

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR**

**FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS**

**ESCUELA DE SOCIOLOGÍA Y CIENCIAS POLÍTICAS**

**DISERTACIÓN PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE  
SOCIOLOGO CON MENCIÓN EN CIENCIAS SOCIALES  
APLICADAS A LAS RELACIONES INTERNACIONALES**

***ECUADOR FRENTE A LAS TENDENCIAS GLOBALES Y  
REGIONALES PARA EL USO Y APROVECHAMIENTO  
SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS MARÍTIMOS.***

**NOMBRE: JOHNNY EGÜEZ B.**

**DIRECTOR: ECO. MARCO ROMERO C.**

**QUITO, JUNIO DE 2012**

***A DIOS, SU SANTA MADRE Y DON BOSCO.***

***A MIS PADRES JONNY Y PAULINA EJEMPLOS DE ESFUERZO Y PERSEVERANCIA.***

***A MI HERMANA MARÍA PAULA POR SU INCODICIONAL APOYO.***

***A todos ustedes debo mi vida y mis sueños.***

**Deseo Expresar un profundo y sincero agradecimiento a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador. Al Economista Marco Romero C. por haber guiado la realización de este trabajo de investigación.**

**De la misma manera, reitero mi agradecimiento y admiración a la Misión Permanente del Ecuador ante Naciones Unidas; a los Embajadores Dr. Francisco Carrión y Dr. Diego Morejón, quienes junto al Tercer Secretario Dr. Walter Schult apoyaron esta investigación. A ellos un eterno agradecimiento.**

***¡Homines non nascuntur sed fingentur!***

## RESUMEN

CONVEMAR es la Convención de Naciones Unidas que fue suscrita en Jamaica y de la que nuestro país es parte desde 2012. Es considerada como *la constitución de los océanos* y regula todas las actividades humanas en los mares. CONVEMAR se ha constituido como un régimen internacional en que Estados desarrollados como en vías de desarrollo cooperan sobre todo en el área de transferencia tecnológica y de seguridad marítima. Del mismo modo, CONVEMAR ha permitido regular la limitación de los mares territoriales de sus países signatarios y a su vez desarrollar un sistema de solución de controversias cuyas resoluciones son vinculantes a cada Estado signatario. Por otro lado las graves crisis mundiales tanto alimentarias como energéticas han creado en la comunidad internacional la necesidad de crear fuentes sostenibles de alimento y de energía. Estos nuevos problemas geopolíticos producirán mayores desafíos para la cooperación internacional. En la actualidad se producen ya enfrentamientos geopolíticos en el ámbito de la transferencia tecnológica, sobre todo en la producción de nuevas y mejores tecnologías destinadas hacia la generación de energía en los océanos, fertilización y reducción de CO<sub>2</sub> atmosférico producido por el desarrollo industrial, y también desarrollo de nuevos sistemas de pesca sostenible. El Mar ofrece potenciales beneficios y también grandes retos, el futuro del hombre y de sus Estados nacionales dependerá de la capacidad de cada Estado de lograr una posesión efectiva de sus recursos marítimos y saber distribuirla en torno a su población. CONVEMAR es la base de un nuevo orden marítimo internacional y el logro más grande de la cooperación internacional, de su supervivencia dependerá el control de conflictos futuros entre Estados.

## TABLA DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN.....	1
CAPITULO I.....	4
1.1 CONVEMAR, Nuevo Orden Marítimo Internacional: Orígenes, Evolución y Desarrollo del Nuevo Derecho del Mar.....	4
1.2 La Comisión Permanente del Pacífico Sur y su compatibilidad con la CONVEMAR.....	22
1.3 El caso de los Estados Unidos de América frente al nuevo Derecho del Mar.....	28
1.3.1 La Política Oceánica de los Estados Unidos de América (Breve introducción).....	30
CAPITULO II.....	36
2.2 Manejo y Desarrollo Sostenible de Recursos Marítimos..	36
2.2 Contaminación y Conservación del Ambiente Marino...	40
2.2.1 <i>Pesca Sostenible</i> .....	40
2.2.2 <i>Minería submarina</i> .....	42
2.2.3 <i>Comercio y Transporte Eficiente</i> .....	43
2.2.3.1 <i>Vertimientos desde las Embarcaciones</i> .....	45
2.2.3.2 <i>Emisiones de CO<sub>2</sub></i> .....	45

2.2.3.3	<b>Vertimientos de sustancias Hidrocarburíferas.....</b>	<b>46</b>
2.2.4	<b>Cooperación Marítima Internacional y Cambio Climático.....</b>	<b>47</b>
2.2.4.1	<b>Carbón Azul.....</b>	<b>48</b>
2.2.4.2	<b>Fertilización Oceánica.....</b>	<b>52</b>
2.2.5	<b>Aprovechamiento de los Recursos Marítimos para el Desarrollo de Nuevas Fuentes de Energía y su uso para la Industria.....</b>	<b>53</b>
2.2.5.1	<b>Energía Termal.....</b>	<b>54</b>
2.2.5.2	<b>Energía producida mediante mareas y olas..</b>	<b>55</b>
2.2.5.3	<b>Energía Eólica.....</b>	<b>56</b>
2.2.5.4	<b>Energía a través de corriente marina.....</b>	<b>57</b>
2.2.5.5	<b>Energía Producida a través de la salinidad del agua de mar.....</b>	<b>58</b>
2.2.5.6	<b>Generación de biocombustibles a partir de algas.....</b>	<b>59</b>
2.2.6	<b>Seguridad Marítima.....</b>	<b>59</b>
2.2.7	<b>Solución Pacífica de Controversias.....</b>	<b>60</b>
2.2.7.1	<b>Ecuador Frente al Diferendo Marítimo Chile vs. Perú.....</b>	<b>62</b>
2.2.8	<b>Espacios Marítimos y Delimitación Marítima en la CONVEMAR.....</b>	<b>66</b>
2.2.8.1	<b>Espacios Marítimos.....</b>	<b>66</b>
2.2.8.2	<b>Aguas Interiores.....</b>	<b>66</b>

2.2.8.3	<i>Mar Territorial</i> .....	66
2.2.8.4	<i>Zona Contigua</i> .....	67
2.2.8.5	<i>Zona Económica Exclusiva (ZEE)</i> .....	67
2.2.8.6	<i>Plataforma Continental</i> .....	67
2.2.8.7	<i>La zona</i> .....	68
<b>CAPITULO III</b> .....		69
3.1	<b>Institucionalidad Marítima Ecuatoriana</b> .....	69
3.1.1	<i>Las Políticas Ecuatorianas de Desarrollo Marítimo Sostenible y La CONVEMAR</i> .....	69
3.2	<b>Posibilidades de Desarrollo Marítimo que brinda la CPPS a Ecuador</b> .....	71
3.3	<b>Posibilidades de Desarrollo Marítimo que brinda la CONVEMAR a Ecuador</b> .....	73
<b>CONCLUSIONES</b> .....		75
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....		77
<b>GRÁFICO 1</b> .....		44
<b>GRÁFICO 2</b> .....		47
<b>GRÁFICO 3</b> .....		50
<b>GRÁFICO 4</b> .....		53
<b>GRÁFICO 5</b> .....		55
<b>GRÁFICO 6</b> .....		56
<b>GRÁFICO 7</b> .....		57
<b>GRÁFICO 8</b> .....		58
<b>GRÁFICO 9</b> .....		63
<b>GRÁFICO 10</b> .....		64

