china, que se encontraban realizando actividades de pesca en los límites de la ZEE Insular de las islas Galápagos, condena internacionalmente estos hechos que afectan directamente a la reserva marina, patrimonio natural de la humanidad; para 2019 se alertó la presencia de 245 barcos de nacionalidad china y en abril del mismo año, se denunció a un barco ecuatoriano que estaría abasteciendo a estas naves extranjeras.

Al respecto la Defensoría Pública determina que es indispensable proteger la naturaleza como sujeto de derechos y hace hincapié en la obligación del Estado de proteger y respetar a todos los elementos bióticos y abióticos, conforme lo establece el artículo 71 de la Constitución de la República. A la vez, en ejercicio de sus competencias la Defensoría Pública:

Solicita al Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana eleve un reclamo al gobierno de la República Popular China, para que se abstenga de intervenir con sus barcos pesqueros en los límites de la ZEE Insular, que amenazan la biodiversidad y los ecosistemas ecuatorianos en la zona de Galápagos.

Conmina al Ministerio de Defensa para que, a través de la Fuerza Naval del Ecuador, aplique todas las acciones efectivas para prevenir a las embarcaciones extranjeras sobre las consecuencias jurídicas de incursionar en territorio ecuatoriano y su ZEE Insular, en defensa de la soberanía nacional y la

protección de la biodiversidad y ecosistemas de las islas Galápagos y la reserva marina.

Exhorta al Ministerio de Ambiente y Agua como autoridad ambiental nacional a que emprenda investigaciones que determinen el grado de impacto de la pesca marina en los ecosistemas y biodiversidad de las islas Galápagos y reserva marina, y aplique las acciones necesarias para su conservación y medidas de mitigación y no repetición.

Exige al Ministerio de Energía y Recursos Naturales No Renovables y a la Agencia de Regulación y Control de Energía y Recursos Naturales No Renovables que implementen medidas para la regulación y control de los establecimientos de venta de combustibles para embarcaciones extranjera, más aún, cuando los barcos requieren de abastecimiento continuo para prolongar su estadía y ejercer actividades de pesca.

Alerta a la Fiscalía General del Estado sobre la presencia de barcos pesqueros y le exhorta a iniciar de oficio acciones ante la probabilidad de presentarse delitos ambientales en contra de la naturaleza y por la afectación al patrimonio natural de las islas Galápagos y su reserva marina. (Defensoría Pública del Ecuador, 2020)

En el mismo año, las autoridades de la Armada del Ecuador informaron que cientos de embarcaciones se aproximaban por el Océano Pacífico desde el Perú, se trata de 260 embarcaciones, entre pesqueros, buques de abastecimiento y bodegaje, que atracan fuera del límite de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) Insular, cercana a las Islas Galápagos, en Ecuador incluyendo embarcaciones de bandera China, Liberia o Panamá. Por su parte, el ex presidente Lenin Moreno pidió a la Cancillería que notificara a China que “hará prevalecer sus derechos marítimos sobre su Zona Económica Exclusiva sin distinción de bandera” (Primicias, 2020). Luego de ello, el Gobierno de China aseguró “que ningún barco de esa nacionalidad ingresará a la Zona Económica Exclusiva del Ecuador y menos a las aguas de la Reserva Marina de Galápagos” (ANADOLU AGENCY, 2020) citado por (Primicias, 2020).

Ecuador por su parte, inició los estudios de sus nuevos límites marítimos en 2012 y prevé presentar sus nuevos límites en 2026, pero la aprobación por la CONVEMAR no tiene fecha, el principal aliado para su expansión es Costa Rica, con el que se busca sellar la Zona Económica Exclusiva (ZEE); mientras tanto China acusa a Estados Unidos de querer crear conflicto con Ecuador por la pesca en altamar (Primicias, 2020).

Con lo que antecede, la investigación se presentó como novedosa, debido en primera instancia a la baja producción científica que existe en torno a ella, y al estudio de la extensión de la zona económica exclusiva del Ecuador como medida de prevención y protección para la soberanía marítima y la biodiversidad; para su efecto se planteó como pregunta de investigación ¿La extensión de la zona económica exclusiva del Ecuador contribuiría en la prevención y protección para la soberanía marítima y la biodiversidad ecuatoriana?

La investigación parte de un nivel exploratorio, al evidenciar la escasa producción científica respecto al tema abordado, particular que supone una alta contribución para el debate respecto a las alternativas de solución frente a esta problemática y la consideración de expansión de la zona económica exclusiva del Ecuador como medida de prevención y protección para la soberanía marítima y la biodiversidad. Al respecto:

En 2012, Cadena Afanador & Devia Garzón, en Colombia, realizan un estudio sobre los conflictos de delimitación marítima y la CONVEMAR, cuyos resultados refieren que uno de los factores que ha incidido en disputas y conflictos entre diversos países latinoamericanos ha sido la tardía demarcación de aguas marinas y submarinas, situación que se complementa con la no ratificación de la CONVEMAR tanto por Colombia como por parte de otros estados vecinos y con el surgimiento de diferencias limítrofes que han llevado, en algunos casos, a escenarios de confrontación y procesos judiciales internacionales (pág. 199).

Asimismo, la investigadora Namihas, Sandra (2014) en su obra titulada “La posición

oficial del Perú en torno a las zonas marítimas de la CONVEMAR a partir del diferendo marítimo con Chile” busca demostrar cómo, durante el proceso ante La Haya y con posterioridad a este, el Estado peruano ha definido la naturaleza jurídica de sus doscientas millas de dominio marítimo, al asumir su compatibilidad con las zonas marítimas establecidas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) (pág. 95).

A la vez, Lapiedra Alcamí, Rosa, en su trabajo investigativo titulado “El arbitraje marítimo internacional en las reglas de Rotterda”, la investigadora analiza los problemas que plantea la eficacia de los acuerdos de arbitraje en el ámbito del Derecho marítimo debido fundamentalmente a las especiales características que rodean a este sector del comercio internacional, para ello, señala la existencia de una pluralidad de fuentes normativas susceptibles de regular la cuestión en la actualidad, asimismo, resulta imprescindible analizar la regulación contenida al respecto en los instrumentos normativos existentes de carácter internacional haciendo hincapié, además, en la disparidad de soluciones que ofrecen los diferentes sistemas estatales a nivel de Derecho comparado (2015, pág. 144).

Por su parte, Ripoll-Salcines (2019) estudia en Cuba los aspectos jurisdiccionales de mayor interés para la conformación del régimen legal del Manejo Integrado de Zonas Costeras y su relación con la gestión ambiental de la Zona Económica Exclusiva desde dos alternativas: su concepción como un proceso único, o su relación sistémica como dos procesos interdependientes, concluyendo en la necesidad de considerar de forma gradual las facultades legales del Estado ribereño para la gestión ambiental, de modo que se ajusten, de acuerdo con el Derecho Internacional, a las características de cada zona marítima involucrada (pág. 14).

Asimismo, en México se considera que la zona económica exclusiva fue concebida dentro del derecho internacional, como un área marina que pretendía reservar los recursos naturales que ahí se encontraban para el Estado ribereño. Este sentido fue el que se codificó en la Convención

de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y respetado en la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas de 1988. Empero, los Estados ribereños han intentado ampliar la jurisdicción que tienen sobre la ZEE a otras actividades, tal como la persecución de delitos por tráfico de drogas (Peniche Luna, 2018, pág. 180)

Por otro lado, para Vargas Suárez, Cuervo Vázquez, & Moloeznik, el poder marítimo de una nación es un factor crucial para su desarrollo y su seguridad, y al mismo tiempo involucra diversas variables que lo hacen un concepto relativo y complejo de comparar con los demás países de la región y el mundo (2021, pág. 267). Por ello, los autores proponen un modelo de medición del poder marítimo que permita evaluar los Estados, así como hacer comparaciones entre ellos, partiendo de conceptos navales doctrinarios básicos, con el fin de construir definiciones claras y medibles de poder marítimo, desarrollo marítimo, seguridad marítima y poder naval, para generar los indicadores e índices necesarios que sustentan la validez y confiabilidad del modelo (Vargas Suárez, Cuervo Vázquez, & Moloeznik, 2021, pág. 267).

En Ecuador, Armijos, L. & Medina, R (2019) estudia un Subcomplejo Regional de Seguridad contra el narcotráfico por vías marítimas en Ecuador, Colombia, Costa Rica y Panamá interpretando la formación de un Subcomplejo Regional de Seguridad a nivel marítimo entre Ecuador, Colombia, Costa Rica y Panamá, que les permita hacer frente al narcotráfico por vías marítimas en el Pacífico luego de la firma de acuerdos de nuevos límites en base a la tesis de la CONVEMAR en 2016; además, se señala la problemática del narcotráfico por vías marítimas, al finalizar el autor concluye que, los Estados que confluyen al océano Pacífico constituidos por Costa Rica, Panamá, Colombia y Ecuador bajo una misma delimitación marítima territorial, han alcanzado logros políticos diplomáticos de reconocimiento de su soberanía, como un referente en el nivel internacional, bajo una conceptualización realista de los Estados (pág. 167).

Estos países han ampliado su territorio marítimo y por consiguiente su riqueza, por sus recursos económicos y turísticos que ello representa, pero también asumen desafíos ante las nuevas amenazas como el narcotráfico. Los autores consideran que:

El crimen organizado transnacional implica la superación de las fronteras estatales como esta del narcotráfico, utilizando medios tecnológicos y economías ilegales que superan a las capacidades de los Estados, siendo necesaria manifestaciones de cooperación interestatal para hacer frente a esta lucha delictiva que se vuelve mundial. Sólo al haber ampliado el territorio marítimo en esta subregión centro sudamericana se ha identificado una vulnerabilidad en el control marítimo, con el aumento del tráfico ilegal de drogas, comprometiendo a una integridad de las fuerzas de seguridad. Sin embargo, a pesar de que los Estados en manifiesto demuestran cierta atención político-diplomática en aspectos de seguridad, bajo una misma línea de atención y el establecimiento de intereses comunes frente a la amenaza criminal, no se ha demostrado una clara conformación de un Subcomplejo Regional de Seguridad, en la lucha contra el narcotráfico. (Armijos & Medina, 2019, págs. 185-186)

Para, Bustos Cordero & Tapia Ramón, quienes analizan la afectación de la soberanía marítima del Ecuador a causa de la pesca ilegal en el límite de su zona económica exclusiva, tomando como caso de estudio la pesca con buques Chinos en las islas Galápagos durante 2020, al finalizar la investigación se determina la indudable importancia de la CONVEMAR como el principal acuerdo dirigido a regular la gobernabilidad de los océanos del mundo; sin embargo, es evidente que en la actualidad se necesitan normas que sean más estrictas, que involucren a todos los Estados y regulen el principio de libertad de los mares con la finalidad de proteger los recursos naturales y conservar los océanos (2022, pág. 102). La autora concluye que

El problema de la pesca en las costas ecuatorianas se da tanto en aguas bajo jurisdicción nacional como en aguas internacionales, por agentes extranjeros y nacionales y pocas veces

el Estado ecuatoriano ha podido intervenir y sancionar estas prácticas, ya sea porque no existe suficiente control en las costas por la limitación de recursos o porque es necesaria una regulación más rigurosa. Además, un factor que advierte ser preocupante es el alto índice de pesca incidental que se reporta en las costas; posiblemente, agentes que realizan actividades extractivas de especies protegidas o en peligro de extinción usan esta figura para ocultar prácticas de pesca INDNR. (Bustos Cordero & Tapia Ramón, 2022, pág. 102)

Finalmente, el estudio de las políticas nacionales oceánicas y costeras en la gobernabilidad marítima de Ecuador, abordadas por Vélez Altamirano (Vélez Altamirano, 2021, pág. 67), mediante una comparación con Brasil y Colombia, países que tienen una visión estratégica planificada al respecto, permite establecer las bases de un modelo de gobernabilidad marítima aplicable al Ecuador, entre los resultados obtenidos se observa que, pese a que las PNOC ecuatorianas se encuentran vigentes, en el marco de los tratados regionales e internacionales no han logrado implementarse de forma efectiva, lo que ha afectado el trabajo de las diversas entidades gubernamentales a cargo. Para que estas políticas contribuyan a la gobernabilidad marítima de Ecuador se requiere de una serie de acciones a nivel Ejecutivo orientadas sobre todo a generar una mayor cooperación interinstitucional.

M é t o d o

Para el desarrollo de esta investigación se planteó un nivel de alcance exploratorio y descriptivo, debido a la baja producción científica que existe en torno al tema planteado, y al proceso de descripción sistemática que se realizará, esta revisión sistemática comprendió la exploración y descripción de la producción científica recolectada referente al tema planteado; asimismo, la revisión bibliográfica comprende el estudio del marco legal y, en línea de tiempo se analizará la norma supra e infra constitucional con la cual cuenta el Ecuador para determinar la influencia de la extensión de la zona económica exclusiva del Ecuador como medida de prevención y protección para la soberanía marítima y la biodiversidad.

Desarrollo

Zona económica exclusiva del Ecuador

En 1982, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en adelante CONVEVAR supuso un gran paso en la consecución de dotar al mar de una regulación integral, introduciendo nuevos criterios y conceptos acordes con la realidad social, dio carta de naturaleza a la zona económica exclusiva, en adelante ZEE, que venía siendo reivindicada por los países en vías de desarrollo.