<b>GRÁFICO 11.....</b>	<b>65</b>
<b>GRÁFICO 12.....</b>	<b>71</b>
<b>GRÁFICO 13.....</b>	<b>72</b>
<b>GRÁFICO 14.....</b>	<b>80</b>
<b>ANEXO 1.....</b>	<b>5</b>
<b>ANEXO 2.....</b>	<b>11</b>
<b>ANEXO 3.....</b>	<b>14</b>
<b>ANEXO 4.....</b>	<b>15</b>
<b>ANEXO 5.....</b>	<b>17</b>
<b>ANEXO 6.....</b>	<b>17</b>
<b>ANEXO 7.....</b>	<b>27</b>
<b>ANEXO 8.....</b>	<b>27</b>
<b>ANEXO 9.....</b>	<b>52</b>
<b>ANEXO 10.....</b>	<b>74</b>
<b>ANEXO 11.....</b>	<b>81</b>

## **INTRODUCCIÓN.**

Desde la formación de nuestro Estado en 1830 el mar ha jugado un papel trascendental en la vida republicana. Con el pasar de los años, la política oceánica de nuestro país, especialmente sobre la delimitación de su mar territorial y la utilización de sus recursos ha ido evolucionando. Ecuador ha modificado su comportamiento marítimo internacional un sin número de ocasiones muchas veces influenciado por la tendencia doctrinal internacional de la época. Sin embargo, no fue hasta 1952 cuando nuestro país, conjuntamente con Chile y Perú, promulgaron la creación del primer régimen marítimo regional de aquellos tiempos. La CPPS marcó un hito no solamente en materia de derecho internacional sino en materia de formación y consolidación de regímenes internacionales para nuestra región. Para los años 60 y 70 nuestro país formó parte de los Estados negociadores del nuevo régimen internacional para los océanos: La Convención de Naciones para el Derecho del Mar.

La posición conjunta de Chile, Ecuador y Perú, al que más tarde se uniría Colombia, fue de una estricta doctrina territorialista. Sus aportes, entre otros, afirmaban que, la Convención no podía limitar el espacio de mar territorial a menos de 200 millas náuticas y que cualquier reducción en la dimensión del mismo constituía una violación a la soberanía nacional, la constitución, sus leyes nacionales en materia de derecho del mar. Finalmente en 1982 UNCLOS o CONVEMAR fue aprobada en Jamaica, con la reserva formal de nuestro país.

CONVEMAR, abrió las puertas a un nuevo orden marítimo internacional, en el que por primera vez, la cooperación internacional creó un régimen internacional destinado a regular todos los espacios y usos oceánicos en los mares del mundo. Constituyéndose en un interesante fenómeno de estudio sobre la cooperación internacional y la formación de los regímenes. Apoyados bajo el análisis de teoría de los regímenes internacionales, analizamos, mediante la evidencia histórica, el comportamiento de los Estados que dieron como fruto la creación de CONVEMAR.

Los intereses nacionales, al igual que los intereses personales, evolucionan con el pasar del tiempo y también en función de las circunstancias y contextos

geopolíticos. Hace 20 años nadie tomaba en cuenta con seriedad dentro de las negociaciones de CONVEMAR temas como el calentamiento global, crisis alimentarias o energéticas. Pugnas por transferencias tecnológicas, seguridad oceánica e incluso minería a gran profundidad dentro de las zonas abisales. En los últimos años posteriores a la firma de CONVEMAR en 1982, los temas multidisciplinarios se multiplicaron geométricamente y pronto en el seno de la Asamblea General de Naciones Unidas se hablaba de las herramientas de las que dispone CONVEMAR para generar cooperación internacional en el campo ambiental, energético, entre otros y mitigar sus crisis.

En nuestro país, se comenzó a hablar de los mismos temas, sobre todo, de la vulnerabilidad ecológica de Galápagos frente a la fertilización oceánica, la pesca indiscriminada de Cetáceos, tiburones y especies pelágicas altamente migratorias, al igual que el calentamiento global. Ecuador junto con Colombia y Perú se convirtieron en los únicos países miembros de la CPPS, con la excepción de Chile, en formar parte de la CONVEMAR y reservarse el derecho de reformar la extensión de sus espacios oceánicos. A esto se suma las anteriores e incluso presentes controversias sobre la aplicabilidad de CONVEMAR a nuestra legislación interna e incluso la inexistencia de una institucionalidad sólida e independiente que se encargue de la aplicación de la CONVEMAR.

A esto se suma el hecho, de que para muchos legisladores ecuatorianos, la CONVEMAR constituya una violación a la soberanía territorial; aunque para significó la gran oportunidad de disponer de un mecanismo internacionalmente reconocido para la delimitación y explotación de todos los espacios oceánicos. De esta disyuntiva, surge la motivación para la investigación y redacción del presente trabajo de disertación, cuyo problema central es, analizar a CONVEMAR como un nuevo régimen internacional, la cooperación internacional en su interior y demostrar porque CONVEMAR produce un nuevo orden marítimo internacional, desde la perspectiva de los regímenes internacionales y utilizando una metodología deductiva, al igual que un análisis histórico de los hechos ocurridos durante la negociación de CONVEMAR, y posteriores a ello, con el objetivo de determinar las motivaciones de los Estados hacia la cooperación internacional. La presente investigación se realizó utilizando información de primera mano. Entre

dichas fuentes se pueden citar publicaciones sobre geopolítica de los recursos naturales, la energía; textos sobre teoría de regímenes internacionales, cooperación internacional, realismo y eclecticismo; además de documentos oficiales de Naciones Unidas, los cuales se obtuvieron mediante una pasantía realizada en ONU Nueva York y también gracias al apoyo de la Misión Permanente del Ecuador ante Naciones Unidas. Se ha evitado en lo posible caer en opiniones personales y juicios de valor arbitrarios. Cualquier opinión sobre los temas tratados en esta tesis se ha fundamentado en la evidencia empírica y teórica encontrada tanto en el comportamiento de los Estados en las Negociaciones de CONVEMAR como de los textos y documentos utilizados para la formulación de esta investigación.

El cuerpo conceptual del presente trabajo se halla dividido de la siguiente manera. En su capítulo primero, se tratará demostrar los orígenes del derecho del mar, para lo cual se realizó una investigación paralela y que se anexa al capítulo primero. Dentro de este capítulo se fundamentará y demostrará que la CONVEMAR es efectivamente un Régimen Internacional que produce un nuevo orden marítimo internacional. Posteriormente en su punto 1.2 se aclarará la compatibilidad de la CPPS con la COVEMAR ante la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR y también los temas que ambos regímenes desarrollan. Finalmente en su punto 1.3 se tratará los fundamentos de la política oceánica de los Estados Unidos y su perspectiva frente a la CONVEMAR.

El capítulo segundo explica los nuevos usos del mar dentro del contexto de la CONVEMAR utilizando el concepto de Aproximación de Ecosistemas. Temas actuales que fueron debatidos en las dos últimas Asambleas Generales de Naciones Unidas (2010 y 2011). En su punto 2.1 se expondrá el concepto de *Ecosystem and Precautionary Approaches* mismos que servirán para exponer los nuevos problemas y usos del mar. En su punto 2.2 Se expondrá los principales problemas que enfrenta CONVEMAR frente a sostenibilidad y deterioro de los Océanos. Para ello se hablará de la pesca sostenible, la minería submarina, el comercio y el transporte eficientes, la cooperación marítima internacional en la lucha contra el cambio climático, la utilización del mar en la lucha contra la crisis energética mundial. Posteriormente se analizará la posición del Ecuador frente el

diferendo marítimo entre Chile y Perú, y se expondrá brevemente los nuevos espacios oceánicos otorgados por la CONVEMAR. En el capítulo tercero se analizará las posibilidades de desarrollo que brinda la CONVEMAR y la CPPS para el Ecuador. Además se conocerá la muy pequeña institucionalidad marítima del Ecuador. Frente a esto se recomendará la creación de mayores instituciones y políticas oceánicas frente a la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR.

## CAPITULO I

En este capítulo se analizará los orígenes del derecho del mar y se buscará demostrar que la CONVEMAR es un nuevo orden marítimo internacional. Se abordará de igual forma las implicaciones de la CPPS como régimen marítimo regional y su compatibilidad con la CONVEMAR. Todo se analizará desde la línea teórica de los regímenes internacionales y también utilizando doctrinas de cooperación internacional y competencia.

### 1.1 CONVEMAR, Nuevo Orden Marítimo Internacional: Orígenes, Evolución y Desarrollo del Nuevo Derecho del Mar.

Al igual que la naturaleza humana, los regímenes internacionales son susceptibles al cambio, a la evolución y transformación. Sobre todo en su comportamiento. *“El concepto de régimen internacional implica no solamente la expectativa de cooperación a corto plazo”, es en definitiva la construcción de un set de principios y normas, destinadas a crear reglas y mecanismos de procedimiento que faculten la cooperación y equilibrio sistémico al interior del régimen y sus actores* (Krasner, 1980)

Así, en términos de Robert Jervis, *ningún set de reglas que beneficien intereses individuales o colectivos a corto plazo pueden ser considerados como régimen* (Krasner, 1980).

De esta manera, la sociedad internacional en su natural proceso de evolución histórica ha visto en términos de Kaplan:

*Someterse al gobierno de normas y principios, ya sean con el fin de maximizar poder a corto plazo, o con el fin de obtener, por medio de la reciprocidad, la satisfacción de ciertos intereses* (Krasner, 1980).

Es en cierto modo un comportamiento de los actores internacionales que encuentran la renuncia de ciertas ventajas que podrían alcanzarse por la vía unilateral; con el objetivo de maximizar otras a largo plazo por la vía multilateral. De esta manera el cambio de comportamiento de los actores del sistema internacional, es una característica clave en el análisis de los regímenes

internacionales contemporáneos. El encontrar las causas que motivan la creación de un régimen internacional es condición necesaria para el análisis de los mismos, ya que dichas causas cambian el orden de una estructura establecida. Parsons lo llama *caos y cambio sistémico*. Sin embargo, el asumir una posición anárquica y conflictual sobre las causas del cambio estructural de los regímenes internacionales, deja muchas variables sueltas. Así se puede indagar por ejemplo que la firma de los Tratados de desarme nuclear SALT – I y SALT – II en tiempos de la Guerra Fría hayan obedecido a la maximización individual de poder de cada actor; al igual que se puede decir que obedecieron, términos idealistas, a la acción del principio de reciprocidad y amistad; conceptos que Jervis y Fred Hirsch lo analizan como *“procesos que con el tiempo pueden ser permanentes, convirtiéndose en una red de beneficio común para ambas partes”* (Krasner, 1980).

Este principio es aplicable a cualquier régimen, ya que el cambio es parte de su naturaleza. Y es justamente esta característica de *cambio* la que permite la libre formulación de principios y normas en el sistema internacional. La libre modificación de principios y reglas dentro de regímenes internacionales obedece como ya manifestamos, al cambio de intereses o inversión de objetivos a mediano y largo plazo.

Los conflictos y competencia continuos de las naciones por el dominio del mar formarían parte de la política internacional de monarcas y jefes de Estado a través de los siglos. El proceso histórico en el que los Estados iniciaron sus reivindicaciones marítimas es amplio. Aunque jamás existió la necesidad de creación de un Régimen Internacional que favorezca la cooperación internacional y disminuya la frecuencia del conflicto geopolítico durante el período histórico comprendido entre las publicaciones de *Dei Mare Liberum* de Hugo van Groot y el primer intento de Codificación del Derecho Internacional Marítimo en la Sociedad de Naciones; precisamente por el temor al cambio en la distribución temporal de poder que las grandes potencias marítimas mantenían; un poder que se reflejó en las esferas tanto económica como militar, y por otro lado la inexistencia de mandatos que fueran consecuentemente aceptados por todos los actores de importancia de la época<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Remitirse al Anexo I

Los Estados diseñaron sus políticas oceánicas bajo la premisa de la libre navegación de los mares (*Libero Maris*); para ilustrarlo de mejor modo, Van Groot en *Dei Mare Liberum* afirma lo siguiente **“La posesión del mar implica una ocupación material del mismo, el corpus y el animus; el mar por tanto, no podrá ser poseído en toda su extensión”** (Groot, 1989) La lucha y satisfacción de los interés geopolíticos de las grandes naciones marítimas crearon un orden marítimo internacional *de-facto* a estilo similar de la *Pax Romana* en tiempos del Emperador Adriano o del Sacro Imperio Romano Germánico en la Europa del siglo XVI Y XVII. Este ordenamiento internacional, caracterizado por el conflicto en el dominio de las rutas comerciales marítimas y el uso de la política real de Machiavelli, se mantuvo inmutable hasta el aparecimiento de la Sociedad de Naciones y la consecuente codificación del Derecho del Mar, aunque esta característica innata del Sistema Político Internacional (la presencia de la discordia) no finalizaría con la creación de la Sociedad de Naciones, ni mucho menos con el intento de codificación al interior del mencionado organismo internacional, debido a que no existía entre las naciones hegemónicas la motivación plena hacia la modificación de sus comportamientos estatales; esto en gran parte a que individualmente satisfacían sus intereses económico-políticos sin necesidad de concertar acuerdos o modificación de sus políticas internas en relación a los muy puntuales temas o asuntos de política marítima que se vivía en aquel entonces.

Es necesario indicar que el escenario marítimo internacional desde el siglo XIV al XIX fue desarrollado por un número reducido de actores políticos, especialmente por la hegemonía del Imperio Británico y su consecuente Pax Británica. No existieron mayores transformaciones políticas al interior de los Estados periféricos como en las grandes potencias marítimas. La distribución del poder en el sistema internacional satisfacía las expectativas de los Estados nacionales y garantizaba un equilibrio al propio orden marítimo internacional.