Pese a distintos regímenes establecidos en torno a las diversas dimensiones contempladas en el funcionamiento y el derecho del mar, la CONVEMAR es uno de los principales componentes, debido a la forma como delimita el mar territorial y a que la ZEE parece más realista, en términos técnicos, frente a otras tesis como la de las 200 millas de mar territorial, puesto que gran parte de países en vías de desarrollo no cuentan con recursos suficientes para ejercer su derecho al mar; como el caso de Ecuador que, de acuerdo a Gómez Velásquez (2021, pág. 18) frente a la ratificación de la CONVEMAR se encuentra en desventaja, ya que, el establecimiento de una ZEE para un Estado sin capacidad operativa suficiente de su fuerza naval, debido a las facilidades y facultades que se les conceden a los demás Estados sobre esta zona como libertad de navegación, sobrevuelo, tendido de cables y tuberías submarinas y de otros usos del mar, particular que beneficia a las empresas transnacionales o multinacionales.

Este escenario, claramente perjudicaría al Ecuador en primera instancia al no percibir nada a cambio de la utilización del espacio y por otro, al no tener la capacidad para hacerlo por sí mismo.

En cuanto a la actividad pesquera, pese a contar con el Acuerdo para la aplicación de las disposiciones de la CONVEMAR relativas a la pesca de peces pertenecientes a especies migratorias o trans zonales, o la misma Convención, esta no considera especies que se encuentran cerca de las zonas cercanas a las zonas económicas de otros países que requieren

protección, sino que otras migratorias altamente sensibles; en este marco, la Convención limita su accionar a emitir recomendaciones a los Estados para que realicen procesos de organización regional o subregional que permitan la preservación de las especies y aseguren la reproducción de los peces (Muñoz, Gárata y Montero 2007, 54-55); este vacío legal abre un abanico de posibilidades a los estados ribereños y no ribereños para actuar en estos espacios, sin ningún impedimento más que su capacidad de ejercicio de poder en las zonas que se adjudica (Gómez Velásquez, 2021, pág. 46).

En Chile por ejemplo, en 1992 delimitó una zona geográfica denominada “mar presencial”, a través de la creación de leyes y reglamentos de pesca, con la finalidad de brindar protección a las zonas que se encuentran fuera de su zona económica exclusiva de los barcos extranjeros, mediante la imposición de sanciones moderadas como prohibiciones de entrar o desembarcar su carga en los puertos chilenos o impedir escalas técnicas, esta decisión también fue adoptada por Argentina (Gómez Velásquez, 2021, pág. 46).

Venezuela, pese a no ser parte de la CONVEMAR de 1982, por medio de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares (LOEAI) de 2002, reconoce principios de la CONVEMAR relegando los que le son problemáticos, como la definición de isla y el criterio de partición por línea media, clave en la delimitación del Golfo El Mar Caribe como espacio marítimo semicerrado; por otro lado, en Colombia el malestar como la pérdida de Panamá o la cesión de los Monjes a Venezuela, tuvieron un efecto directo para los pescadores tradicionales, (Oxman, 2002, pp. 38-39; Weil, 2002, pp. 125-126) en (Cadena Afanador & Devia Garzón, 2012, pág. 217).

Este escenario, de acuerdo con (Polanco et al., 1987; Santana-Hernández, 2001 & Sosa-Nishizaki, 1998) citado por (Santana Hernández, Valdez Flores, & Gómez Humarán, 2009), no es distinto al de **México** pues donde la presencia de barcos palangreros dedicados a la pesca de tiburón en la ZEE del Pacífico Mexicano data desde principios de los años 80 (pág. 88); por su

parte, Cuba en su Constitución define su territorio nacional extendiéndose en superficie hasta el límite exterior del mar territorial, proclamando sus facultades en territorio nacional y en relación a los recursos naturales en las aguas, el lecho y el subsuelo de la Zona Económica Marítima conforme a la práctica internacional, además, como parte de CONVEMAR, establece sus **límites geográficos y las facultades ejercidas en sus zonas marítimas**; llegando en 2019 conjuntamente con EEUU y México a establecer acuerdos para delimitar sus espacios jurisdiccionales (Ripoll-Salcines, 2019, pág. 19).

En 1995 Canadá tomó acciones drásticas mediante la creación de una ley sancionatoria, que puede inclusive capturar buques extranjeros que realicen actividades de pesca fuera de su ZEE, cuando estén dentro de la zona de la Organización Pesquera del Atlántico Noroeste (OPAN) (Muñoz, Gárate y Montero 2007, 55) en palabras de (Gómez Velásquez, 2021).

Como se refleja en líneas anteriores, cada país ha optado por una serie de acciones desde la vía diplomática y legal para proteger sus límites territoriales marítimos, apegados a los principios de la CONVEMAR, sin embargo, aún se reflejan conflictos entre los países respecto a su soberanía, interés económicos y problemas medioambientales.

En este sentido, la CONVEMAR en su Artículo 57 replantea la teoría de las 200 millas de mar territorial contadas desde las líneas base a partir de las cuales se mide la anchura de la ZEE, además la convención divide los espacios marítimos en seis segmentos:

Mar	territorial
Zona	Contigua
Zona Económica Exclusiva (ZEE)	
Plataforma	Continental
Alta	Mar
LaZona.(GómezVelásquez,2021,pág.50)	

Las principales dificultades para manejar la crisis por parte del Comité Interinstitucional del Mar, son las incursiones de flotas pesqueras chinas y panameñas, como el caso de Ecuador al borde de la ZEE de las Galápagos en agosto de 2017, donde estas flotas fueron encontradas con aproximadamente 300 toneladas de aletas de tiburón, de al menos dos especies protegidas y consideradas vulnerables, y para 2020 alrededor de 300 buques chinos que realizan actividades de pesca a gran escala en el límite de la ZEE de Galápagos y entre el corredor existente entre los límites de esta misma zona, con la ZEE continental (Gómez Velásquez, 2021, pág. 69).

Pese a que Ecuador cuenta con 1'356.142 km cuadrados de ZEE, establecida por la CONVEMAR, (5 veces más que su superficie terrestre, integrada por: 12 millas de mar territorial, 12 millas de zona contigua, plataforma continental de 200 millas y una ZEE de 188 millas, incluyendo tanto la correspondiente a la parte continental como la de las islas Galápagos) (Gómez Velásquez, 2021, pág. 73); así como la jurisdicción en el establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras. Investigación científica marina, la protección y preservación del medio marino y otros derechos previstos en la Convención; sin embargo, permite la libre navegación y el libre sobrevuelo en esta zona a las naves de cualquier nacionalidad (Faudutti 2018) en (Gómez Velásquez, 2021, pág. 85); las afectaciones a la fauna, ecosistemas y soberanía, plantean la necesidad de alternativas de solución que hasta la fecha la CONVEMAR no ha podido vislumbrar.