Sin embargo, las transformaciones del mundo a partir del armisticio de Agosto de 1945, en particular el avance de la tecnología, el nacimiento y consolidación de numerosos nuevos Estados nacionales que obtuvieron su independencia a raíz de

las graves crisis sufridas en los Estados europeos a efecto de la Segunda Guerra Mundial; estos iniciaron un proceso de reivindicación marítima de sobre sus recursos marítimos; se suscitó una *“primavera marítima”*, no solamente en los Estados recientemente independientes, sino también en los latinoamericanos, siendo pioneros de aquello los países del Pacífico Sureste, que más tarde consolidarían el Sistema Marítimo del Pacífico Sureste; y con ello el orden marítimo internacional vería el fin de una era y sería testigo de una mucho más compleja. Dichas transformaciones influyeron en las expectativas de los nuevos actores internacionales, evidenciando una gran incertidumbre que puso de manifiesto el vacío existente tanto de normas, reglas, principios e incluso de la necesidad de construir un nuevo sistema marítimo internacional. Frente a la interrelación de nuevos y variados temas sobre uso y conservación de los recursos marítimos. Recordemos que *“como las áreas temáticas dependen de la conducta y la percepción de los actores más que de las cualidades inherentes a los temas, sus confines varían gradualmente con el tiempo”* (Keohane, 1998) Es decir, la evolución temática no es inmutable a largo plazo, y siendo el sistema internacional una abstracción del espíritu y pensamiento humanos, concluimos que tanto las temáticas, como la construcción de regímenes internacionales, están en función de la intervención del hombre, y no solamente de la naturaleza del sistema internacional. En este sentido, el concepto de regímenes internacionales nos ayudara a identificar los cambios de importancia y jerarquía dentro de un área determinada del conocimiento internacional, ya que son los gobiernos quienes establecen los regímenes para tratar problemas ampliamente relacionados entre sí, y que de manera individual serian difícilmente tratados. De esto se sigue que, la mejor forma para analizar el comportamiento estatal hacia la creación de regímenes internacionales, es decir, la unidad de análisis, será considerar a los Estados como entidades soberanas, individuales, egoístas y racionales que maximizarán siempre sus intereses con el fin ulterior de incrementar su poder y riqueza; esto se reflejará en inversiones de poder <sup>2</sup> que

---

<sup>2</sup> Un Estado invierte en recursos de poder cuando obliga a sus aliados o crea regímenes internacionales en los que desempeña un rol capital. El objetivo central, es lograr influencia política con miras a generar beneficios a largo plazo sobre regímenes internacionales de los que los Estados aliados dependan activamente.

amplíen su margen de maniobra sobre el área en cuestión, en este caso el área oceánica.

Para manifestar, la urgencia y también fragilidad del sistema marítimo ante las transformaciones que vivió el mundo en dicho período, C.A. Stavropoulos cita en su obra:

***“los Estados se enfrentaban a un nuevo escenario internacional en el que por un lado, el desarrollo progresivo y continuo de las técnicas y tecnologías en el uso de los recursos oceánicos tanto en superficie como en su subsuelo, plantearon el argumento en el debate entre Mare Liberum y Mare Clausum, en términos y condiciones jamás soñadas por Hugo Grocio o Selden. (Stavropoulos, 2008)***

Por otro lado el número de participantes en el debate marítimo y su intrincada interacción en sus amplios y variados intereses se han incrementado hasta el punto de hacer una diferencia de substancia más que una diferencia de grado en la naturaleza misma del tema entre los elementos e intereses del sistema marítimo internacional anterior al año 1945 y que inició el debate geopolítico sobre la posesión efectiva del mar y sus recursos en manos del jurista neerlandés Hugo Grocio<sup>3</sup>.

En términos más generales, los elementos en debate han evolucionado de tal manera que dentro del área técnica por ejemplo, las tecnologías de extracción permiten explotar las riquezas oceánicas a una distancia y profundidad mucho mayores. Es este aspecto, el tecnológico, el encargado de determinar la capacidad efectiva de dominio del mar para cada Estado en particular. Así, la distribución geopolítica en el océano, depende siempre de la capacidad de dominio efectivo de cada Estado sobre sus recursos. Este enunciado sirve de base para explicar, las modificaciones que han hecho los Estados a través de los siglos sobre la amplitud de sus mares territoriales.

De esto se concluye que, los intereses y expectativas de los Estados nacionales, en especial de aquellos ribereños, en el sistema marítimo internacional y la

---

<sup>3</sup> El Dominio Efectivo se define como la capacidad del Estado ribereño de incorporar a su soberanía aquello que efectivamente pueda poseer.

construcción de subsecuentes regímenes internacionales sobre el tema, se halla en función de la capacidad plena y autónoma para explotar sus recursos marítimos de manera sostenible con el menor costo ambiental posible, en términos idealistas; fomentar la cooperación internacional sobre la maximización personal o regional.

Las transformaciones que tuvo que sufrir el sistema marítimo internacional anterior a 1945, fue entre otros, la evolución de su estructura legal. *Cuando existe un esfuerzo internacional para cambiar reglas de derecho existentes, particularmente reglas de gran importancia, es indispensable tener la más amplia medida de acuerdo y de cooperación entre Estados (Stavropoulos, 2008)* Si cualquier parte significativa de la comunidad mundial se mantiene operando bajo reglas antiguas, mientras otras partes siguen un nuevo sistema, los conflictos se multiplicarían, sobre todo en áreas tan vitales como lo son los espacios oceánicos y su consecuente explotación; amenazando a la paz y seguridad internacionales. Es decir, la anarquía prevalecería y sería potestad de cada Estado en la medida de sus posibilidades, el imponer y reforzar sus intereses nacionales.

La interdependencia estratégica de los intereses oceánicos de los Estados, no es condición suficiente y necesaria para la *motivación* de la cooperación y una futura creación de regímenes. El hecho de que se suscitara *La Primavera Marítima*<sup>4</sup> a inicios de la década de 1945, responde a un comportamiento racional de los Estados, en busca de proteger sus recursos de una posible depleción en manos de Estados más desarrollados y avanzados. En otros términos, la *Pax Británica* que duraría hasta principios del siglo XX y que se debilitaría pese a que Inglaterra sería el gran vencedor de la Primera Guerra Mundial, garantizaba en cierta medida la seguridad de navegación y comercio en los mares del mundo. Sin embargo, la hegemonía estadounidense en el mundo de post Segunda Guerra Mundial, no garantizó la anterior estructura política sobre actividades económicas en el mar. Como ya se manifestó, la gran revolución tecnológica marítima, empujó las fronteras de la exploración oceánica, impidiendo garantizar a todos los Estados por igual el respeto a la soberanía de sus recursos, precisamente porque los elementos constitutivos del concepto de dominio efectivo del mar habían

---

<sup>4</sup> La Primavera Marítima, es un término propio, que se usa para indicar el florecimiento de las reivindicaciones marítimas a nivel mundial

cambiado. Evidencia de aquello fue la muy famosa y conocida “*Proclamación Truman*” del 28 de septiembre de 1945<sup>5</sup> y también la Guerra Fría.

El conflicto ideológico Capitalista-Socialista entre los Estados Unidos y la Unión Soviética, que originaría una lucha continua por crear y expandir zonas de influencia a lo largo del planeta, se manifestó sobre todo en la competencia por el desarrollo tecnológico en las distintas esferas de trabajo del hombre siendo el mar, un escenario relativamente nuevo, inexplorado, sobre todo en sus profundidades, y de incalculable valor para la economía global.

En este sentido, la presencia de la amenaza de un potencial conflicto mundial que representaba en aquel entonces la Guerra Fría, sería uno de los detonantes para iniciar un proceso racional de coordinación de políticas más que modificar el comportamiento estatal hacia la creación de regímenes equitativos. Es decir, la motivación principal para el desarrollo de la Tercera Conferencia del Derecho del Mar y su consecuente cooperación internacional no es únicamente la interdependencia y complementariedad de temas o la afirmación institucionalista de que los amplios intereses compartidos en asuntos oceánicos generaron la gran ocasión para cooperar. Es en su más amplia medida, el interés individual, y el miedo al conflicto. No olvidemos que *La cooperación no debería ser definida como la ausencia de conflicto (...) sino como un proceso que implica el uso de la discordia como medio de estimular la adaptación mutua* (Krasner, 1980). Debo resaltar que pese a las hegemonías británicas y estadounidenses, jamás dichos Estados realizaron inversiones de poder en el campo oceánico. Hablamos entonces de un sistema marítimo internacional *pre CONVEMAR* sobre todo por su característica hegemónica, ya que represento únicamente la creación de reglas destinadas a incrementar la productividad británica y estadounidense respectivamente.

---

<sup>5</sup> El 28 de septiembre de 1945 se proclamó la Doctrina Truman, misma que aseguraba a los Estados Unidos el exclusivo derecho de explotar minerales y recursos en su plataforma continental más allá de su mar territorial. Esta medida impulsada por la necesidad de encontrar nuevos depósitos de petróleo, gas natural y otros minerales en el subsuelo como medida preventiva ante un escenario de escases de recursos hidrocarbúricos en la Segunda Guerra Mundial; evitando la dependencia de importaciones de estas materias primas.

Sin embargo, utilizaremos un poco del espíritu institucionalista para afirmar que los amplios intereses compartidos motivaron a la comunidad internacional a que en el año de 1962, se formulara un *acuerdo de caballeros*<sup>6</sup> en el que en su párrafo 16 se vislumbra la afirmación trascendental hacia la creación de un nuevo sistema marítimo internacional.

*“Tomando en cuenta que, los problemas del espacio oceánico están ampliamente interrelacionados y necesitan estar considerados como un todo y la deseabilidad de adoptar una convención del Derecho del Mar, que asegurará la más amplia y posible aceptación de un nuevo **Sistema Marítimo Internacional.**”*

En el párrafo anterior, denotamos las siguientes frases *problemas, interrelacionados, necesidad de considerarlos como un todo, deseabilidad de adoptar, asegurará la más amplia y posible aceptación de un nuevo Sistema Marítimo Internacional.* Enunciados que afirmar la clara necesidad de los Estados en crear principios, normas reglas y mecanismos de procedimientos para tratar la nueva y gran problemática oceánica. Ello no significa que la discordia hay desaparecido del todo. *El hecho de los Estados alcanzaran una decisión por consenso, entendiéndolo no en el sentido etimológico del término, sino esencialmente de forma que los Estados procedan sin objeción formal del caso; lo que no implica que muchos de los Estados estuvieran en desacuerdo con la Convención sobre todo en un contexto internacional de conflicto ideológico* (Stavropoulos, 2008) Por tanto, el principio Institucionalista de que los intereses compartidos motivan por sí mismos a la cooperación, es una verdad a medias y que frente al comportamiento estatal evidenciado al inicio de la creación del régimen marítimo de la CONVEMAR no enfrenta las variantes de auto interés, poder político, conocimiento, costumbre y difusión de la información.

Dentro de la Doctrina Truman, es necesario indicar que, por primera vez se trajo a debate internacional el concepto de *plataforma continental, entendida como la extensión del subsuelo marítimo hasta las doscientas millas náuticas isobatas* (Nelson, 2007). El hecho de que el hegemón vencedor de la Segunda Guerra Mundial haya realizado este tipo de proclamaciones propició un efecto dómينو que se expandiría por el mundo entero. La Doctrina Truman sobre extensión de la

---

<sup>6</sup> Remitirse al Anexo II

plataforma continental es un claro ejemplo del cálculo racional individual y del comportamiento estatal que defeciona de la cooperación cuando está en capacidad de auto satisfacer su interés. Sin embargo queda una cuestión a debate abierto para futuros análisis, y esta es de si la Doctrina Truman fue una estrategia vista como una inversión de poder hegemónico destinada a sacudir el sistema marítimo internacional, generando una oleada de proclamaciones que a largo plazo desembocaron en la creación un régimen internacional para el mar, y de esta manera obtener réditos políticos y económicos a largo plazo, sin influenciar directamente sobre sus aliados, adversarios y demás actores del sistema internacional.

La Proclamación o Doctrina Truman es de tal trascendencia que años después de su conocimiento mundial, *Estados desheredados geológicamente que poseían poca o ninguna plataforma continental, iniciaron una rápida expansión de sus mares territoriales, aprovechando el contexto y la inexistencia de principios y normas sobre explotación de recursos marítimos* (Stavropoulos, 2008) Diríamos, en términos de Krasner, que los Estados débiles utilizaron la Doctrina Truman como un *free ride* sobre el cual pudieron expandir su dominio soberano, afectando directamente los intereses de Estados rivales y sentando bajo el principio de la costumbre y práctica una realidad aceptada por la comunidad internacional, en especial por los Estados menos desarrollados. La principal estrategia de los países menos desarrollados es que frente a la inexistencia de reglas claras para el uso de los recursos en aguas internacionales, y la ineficiente regulación hacia la limitación de los mares territoriales, se justifica por sí misma, la acción individual en pro de la *conservación de los recursos naturales necesarios para la seguridad y supervivencia del Estado. Para muchos Estados alrededor del mundo, la tradicional extensión del mar territorial y zona contigua era ya insuficiente para permitir la conservación, desarrollo y uso de los recursos naturales de las áreas del mar adyacentes a las costas de los Estados* (Lara, 1980)

Por tanto, la primacía de la acción individual sobre la reivindicación marítima de los Estados, cerco los intereses económicos de las grandes naciones marítimas, así por ejemplo se buscó desarrollar *paquetes* de temas destinados a desarrollar el marco sobre el cual se desarrollaría la Conferencia sobre Derecho del Mar. Dichos temas fueron: Mar territorial, Alta mar, Pesca y Conservación del Medio

Ambiente Marino, y Plataforma Submarina. De los cuales se desarrolló una conferencia individual para tratar cada tema por separado. Pese a que *UNCLOS I* y *UNCLOS II*<sup>7</sup> fueron consideradas como un notable éxito en cuanto a la aceptación internacional para la creación de las anteriores convenciones y a la vez demostró una interacción de intereses comunes (Stavropoulos, 2008).

Ambas conferencias fracasaron en establecer la extensión del mar territorial y la zona contigua de los espacios oceánicos adyacentes a los Estados ribereños. Así, el derecho del mar y la construcción del nuevo régimen internacional llegaron a un insatisfactorio punto muerto; sobre todo por la falta de consecuciones de acuerdos en las innumerables negociaciones sobre intereses geopolíticos interrelacionados entre las distintas partes. Además de la falta de acuerdo en la definición de los espacios marinos ricos en recursos y materias primas. El criterio de “explotabilidad” de los recursos sobre el que se basaron por ejemplo las definiciones de la alta mar y la plataforma continental fueron ampliamente debatidos e interpretados en un sin número de visiones. Lo que llevó inexorablemente a que de 150 Estados miembros de ONU en aquel entonces varios se alejaran de la Conferencia.