Respecto a las islas Galápagos, la CONVEMAR reconoce a cada isla el derecho a una ZEE y una plataforma continental de 200 millas, en este sentido, una posible extensión de la plataforma hasta 350 millas desde las islas hasta el continente o viceversa, tanto hacia el norte y noroeste por la extensión de la cordillera de colón; si bien refleja una alternativa para la soberanía y para la protección de la reserva ecológica, a la vez, supone un vacío pues el estado no podría ejercer jurisdicción penal en buques que transiten dentro del mar territorial debido a que la CONVEMAR asigna jurisdicción al estado

de bandera; sumado a ello la falta de legislación nacional para administrar y manejar los recursos naturales y la actuación de otros Estados en el mar ecuatoriano (Velásquez, 2012, pág. 37).

En definitiva, es imperante considerar la realidad económica de cada país para la toma de decisiones que ponga fin a estas problemáticas; pues a decir de (Velásquez, 2012, pág. 37) si bien existe libertad de navegación, sobrevuelo, tendido de cables y tuberías submarinas y de otros usos del mar internacionalmente legítimos; la realidad de cada Estados al momento de la utilización del fondo marino pone en desventaja el ejercicio de la supuesta soberanía, al momento de ejercerla materialmente debido a la capacidad operativa.

Soberanía marítima y biodiversidad

La soberanía y biodiversidad guardan estrecha relación con los conflictos de las ZEE del Ecuador en el marco de la CONVEMAR, pues, tales límites y la falta de legislación proteccionista nacional e internacional han puesto en riesgo una serie de especies endémicas y en peligro de extinción, así como la biodiversidad de la zona.

Al respecto, en 1982 representantes de Colombia, Chile, Ecuador y Perú, dirigieron a la CONVEMAR un comunicado destacando el reconocimiento universal de los derechos de soberanía y jurisdicción del Estado costero dentro del límite de 200 millas, como un logro de los países que integran la Comisión Permanente del Pacífico Sur, en concordancia con los objetivos básicos previstos en la Declaración de Santiago de 1952 emitida por la Conferencia diplomática sobre explotación y conservación de las riquezas marítimas del Pacífico Sur celebrada por Chile, Ecuador y Perú en Santiago de Chile (Velásquez, 2012, pág. 21), en lo pertinente, la soberanía que establece la CONVEMAR destaca:

El Estado tiene total soberanía en aguas interiores y en las 12 millas náuticas de mar territorial.

En las 12 millas de zona contigua, el Estado tendrá una soberanía relativa en aguas interiores, aguas costeras, mar territorial y estará

específicamente dedicado a temas de soberanía para tomar medidas de fiscalización, infracciones de leyes, aduanas, migración o temas sanitarios.

La ZEE, el Estado tendrá soberanía plena únicamente para fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales tanto vivos como no vivos de las aguas suprayacentes al lecho y subsuelo del mar.

En la ZEE, tendrá derechos de jurisdicción respecto al establecimiento y uso de islas artificiales, investigación científica marina y protección del medio marino; así como la pesca de recursos vivos y adopción de medidas necesarias, incluyendo visitas, registros, inspecciones, apresamiento, inicio de procesos judiciales a infractores. (Velásquez, 2012, pág. 71)

En este contexto, de acuerdo con (Velásquez, 2012) la soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y aguas interiores, en el caso del Estado archipelágico, hacia la franja de mar adyacente o mar territorial con extensión al espacio aéreo sobre el mar territorial, al lecho y al subsuelo de ese mar; sin embargo, su soberanía no es total, pues se ve limitada a fines de exploración, explotación y conservación de los recursos naturales vivos y no vivos en las aguas, suelo y subsuelo del mar; por su parte, el embajador del Ecuador en 2008 observó una posible extensión de la plataforma continental a 350 millas con lo cual ejercería jurisdicción y soberanía sobre el lecho marino y sus recursos, resaltando la necesidad de primar el interés económico del país dejando de lado nacionalismos sobre áreas que difícilmente podrán ser controladas debido a la capacidad operativa del país (págs. 36, 45).

La extensión de la ZEE para la protección de la biodiversidad y soberanía marítima es relevante, y requiere de un profundo análisis de la capacidad operativa del país; sin embargo, no es menos cierto que para su estudio debe primar la problemática mundial del medio ambiente, pues debe tenerse en cuenta que “El aislamiento geográfico e histórico de Galápagos ha dado cabida a un alto grado de biodiversidad y endemismos, reportándose más de 2.900

especies marinas existentes, de las cuales 18,2% es endémica, y en promedio por grupo biótico supera al 25%” (Velásquez, 2012, pág. 77). Al respecto (Ripoll-Salcines, 2019) hace énfasis en el Art. 212.1 de la CONVEMAR, esto es:

Como medida para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino desde la atmósfera o a través de ella, la responsabilidad de los Estados en dictar leyes y reglamentos aplicables al espacio aéreo bajo su soberanía y a los buques que enarboleden su pabellón o estén matriculados en su territorio y a las aeronaves matriculadas en su territorio, teniendo en cuenta las reglas y estándares así como las prácticas y procedimientos recomendados, convenidos internacionalmente, y la seguridad de la navegación aérea. (Ripoll-Salcines, 2019, págs. 20-21)

Ecuador, en un escenario de presencia constante de naves en los límites de su ZEE, en su Objetivo 9 del Plan Nacional Buen Vivir, con vigencia de 2017 a 2021, señala que gracias a su adhesión a la CONVEMAR pudo determinar exactamente los límites marítimos con Costa Rica y Colombia aprovechando una mayor ZEE en el área adyacente a las islas Galápagos y en la extensión de aguas del territorio continental (Bustos Cordero & Tapia Ramón, 2022, pág. 14); contrariamente, para (Peniche Luna, 2019) en palabras de (Bustos Cordero & Tapia Ramón, 2022) la CONVEMAR no equipara ‘soberanía’ con ‘derechos soberanos’, pues mientras reconoce que el Estado ribereño tiene soberanía sobre su mar territorial, en la regulación de la ZEE la denomina derechos soberanos, por tanto, la soberanía en la ZEE es menor al mar territorial; si bien, la soberanía en la ZEE, faculta la aplicación de legislación para proteger los ecosistemas del mar como la biodiversidad marítima, más allá de los límites de la ZEE no tiene facultad de regulación, y sus especies se ven en peligro (pág. 17).

Entonces, la necesidad de una normativa específica nacional enmarcada en los pactos internacionales, sin dejar de lado los intereses propios del país, como la protección a la soberanía marítima y biodiversidad requiere del trabajo

conjunto entre legisladores y representantes diplomáticos, pues hasta la fecha si bien los convenios han servido para regularizar los límites marítimos esto son han sido aceptados por todos los países, incurriendo en convenios no institucionalizados ni aceptados a nivel mundial.