Se puede interpretar que si los hidrocarburos u otros recursos minerales disponibles para estos Estados dentro de sus plataformas continentales adyacentes a sus costas no tuvieran un significativo volumen y por tanto valor, dichos Estados hubieran exigido una compensación razonable en la forma de algún derecho exclusivo sobre sus recursos vivos del mar adyacentes a sus costas proveyendo de esta manera seguridad económica al Estado (Carrizosa, 1976); es decir, como una medida alternativa a que de 150 Estados miembros de la ONU en aquel entonces (1958-1960) solo 40 respaldaran las convenciones del derecho del mar de 1958 y 1960.

Ni el intento de 1958 ni el de 1960 representaron o reflejaron los intereses de la gran mayoría de los pueblos de la tierra. Así, la comunidad internacional no fue motivada a una revisión del derecho del mar, sin embargo una acción fundamental llevada a cabo en la vigésima segunda Asamblea General trajo a debate internacional la urgente necesidad de creación de un régimen

---

<sup>7</sup> Por sus siglas en Inglés United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS).

internacional para el mar. Un concepto innovador que permitiría la negociación de dicho régimen fue el aporte idealista del Embajador de Malta, Sr. Arvid Pardo. En su discurso de introducción, que titulaba *“La cuestión de la reservación exclusiva para usos pacíficos del fondo marino y subsuelo subyacente al alta mar, más allá de los límites actuales de jurisdicción nacional; y el uso de sus recursos para beneficio de la humanidad”*<sup>8</sup>. Este discurso, demostró una posición wilsoniana de la conservación de los mares, aunque motivó de inmediato la discusión sobre los espacios oceánicos, sus recursos y consecuentemente regularización de los usos del mar bajo una institucionalidad común. La expectativa generada fue el mar y su conservación para beneficio de la humanidad.

La tesis de Pardo, fue secundada con la intervención del presidente estadounidense Lindon Johnson en julio de 1966 ante la Asamblea General de Naciones Unidas, en ella manifestó la urgente necesidad de *impedir que la explotación de recursos oceánicos sea transformada en una carrera neocolonial de los Estados, y que ponga en riesgo los prospectos de riqueza de los recursos marítimos para futuras generaciones y para la actual generación.* (Rosenne, 2008) Este pronunciamiento por parte del líder de la primera potencia mundial y de una de las naciones marítimas más poderosas del planeta en cuanto a desarrollo tecnológico para la extracción de recursos marítimos puso de manifiesto la inspirada aseveración del fabuloso principio que dicta que los recursos del fondo marino internacional y del subsuelo deberían, en lugar de ser presa de la competición internacional, ser explotados y usados en beneficio de todos los seres humanos. Este principio, más que una aseveración racional, es un principio idealista, que mira al egoísmo racional de cada Estado, como un obstáculo perenne en la cooperación y desarrollo colectivo. En cierta parte verdadero, el principio de *common to mankind*, fortalece la posición de los Estados menos desarrollados, y disminuye la eficacia real de estrategias de política exterior de los países más desarrollados; que siempre serán influenciados por importantes intereses económicos, sobre todo de empresas transnacionales. Ello no significa de ninguna manera que la libre empresa sea un pivote único de la política exterior; es un motivante importante hacia la búsqueda de poder y riqueza, no olvidemos que bajo una análisis estructural realista, *los regímenes internacionales deben ser*

---

<sup>8</sup> Remitirse al Anexo III

*entendidos como una inversión de poder* (Young, 1998). Sirviéndonos de esto, podemos explicar porqué Estados poderosos como los Estados Unidos o los países miembros de la Comunidad Económica Europea hayan poco a poco cediendo oportunidades hacia los Estados menos desarrollados, dentro del marco de la creación de reglas, normas y principios de un régimen internacional, que favorezcan sus intereses a largo plazo. Este tema, se retomará en el segundo capítulo de este trabajo de disertación bajo las explicaciones de los nuevos usos de los océanos.

Por otro lado, bajo una perspectiva ideal–institucionalista, y tomando como evidencia los aportes del Presidente de EUA Lindon Johnson, *el conflicto y la crisis hubieran sido las consecuencias de una discordia en la coordinación de políticas de todos los estados* (Amerasinghe, 2008). Para Johnson, las consecuencias de la falta de cooperación serían mucho más graves que aquellas vistas en la expansión colonial del siglo XIX por parte de las grandes potencias marítimas.

El contexto político de los años 60 se caracterizó por una alta tensión internacional producto de la Guerra Fría y su consecuente pugna por expansión ideológico-política tanto socialista como capitalista entre las naciones de la tierra; motivó a que se abogase cada vez más por el uso pacífico del alta mar como natural temor al conflicto y la conflagración. La mayoría de actores de la comunidad internacional denunciaban la depredación de los fondos marinos y de la alta mar resultado del creciente uso militar por parte de las grandes potencias mundiales. El temor a la sobreexplotación de los recursos oceánicos y al conflicto internacional que podría resultar de aquello, motivó a la preparación de las negociaciones de la Tercera Conferencia de Derecho del Mar de Naciones Unidas.

Dos acontecimientos, son de gran importancia. En 1970 durante el 25º periodo de sesiones de la Asamblea General de Naciones Unidas se adoptó la resolución 2749 (XXV)<sup>9</sup> en la que se decidió declarar los *principios regulatorios de los fondos marinos y su subsuelo más allá de los límites de jurisdicción nacional. Y que de la misma manera decidió establecer a partir de 1973 una Conferencia de Derecho del Mar y el establecimiento de un “equitativo régimen internacional de los mares”* (Amerasinghe,

---

<sup>9</sup> Remitirse al Anexo IV

2008); Incluyendo la maquinaria o institucionalidad para los fondos marinos y el subsuelo más allá de la soberanía nacional y formular una definición precisa del término *“plataforma submarina”*. Del mismo modo, la resolución 2749 (XXV) precisa la urgente necesidad por definir los espacios oceánicos, para la creación de regímenes del alta mar, plataforma submarina, mar territorial (incluyendo las cuestiones de extensión). Dicha conferencia tomó en cuenta el singular caso de los estratatos internacionales<sup>10</sup>, la zona contigua, la pesca y conservación de recursos vivos en la alta mar (incluyendo los derechos exclusivos de las faenas de pesca de los estados soberanos), la preservación de medio ambiente marino de la contaminación y de la contaminación tanto de fuentes costeras (vertimientos industriales de tierra a mar) y la investigación y transferencia de tecnología. Así, podemos resumir el panorama al que se enfrentó la Tercera Conferencia de Derecho del Mar de Naciones Unidas:

- Adoptar y formular un tratado para la formación de un régimen internacional, con su correspondiente institucionalidad internacional.
- La revisión completa del derecho del mar existente hacia el año 1974

El contexto mundial en el que se desarrollaron las conferencias de 1958 y 1960 respondieron medianamente a las necesidades de su época. Cito al Dr. Amerasinghe: *“las conferencias anteriores fallaron en satisfacer las necesidades marítimas de los Estados y no incluyeron los usos de los recursos marítimos de su época”* (Amerasinghe, 2008)

Es fundamental comprender los enormes desafíos académicos y tecnológicos que tuvieron que ser superados y que fueron seriamente considerados por los Estados negociadores. Este factor, el de enorme desigualdad académica entre los Estados sobre los nuevos usos del mar, represento uno de los desafíos más importantes para la cooperación y la coordinación de políticas. Sobre todo acentuado por el conflicto ideológico de la guerra fría.

La capacidad tecnológica del mundo en los años 60 y 70 permitía al hombre, pisar por primera vez la luna e iniciar la exploración del vasto espacio exterior; pero no permitía enviar a un hombre hacia las profundidades abisales de los océanos, ni

---

<sup>10</sup> Canales y Estrechos internacionales que benefician al Comercio Internacional. Ejemplo de ello es el Canal de Panamá y el Canal de Suéz.

mucho menos garantizar su exploración total. Pese a ello, y teniendo un clima de incertidumbre frente a todos estos limitantes, el comité de los fondos marinos en el año de 1972 adoptó formalmente una lista de asuntos y temas a ser tratados por UNCLOS III que por su actualidad fueron considerados revolucionarios en su tiempo, y que proyectaron la piedra angular del régimen internacional de la CONVEMAR<sup>11</sup>

Estos temas responden al análisis de 2 resoluciones anteriores. La primera 2749 (XXV) "*Declaración de principios gobernantes del fondo marino y del subsuelo oceánico más allá de las jurisdicciones nacionales*" (presentada y discutida ya en este trabajo) y la segunda es la resolución 2574 D (XXIV) conocida como la *resolución moratoria*<sup>12</sup>.

Es necesario el análisis de esta resolución moratoria debido a que manifiesta la *urgente necesidad* del establecimiento de un régimen internacional para el área oceánica. Dicha resolución afirma que los Estados y personas tanto naturales como jurídicas están "*obligados a abstenerse de todas las actividades de explotación de los recursos del área de los fondos marinos y espacios oceánicos fuera de los límites de jurisdicción nacional de los Estados ribereños; ni tampoco ningún reclamo sobre cualquier parte del área o sus recursos podrá ser reconocida*" (Amerasinghe, 2008)

La importancia de lo mencionado anteriormente y de la resolución moratoria es en sí misma el frenar la estrategia de los Estados tecnológicamente avanzados que pudieran iniciar operaciones de explotación de recursos oceánicos fuera de las legislaciones nacionales antes de la entrada en vigor del nuevo régimen marítimo internacional. Así se generó un nuevo *status quo* sobre todos los Estados que impedía a ciertos de ellos tomar ventaja de su capacidad logística y tecnológica y beneficiarse de una explotación *ex ante*.

La importancia de las resoluciones 2749(XXV) y la resolución moratoria es amplísima, sin ella los Estados hubieran mantenido un comportamiento agresivo por la competencia los recursos marítimos en especial en la relación entre Estados desarrollados y los grandes poderes marítimos mundiales. Ambas resoluciones permitieron que el área oceánica fuera de sus legislaciones

---

<sup>11</sup> Remitirse al Anexo V

<sup>12</sup> Remitirse al Anexo VI

nacionales no sea sujeto a apropiación de los Estados o personas naturales o jurídicas, así como también a la imposibilidad de reclamar soberanía sobre sus recursos. En este sentido cualquier comportamiento estatal ajeno a las reglas ya manifestadas, excluía automáticamente al infractor de los beneficios de la cooperación internacional en el marco del nuevo régimen internacional.

Una vez claras las reglas para la aplicación del nuevo régimen internacional, los Estados centraron su atención en asuntos vitales a sus intereses nacionales como por ejemplo el de *si implementar una zona económica exclusiva, o un mar patrimonial, o la extensión de su mar territorial*. Es así como se llevaron a cabo varias conferencias paralelas a UNCLOS III entre ellas la Declaración de Sto. Domingo (1972) misma que agrupó a la mayoría de Estados menos desarrollados, entre ellos nuestro país. Dichas naciones establecieron propuestas hacia la extensión del mar territorial de 12 millas náuticas y una zona económica exclusiva, misma que no afectaría ni a la soberanía ni a las cuatro posiciones más importantes universalmente aceptadas por los Estados:

- Libertad de Navegación.
- Libertad de Pesca.
- Libertad de Tendido de Cables y tuberías submarinas
- Libertad de subsuelo en la alta mar.

El Estado ribereño tendría una jurisdicción exclusiva sobre faenas de pesca y la explotación de minerales en el subsuelo de la zona económica. La cada vez mayor complejidad del naciente régimen internacional se evidencia en la forma sobre la que se debió negociar, una vez establecidas estas reglas. La mayoría de propuestas, ideas y acuerdos se realizaron fuera de UNCLOS III en reuniones paralelas y muchas veces de manera bilateral, que por lo general fueron más informales. A breves rasgos, UNCLOS III estaba formada por grupos de trabajo o grupos negociadores, mismos que estaban establecidos y distribuidos de acuerdo a su particular interés sobre los distintos temas correspondientes al derecho del mar. A este respecto, debo indicar que muchos Estados no se unieron con *grupos tradicionales de interés o alianzas políticas*. Por el contrario, los Estados se agruparon de acuerdo a su común interés con otros Estados frente a ciertos asuntos de importancia para sus respectivas realidades nacionales. De esta

manera surgieron, por ejemplo, el grupo de Estados ribereños (del que era parte nuestro país, al igual que del grupo territorialista), mismos que buscaban la creación de un régimen internacional que les permitiera explotar y proteger sus recursos marítimos de la explotación transnacional de Estados avanzados. Del mismo modo, los Estados archipelágicos buscaban obtener el reconocimiento de aguas archipelágicas. El grupo de los Estados sin litoral o mediterráneos buscaron negociar alternativas que les permitieran transitar hacia el mar, y de igual modo hallar la manera de acceder a una libre explotación de recursos marítimos conjuntamente con sus vecinos ribereños, tal fue el caso de Bolivia y de Paraguay. Las naciones altamente industrializadas buscaban mantener el libre tránsito marítimo, garantizar la explotación de los recursos minerales de los fondos marinos más allá de las jurisdicciones nacionales dentro de un marco institucional benevolente hacia sus prácticas económicas transoceánicas. En el campo minero por ejemplo, y ante las perspectivas de incremento de la explotación de los fondos marinos, Estados productores de minerales en yacimientos terrestres buscaban medios que aseguren que la producción oceánica de dichos minerales no quiebre sus economías locales, ni resulte en una monopolización de la producción de la industria minera. Los Estados menos desarrollados negociaban la adquisición de nuevos conocimientos en la técnica de producción marítima y en la conservación de recursos vivos y no vivos.

Paralelamente a los intereses nacionales, se sumaron los intereses de las gigantes transnacionales energéticas que buscaban aumentar su participación e intervención sobre los recursos minerales adyacentes a sus costas. Es decir, en la zona económica exclusiva de los Estados. De esto se sigue que las perspectivas energéticas del mar, sobre todo de petróleo y gas natural no pudieron ser dejadas de lado en el tablero geopolítico mundial, sobre todo en las intenciones de las grandes potencias mundiales y su intereses en disminuir en lo posible la injerencia de la soberanía sobre la zona económica exclusiva.