Así, para (Bustos Cordero & Tapia Ramón, 2022, pág. 41) pese a diversos acuerdos, convenios, códigos y otros instrumentos internacionales incluidos la CONVEMAR, referentes a la conservación y ordenación de poblaciones de peces transzonales y de peces altamente migratorios, estos no dejan de ser un marco jurídico en el que se desenvuelve el juego geopolítico de gestión de la biodiversidad marina tanto dentro como fuera de la jurisdicción de los Estados; no obstante, se necesita del consenso real de la comunidad internacional y el serio compromiso de los Estados para preservar el medio marino más allá de sus jurisdicciones nacionales. Asimismo, con el fin de detener la pesca indiscriminada en alta mar de especies objetivo y aquellas **víctima de la captura incidental, es necesario robustecer la institucionalidad de las organizaciones y acuerdos regionales de ordenación pesquera, tanto en su estructura operativa, técnica y financiera, como en la base normativa que resguarda su autoridad** (Bustos Cordero & Tapia Ramón, 2022, pág. 33).

Esta falta de acuerdos e institucionalidad de los estados se ve reflejada en las formas de resolución de conflictos de límites marítimos, como el caso de Ecuador, que a decir de (Llivichuzhca Cartagena, 2021, pág. 125) ha optado por la diplomacia a fin de no deteriorar las relaciones con el gobierno Chino, con el cual ha contraído préstamos e inversiones para sus sectores estratégicos; así, para salvaguardar la biodiversidad marina que surca la franja de alta mar que yace entre las ZEE del Ecuador continental e insular y librarlas del acecho de flotas pesqueras, han planteado el establecimiento de un área marina protegida, bajo un régimen de protección estricta o permitiendo el uso sostenible de los recursos, que permitiría la conectividad ecológica y la resiliencia de este espacio marino de gran biodiversidad, ayudando a la recuperación y preservación de

especies en peligro de extinción, particular que supone un riesgo para la biodiversidad marina que habita y se recupera en estos espacios.

Esta serie de conflictos suscitados tanto en Ecuador como en otros países del mundo, conllevan a un análisis del otros problemas con génesis profundas y difícilmente solucionables, como el modelo de desarrollo adoptado por el país, tal modelo supone como centro de su accionar e interés el crecimiento económico, dejando de lado otros componentes no menos importantes como el desarrollo de lo humano y la conservación del medio ambiente.

Este crecimiento económico irracional resulta incompatible con la conservación de los recursos naturales; es decir, Ecuador debe gestionar y controlar de mejor manera las pesquerías dentro de sus propias aguas para, con integridad, exigir políticas de conservación fuera de su jurisdicción; además de tener que mitigar todas aquellas actividades que deterioran la salud del océano y afectan tanto a los ecosistemas marinos como su diversidad biológica (Llivichuzhca Cartagena, 2021, pág. 125).

Norma supra e infra constitucional

Ecuador cuenta con un amplio marco normativo respecto a su zona económica exclusiva y para la prevención y protección para la soberanía marítima y la biodiversidad, desde su Carta Magna, es decir la **última** y actual Constitución de la República dada y firmada en Montecristi en el año 2018, la cual en su artículo 4 establece que su territorio comprende “el espacio continental y marítimo, las islas adyacentes, el mar territorial, el Archipiélago de Galápagos, el suelo, la plataforma submarina, el subsuelo y el espacio suprayacente continental, insular y marítimo, sus límites son los determinados por los tratados vigentes, es inalienable, irreductible e inviolable, además, nadie atentará contra la unidad territorial ni fomentará la secesión; por tanto, el estado ejercerá derechos sobre los segmentos correspondientes de la órbita sincrónica geostacionaria, los espacios marítimos y la Antártida (Asamblea Nacional, 2008).

Asimismo, en su Art. 71, respecto a los derechos de la naturaleza, el mismo *ibidem* refiere que:

La naturaleza o Pacha Mama, donde se reproduce y realiza la vida, tiene derecho a que se respete integralmente su existencia y el mantenimiento y regeneración de sus ciclos vitales, estructura, funciones y procesos evolutivos. Toda persona, comunidad, pueblo o nacionalidad podrá exigir a la autoridad pública el cumplimiento de los derechos de la naturaleza. Para aplicar e interpretar estos derechos se observarán los principios establecidos en la Constitución, en lo que proceda. El Estado incentivará a las personas naturales y jurídicas, y a los colectivos, para que protejan la naturaleza, y promoverá el respeto a todos los elementos que forman un ecosistema. (Asamblea Nacional, 2008)

En casos de impacto ambiental grave o permanente, el Estado establecerá mecanismos eficaces para alcanzar la restauración, y adoptará las medidas adecuadas para eliminar o mitigar las consecuencias ambientales nocivas; concordantemente su Art 73 señala que el Estado aplicará medidas de precaución y restricción para las actividades que puedan conducir a la extinción de especies, la destrucción de ecosistemas o la alteración permanente de los ciclos naturales (Asamblea Nacional, 2008).

Por otro lado, los servicios ambientales no serán susceptibles de apropiación; su producción, prestación, uso y aprovechamiento serán regulados por el Estado (Asamblea Nacional, 2008). Es así que, el Plan Nacional de Desarrollo (2021), en su objetivo 10, frente a los profundos cambios en el ambiente y naturaleza, merecen una detección oportuna y acción inmediata, para que no afecten la seguridad de la población y de los Estados; por lo cual el estado busca garantizar la soberanía nacional, integridad territorial y seguridad del Estado, amparados en la Declaración sobre Seguridad en las Américas, puesto que cada Estado tiene el derecho soberano de identificar sus prioridades nacionales de seguridad y definir las estrategias, planes y acciones para hacer frente a las amenazas a su seguridad.

Respecto a amenazas globales que tienen una connotación transnacional y que podría afectar a la defensa y seguridad de los Estados, dentro de ellas la exploración y explotación ilegal de los riqueza marítima y, delincuencia organizada transnacional, las Fuerzas Armadas ejecutan operaciones militares cumpliendo su misión fundamental en defensa de la soberanía e integridad territorial en el espacio continental, insular, aéreo, marítimo, ulterior y ciberespacio, en el marco del derecho internacional sin desestimar el uso del poder nacional cuando los intereses del Estado se vean afectados (Consejo Nacional de Planificación, 2021). En ese sentido, el Estado adoptará “La implementación de medidas que inhiban el potencial de agresión mediante la disuasión defensiva, alerta temprana, la acción preventiva ante los conflictos y el fomento de medidas de confianza y seguridad entre los Estados, para lograr estabilidad y paz” (Consejo Nacional de Planificación, 2021).

Por otro lado, en caso de daños ambientales, conforme el Art. 397 de la CRE (2008), el Estado actuará de manera inmediata y subsidiaria para garantizar la salud y la restauración de los ecosistemas, respecto a la biodiversidad el Art. 400 señala que el Estado ejercerá la soberanía sobre la biodiversidad, cuya administración y gestión se realizará con responsabilidad intergeneracional. Particularmente el Art. 403 y 404 indican que:

El Estado no se comprometerá en convenios o acuerdos de cooperación que incluyan cláusulas que menoscaben la conservación y el manejo sustentable de la biodiversidad, la salud humana y los derechos colectivos y de la naturaleza. El patrimonio natural del Ecuador único e invaluable (...) Su gestión se sujetará a los principios y garantías consagrados en la Constitución y se llevará a cabo de acuerdo al Art. 405. El sistema nacional de áreas protegidas garantizará la conservación de la biodiversidad y el mantenimiento de las funciones ecológicas. (...). (Asamblea Nacional, 2008)

En este sentido, es responsabilidad del estado la conservación, manejo y uso sustentable, recuperación, y limitaciones de dominio de los

ecosistemas frágiles y amenazados; entre otros, los ecosistemas marinos y marinos-costeros; por tanto, conforme el Art. 408 de la CRE, son de propiedad inalienable, imprescriptible e inembargable del Estado los recursos naturales no renovables, incluso los que se encuentren en las áreas cubiertas por las aguas del mar territorial y las zonas marítimas; así como la biodiversidad y su patrimonio genético y el espectro radioeléctrico (Asamblea Nacional, 2008).

Por su parte, el Plan de Ordenamiento Espacial Marino Costero (POEMC) aprobado mediante Resolución del Comité Interinstitucional del Mar No. 002-CIM-2017 del 10 de mayo de (2017), en su Disposición General Primera, el Comité establece un plazo de 180 días para la elaboración de la Agenda Intersectorial del Mar y un plazo de treinta días para definir las líneas bases de los indicadores del POEMC como parte de la elaboración de la Agenda Intersectorial del Mar y así garantizar la implementación del plan; pese a haberse vencido los plazos fijados, ni la Agenda Intersectorial del Mar, ni las líneas bases de los indicadores del POEMC han sido establecidos (Vélez Altamirano, 2021, pág. 73), se destaca que dentro de los objetivos de las políticas oceánicas y costeras de Ecuador se encuentran:

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

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

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

Fomentar las actividades productivas y de prospección para el uso eficiente, incluso

y sostenible de los recursos de la zona costera, oceánica, alta mar y fondos marinos.

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

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

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

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

Establecer el ordenamiento territorial oceánico y marino costero que articule de manera coherente, complementaria y sostenible las diversas intervenciones humanas. (Secretaría Técnica Planifica Ecuador, 2017) en (Vélez Altamirano, 2021, pág. 75)

En el mismo sentido, el Código Orgánico Integral Penal del Ecuador (2014), en su Art. 245 establece que la persona que invada las áreas del Sistema Nacional de Áreas Protegidas o ecosistemas frágiles, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años y se aplicará el máximo de la pena prevista cuando como consecuencia de la invasión, se causen daños graves a la biodiversidad y recursos naturales, la Autoridad Ambiental Nacional determinará para cada delito contra el ambiente y la naturaleza las definiciones técnicas y alcances de daño grave. Así también establecerá las normas relacionadas con el derecho de restauración, la identificación, ecosistemas frágiles y las listas de las especies de flora y fauna silvestres protegidas, de especies amenazadas, en peligro de extinción, endémicas, transfronterizas y migratorias. Por su parte el Art. 551 refiere:

En los delitos contra el ambiente y la naturaleza o Pacha Mama y los casos determinados en este Código, la o el juzgador, de ser procedente, ordenará la incautación, la inhabilitación o la destrucción de maquinaria pesada, que por su naturaleza cause daño ambiental o sea de difícil movilidad. (...) Las infracciones contra el ambiente, naturaleza o Pacha Mama, contra los recursos mineros y los casos previstos en este Código, la o el juzgador, sin perjuicio de la aplicación del comiso penal, podrá ordenar la inmediata destrucción o inmovilización de maquinaria pesada utilizada para el cometimiento de estas infracciones. (Asamblea Nacional, 2014)

Por su parte, la Ley Orgánica de Navegación, Gestión, Seguridad y Protección Marítima, dada y firmada por la (Asamblea Nacional, 2021) siendo relativamente nueva, señala que la CONVEMAR establece que el Estado Ribereño podrá dictar sus propias leyes y reglamentos para las actividades en el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental; además, establece que cada Estado impondrá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques; es decir, para que tengan derecho de enarbolar su pabellón; en este sentido, el Art. 1 de la referida Ley tiene por objeto regular y garantizar la defensa de la soberanía y la integridad territorial en los espacios acuáticos nacionales, la protección de los derechos que salvaguardan la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación y la protección marítima, prevenir y controlar actos ilícitos en coordinación con las instituciones encargadas de preservar los recursos marinos; su finalidad es salvaguardar la vida humana en el mar, gestionar la protección marítima y la seguridad de la navegación, contribuir al control de la contaminación marina, proteger a las personas y bienes en contra los actos ilícitos en los espacios acuáticos, así como fomentar y facilitar el desarrollo sostenible de los intereses marítimos nacionales, en el marco de la Constitución, los convenios internacionales y regulaciones nacionales (Asamblea Nacional, 2021).

Dentro de los Principios de aplicación conforme lo establece el Art. 4 del mismo ibídem, se registran por los contemplados en la CRE, entre otros:

- Preservar la vida humana en el mar.
- Conservación
- Precaución
- Prevención
- Desarrollo sostenible
- Celeridad
- Coordinación y corresponsabilidad
- Seguridad jurídica
- Proporcionalidad y,

Responsabilidad objetiva por daños al ambiente. (Asamblea Nacional, 2021)

En caso de cometimiento de una infracción penal, en cualquier estado del proceso por siniestro marítimo u otras infracciones, en donde aparezcan indicios del cometimiento de una infracción penal, la autoridad competente pondrá en conocimiento del Fiscal de la respectiva jurisdicción, sin perjuicio de seguir tramitando el siniestro marítimo en el ámbito administrativo, estas actividades de protección marítima, serán responsabilidad de la Autoridad Marítima Nacional, a través de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA), y a más de la normativa nacional aplicable, las naves e instalaciones de aplicación de protección marítima están obligadas a cumplir las prescripciones y disposiciones del Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) la (Asamblea Nacional, 2021). La Autoridad Marítima Nacional, en el cumplimiento del rol de Policía Marítima, ante el cometimiento de un delito flagrante o resistencia al ejercicio de la autoridad por parte de presuntos infractores en el ámbito de aplicación de la presente ley, deberá emplear las normas de comportamiento y los niveles de uso progresivo de la fuerza,

correspondientes a su función bajo los principios de legalidad, necesidad y proporcionalidad, establecidas en Tratados y Convenios Internacionales, así como en la normativa legal vigente la (Asamblea Nacional, 2021).

Resultados

De lo que antecede, claramente de puede evidenciar que Ecuador cuenta con amplio marco normativo en materia de prevención y protección, sin embargo se manera escasa y poco precisa esta normativa no se ve alineada al Plan Nacional de Desarrollo, además, su aplicabilidad y la adscripción a convenios internacionales condicionan su respuesta ante la vulneración o amenazas de vulneración tanto a la soberanía marítima como a la biodiversidad debido al marco jurisdiccional dentro de la ZEE. Además, la creación de una ley específica que regule la navegación, gestión, seguridad y protección Marítima, es relativamente nueva puesto que data del año 2021, sin embargo refiere un marco legal alineado a los principios y objetivos de la CONVEMAR ratificado por Ecuador en año 2012.

Finalmente, la CONVEMAR atribuye un conjunto de derechos soberanos sobre los recursos vivos como no vivos en el agua, suelo y subsuelo dentro de la ZEE extendida hasta las 200 millas; en caso de Ecuador va tanto del territorio continental como del Archipiélago de Galápagos, con excepciones respectivas del derecho al libre tránsito que no incluyen en ninguna forma la realización de actividades de explotación dentro de esta zona (H. Gómez 2017) en (Gómez Velásquez, 2021, pág. 87); sin embargo, al reconocerse la plataforma marítima hasta las 200 millas por la CONVEMAR, podría afectar económicamente al Ecuador, pues los recursos pasarían a ser parte de las aguas internacionales (alta mar), y, ya no exclusivos del Ecuador, por otra parte, según un estudio del Observatorio Geológico Lamont-Doherty, de la Universidad de Columbia, de la Organización Hidrográfica Internacional y de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental, se determinó que en 33 Estados dentro de ellos Ecuador la plataforma continental se extiende más allá de las 200 millas, situación es privilegiada, debido

a la extensión de la plataforma en la Cordillera de Carnegie (Valencia, La Constitución de los océanos y sus ventajas para el Ecuador 2012) en (Gómez Velásquez, 2021, pág. 89).

Pese a la extensión de la ZEE privilegiada del Ecuador, debido a las Islas Galápagos, la presencia de las flotas pesqueras en los límites de la ZEE, aún constituyen un alto riesgo para la biodiversidad y soberanía marítima del Ecuador, problemática que no ha sido resuelta pese a los constantes acercamientos desde la vía diplomática.

En todo caso, la CONVEMAR permite la extensión de la plataforma marítima, hasta 350 millas, siempre que cumpla requisitos como que la plataforma posea una profundidad homogénea de 2500 metros, de modo que se evidencie que es la prolongación natural del lecho marino, requisito que aparentemente estaría cubierto de acuerdo a estudios de la Armada del Ecuador. Los sectores que se oponen todavía a esta adhesión, señalan que el Ecuador es un Estado débil, de modo que está en la imposibilidad de explotar recursos dentro de toda la zona de económica exclusiva, la cual, permite que se puedan realizar ciertas actividades por parte de otras empresas y países que, si cuentan con estos recursos, algo que no hubiera sido posible con la tesis de las 200 millas de mar territorial. Sin embargo, en sentido práctico, era poco posible que el Ecuador ejerza soberanía sobre toda esa extensión de mar territorial con los recursos que posee (Gómez Velásquez, 2021, pág. 90).

Por **último**, y dando respuesta a la pregunta de investigación que ha orientado este trabajo de investigación:

¿La extensión de la zona económica exclusiva del Ecuador contribuiría en la prevención y protección para la soberanía marítima y la biodiversidad ecuatoriana?

Se puede evidenciar que, si bien Ecuador al ampliar la ZEE podría prevenir la vulneración o amenazas de vulneración tanto a la soberanía como a la biodiversidad nacional, esta no sería una solución aislada, puesto que al encontrarse el Ecuador adscrito a la CONVEMAR, se

requiere conjuntamente de política pública que promueva la explotación y exportación de recursos, más aún al tener una oposición de estados que forman parte de la CONVEMAR quienes postulan la imposibilidad del estado ecuatoriano para explotar recursos dentro de la actual ZEE, cuanto más al ser esta ampliada.

Por otro lado, se debe señalar que la soberanía marítima ecuatoriana contemplada por la CONVEMAR, en términos generales no ha sido vulnerada pues los episodios de la presencia de buques marítimos extranjeros se han encontrado en los límites de las 200 millas asignados por la convención impidiendo que Ecuador entable procesos legales, además, se debe considerar que hasta 2021 Ecuador no contaba con una Ley específica que proteja los derechos del Mar territorial.

Respecto a la biodiversidad, al ser Galápagos una área protegida y contar con especies endémicas y en peligro de extinción mismas que en muchos casos transitan o migran de un lugar a otro, trayectoria aprovechada por los buques extranjeros, estas las actividades de pesca fuera e incluso dentro de las 200 millas del mar territorial si afectan a la biodiversidad y ecosistemas marinos, por tanto, en este marco a mayor extensión de mar territorial mayor sería la protección a la biodiversidad, en este sentido, la extensión de las millas de mar territorial ecuatoriano se encontraría plenamente justificada a razón de los derechos de la naturaleza contemplados en la carta magna del Estado ecuatoriano.

Conclusiones

Los acontecimientos y factores de riesgo para la vulneración de la soberanía marítima ecuatoriana y la biodiversidad datan del año 2012 en las costas ecuatorianas y de la región insular, con la presencia de buques pesqueros en su mayoría originarios de países asiáticos, con la finalidad de realizar actividades de comercio y tráfico de productos a gran escala en zonas limítrofes de aguas marítimas ecuatorianas; en 2017 la situación se profundiza, el gobierno busca apoyo en países de la ribera del Pacífico,

y detiene un buque chino dentro de la ZEE de Galápagos; para 2020 pese a las ofensivas diplomáticas de Ecuador, las excursiones de cientos de buques, continúa en aumento. Pese a los intentos de cesar tales acciones, desde los **órganos** diplomáticos especialmente con el gobierno de la República Popular de China, Ecuador no ha logrado que estas cesen, además, sumado a ello la imposibilidad de entablar procesos legales debido a que los buques se instalan en los límites de la ZEE ecuatoriana.

Respecto a los factores de riesgo identificados en la investigación, se hace énfasis en las serias afectaciones a la biodiversidad y los ecosistemas marítimos ecuatorianos en especial en la zona de Galápagos, al ser esta una área protegida y contar con especies endémicas y en peligro de extinción mismas que en muchos casos transitan o migran de un lugar a otro, trayectoria aprovechada por buques extranjeros; que, más allá del punto de vista legal respecto a la soberanía marítima implica un profundo análisis de los derechos de la naturaleza contemplados en la carta magna del Ecuador y las zonas protegidas y de alto impacto ambiental, como es el caso de las islas Galápagos.

Actualmente Ecuador cuenta con normativa supra e infra constitucional que promueve y protege los derechos de la naturaleza, especificando que frente a los acontecimientos de la presencia de buques pesqueros en las ZEE para el año 2021 Ecuador cuenta con Ley Orgánica de Navegación, Gestión, Seguridad y Protección Marítima. A más de ello la adscripción del Ecuador a la CONVEMAR ratificado en 2012 otorga actualmente los lineamientos específicos para hacer uso del mar territorial y la ZEE.

Finalmente, la expansión de la ZEE del Ecuador podría prevenir la vulneración o amenaza de vulneración de la soberanía marítima ecuatoriana dejando de lado la idea ilusoria de la sola expansión, puesto que es preciso un conjunto de acciones que promuevan la explotación y exportación de recursos de manera sostenible y equilibrada que garantice a los estados partes de la CONVEMAR que el estado ecuatoriano puede proteger y dar uso a la ZEE

ampliada; además, y no menos importante, es la necesidad de ampliar la ZEE para la protección a la biodiversidad, al ser Galápagos una área protegida y contar con especies endémicas y en peligro de extinción que en muchos casos transitan o migran de un lugar a otro, trayectoria aprovechada por los buques extranjeros, por tanto, en este marco a mayor extensión de mar territorial mayor sería la protección a la biodiversidad, en este sentido, la extensión de las millas de mar territorial ecuatoriano se encontraría plenamente justificada a razón de los derechos de la naturaleza contemplados en la carta magna del Estado ecuatoriano.

Referencias bibliográficas

- Armijos, L., & Medina, R. (2019). Un Subcomplejo Regional de Seguridad contra el narcotráfico por vías marítimas: caso Ecuador, Colombia, Costa Rica y Panamá. *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, 167-188. doi:<https://doi.org/10.18359/ries.3696>
- Asamblea Nacional. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Montecristi: Asamblea Nacional.
- Asamblea Nacional. (2014). Código Orgánico Integral Penal. Quito: Asamblea Nacional.
- Asamblea Nacional. (2021). Ley Orgánica de Navegación, Gestión, Seguridad y Protección Marítima. Quito: Asamblea Nacional.
- Bustos Cordero, A. M., & Tapia Ramón, M. C. (2022). La afectación de la soberanía marítima del Ecuador a causa de la pesca ilegal en el límite de su zona económica exclusiva. Caso de Estudio: Pesca con Buques Chinos en las islas Galápagos durante el año 2020. Cuenca: Universidad del Azuay. Obtenido de <https://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/11879/1/17406.pdf>.
- Cadena Afanador, W. R., & Devia Garzón, C. A. (2012). Conflicto de delimitación marítima y la COMEVAR. Una mirada

- desde Colombia. *Revista Prolegómenos*, 199-223. Obtenido de file:///C:/Users/HP/Downloads/Dialnet-ColombiaYLaTerritorializacionDeSusMares-4193267.pdf
- Consejo Nacional de Planificación. (2021). Plan Nacional de Desarrollo 2021, 2025. Quito: Consejo Nacional de Planificación, Registro Oficial Suplemento 544 de 23-sep.-2021.
- Defensoría Pública del Ecuador. (23 de Julio de 2020). La Defensoría del Pueblo rechaza la presencia de barcos pesqueros extranjeros en los límites de la zona económica exclusiva insular de Galápagos y solicita a Cancillería aplicar acciones diplomáticas para su retiro inmediato. Ecuador. Obtenido de <https://www.dpe.gob.ec/la-defensoria-del-pueblo-rechaza-la-presencia-de-barcos-pesqueros-extranjeros-en-los-limites-de-la-zona-economica-exclusiva-insular-de-galapagos-y-solicita-a-cancilleria-aplicar-acciones-diplomaticas/>
- Gómez Velásquez, M. G. (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. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar.
- Lapiedra Alcamí, R. (2015). EL ARBITRAJE MARÍTIMO INTERNACIONAL EN LAS REGLAS DE ROTTERDAM. *Rev. boliv. de derecho*, 144-173. Obtenido de
- Llivichuzhca Cartagena, C. (2021). La biodiversidad marina en áreas fuera de la jurisdicción estatal. Analizando la pesca industrial en el espacio de alta mar que yace entre los límites de las zonas económicas exclusivas de Ecuador. Quito: Universidad Hemisferios.
- Namihas, S. (2014). La posición oficial del Perú en torno a las zonas marítimas de la Convemar a partir del diferendo marítimo con Chile. *Derecho PUCP*. Obtenido de file:///C:/Users/HP/Downloads/Dialnet-LaPosicionOficialDelPeruEnTornoALasZonasMaritimasD-4932953.pdf
- Peniche Luna, C. A. (2018). La interpretación de la noción de zona económica exclusiva en el derecho penal mexicano. *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, 179-210. doi:<http://dx.doi.org/10.22201/iiij.24487872e.2019.19.13322>
- Primicias. (25 de Agosto de 2017). Ecuador se inclina por una respuesta grupal del Pacífico Sur contra la pesca a gran escala. Pero su único aliado constante ha sido Costa Rica. Isla Santa Cruz, Galapagos, Ecuador. Obtenido de <https://www.primicias.ec/noticias/politica/flota-china-ecuador-busca-aliados-para-defender-sus-limites-maritimos/>
- Primicias. (7 de Agosto de 2020). Ecuador quiere presentar sus nuevos límites marítimos hasta 2026. Ecuador. Obtenido de <https://www.primicias.ec/noticias/politica/ecuador-presentar-nuevos-limites-maritimos-2026/>
- Ripoll-Salcines, R. P. (2019). Jurisdicción del Estado Cubano para la gestión ambiental en su Zona Económica Exclusiva Ciencia en su PC. *Centro de Información y Gestión Tecnológica de Santiago de Cuba*, 14-26. Obtenido de https://www.redalyc.org/pdf/1813/Resumenes/Resumen_181358410002_1.pdf
- Santana-Hernández, H., Valdez-Flores, J. J., & Gómez-Humarán, I. M. (2009). Distribución espacial y temporal de las especies que conforman la captura objetivo e incidental, obtenida por barcos palangreros de altura en el Pacífico Mexicano: 1983-2002. *Ciencia Pesquera*, 87-96.
- Secretaría Técnica Planifica Ecuador. (2017).

Plan de Ordenamiento del Espacio Marino Costero 2017-2030. Quito: Secretaría Técnica Planifica Ecuador.

- Tapia Ramón, M. C. (2022). La afectación de la soberanía marítima del Ecuador a causa de la pesca ilegal en el límite de su zona económica exclusiva. Caso de Estudio: Pesca con Buques Chinos en las islas Galápagos durante el año 2020. Cuenca: Universidad del Azuay. Obtenido de <https://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/11879/1/17406.pdf>
- Vargas Suárez, R. A., Cuervo Vázquez, N., & Moloeznik, M. P. (2021). Propuesta de un modelo de medición del poder marítimo de las naciones. *Revista Científica General José María Córdova*, , 267-306. doi:<https://doi.org/10.21830/19006586.759>
- Velásquez, Á. (2012). Ecuador y los temas del nuevo Derecho del Mar. Quito: Corporación Editorial Nacional.
- Vélez Altamirano, D. L. (2021). Las políticas nacionales oceánicas y costeras en la gobernabilidad marítima de Ecuador. Instituto de Altos Estudios Nacionales, 67-84. doi:https://doi.org/10.37228/estado_comunes.v2.n13.2021.226