El tema del potencial energético del mar llevo a la negociación de la zona económica exclusiva, sobre todo en las siguientes regiones mismas que presentan un interés prospectivo fundamental hacia la explotación petrolera: *El Ártico, las costas norte y este de Sudamérica, el arco del Caribe, la zona costera del noreste de EUA, el noroeste y oeste de África, ambas costas del canal de Mozambique,*

*La bahía de Bengala, la costa oeste y sur de Australia y el este de China (el mar de China)* (Gold, 1982) Además de las recientes investigaciones geológicas que han dado como resultado *observaciones plenamente tentativas de los asombrosamente extenso depósitos de petróleo en los bordes de las plataformas continentales.* (Gold, 1982)

Así, se justifica, en cierta manera, la cooperación internacional en la conferencia de derecho del mar UNCLOS III. UNCLOS III dará como resultado un régimen internacional que es una clara expresión de una inversión de poder a largo plazo, basado sobre principios egoísta racionales, pero con una estructura evidentemente idealista. CONVEMAR no es sino un resultado de una coordinación de políticas que no carece de debilidades teóricas. Sobre todo, se identifica como la principal a la cooperación en sí misma. Entre otras, hasta que punto, la transferencia de tecnologías y el desarrollo de técnicas eficientes de explotación marítima, evitan el conflicto internacional si afirmamos que dentro de la competencia mundial por el crecimiento económico y de poder entre Estados-nacionales la estrategia principal es el comportamiento egoísta e interesado de cada actor hacia la satisfacción óptima de Pareto. CONVEMAR representa por consecuencia, un instrumento hacia la consecución de objetivos nacionales, sobre todo energéticos y comerciales (transporte) de las grandes potencias marítimas.

No puede entenderse a los regímenes internacionales, como entidades eminentemente filantrópicas. Son en sí mismo un *medio de transporte hacia un punto deseado.* En este caso, mantener el principio de libertad oceánica favorecerá siempre al Estado con mayor capacidad tecnológica y logística.

Por tanto, en CONVEMAR, la posibilidad de conflicto jamás desaparecerá, será un mal necesario que motivará al proceso de coordinación política, cada vez que el equilibrio de poder sea modificado.

La transferencia tecnológica, tampoco es otro bien filantrópico, ni debe ser entendido bajo esa perspectiva, aunque bajo una escuela institucionalista, sería una consecuencia de la satisfacción de intereses mutuos entre los Estados. La transferencia tecnológica, debemos entenderla bajo la mirada de los Estados avanzados y también desde la perspectiva de los menos desarrollados. El punto débil que UNCLOS III (1967-1982) heredó a CONVEMAR (1982) reside en que el

término “investigación científica” es para los Estados avanzados un instrumento destinado hacia la explotación industrial. Mientras que para los Estados en vías de desarrollo la investigación y transferencia tecnológica debería beneficiar la seguridad de sus costas y prevenir la contaminación y polución de sus recursos, aunque muy difícilmente estos Estados pudieran explotar de manera eficiente sus recursos.

Sin embargo, y pese al escepticismo mundial y al cierre de la 10ma sesión de UNCLOS III en 1981, se despidió la revisión formal del texto en la que todas las partes del “*paquete*” del nuevo régimen internacional tomaron forma, pese a que muchas cuestiones políticas tales como la transferencia y cooperación tecnológica o la regulación de la minería submarina dejaron más preguntas que respuestas. La comisión finalmente el 30 de abril de 1982 pasó a votación el proyecto del régimen internacional para los océanos, obteniéndose 130 votos a favor, 4 en contra y 17 abstenciones. (Ecuador votó a favor, aunque con reserva formal). Convirtiéndose en un hito en cooperación internacional ya que se alcanzó un apoyo jamás vislumbrado desde los tiempos de la adopción de la Carta de Naciones Unidas en 1945.

Por último, en Jamaica, en la ciudad de Montego Bay, del 6 al 10 de diciembre de 1982, se abrió el proceso de ratificación y adhesión del tratado constitutivo del régimen marítimo internacional, para los usos y espacios oceánicos conocido en español como COMVEMAR (*Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*) y en inglés solamente como UNCLOS (*United Nations Convention of the Law of the Sea*)

## **1.2 La Comisión Permanente del Pacífico Sur y su compatibilidad con la CONVEMAR.**

Las reivindicaciones marítimas a nivel internacional procuraron satisfacer el interés individual de cada Estado. Sobre todo y como ya se manifestó, debido a la ausencia de reglas claras para el manejo de recursos marítimos a nivel internacional. El contexto internacional vivido en las décadas de los años 40 y 60, motivó el surgimiento de doctrinas territorialistas sobre todo en nuestro país.

Estas doctrinas territorialistas surgieron principalmente a que la industria pesquera internacional se hallaba en un incipiente proceso de desarrollo global para la captura de especies pelágicas, la gran demanda de los mercados asiáticos puntalmente el mercado japonés y chino, crearon la oportunidad para el desarrollo material e institucional de las grandes navieras pesqueras en distintos países del globo; y dado que la innovación tecnológica, capacidad logística y científica se han desarrollado de un modo impresionante y sostenido en cierto países pioneros en la exploración y explotación marítima, que por lo general son países de economías altamente estables y desarrolladas, entre ellos cito a los Estados Unidos de América, La Federación Rusa (URSS), la Unión Europea (Comisión Económica Europea), Islandia, Japón, China, Canadá, Perú y Chile (Asiatic Development Bank, 2009)

Ante este escenario mundial, nuestro país, carente de capacidad tecnológica, de inversiones tanto públicas como privadas, y mucho menos de políticas públicas destinadas a desarrollar tecnología, y hacia la investigación de la potencial riqueza natural de nuestro mar territorial, desarrolló únicamente actividades pesqueras destinadas al sustento de la economía domestica de las poblaciones costeras del litoral de nuestro país. Esto sin embargo, no desmotivó a ciertos escolares y profesionales estudiosos de las Relaciones Internacionales tales como el Dr. Julio Tobar Donoso y Alfredo Luna Tobar, quienes en sus obras de Derecho Internacional Ecuatoriano plasmaron de manera general, la defensa de los recursos materiales, vivos y minerales del mar, suelo y plataforma continental del mar adyacente a nuestras costas y de un mecanismo regional que brinde reconocimiento internacional a dicha defensa.

El principio de conservación de supervivencia del Estado, responde necesariamente al principio de conservación de los recursos naturales. Ciertamente, dicho principio tubo una mayor aplicación en estos tiempos de incertidumbre y confrontación entre intereses estatales por la construcción de doctrinas para el uso de los océanos.

De esto concluimos que la construcción de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) en el año de 1952 haya obedecido a dos causas de acción tanto una a nivel internacional y otra de carácter regional, aunque a la luz de un examen socio-económico tanto a nivel nacional e internacional, arrojarían un sin número de causas y repercusiones sobre el porqué de la creación de la CPPS. Esto no concluye que afirmemos que la creación de la CPPS es resultado del establecimiento de políticas comunes y por tanto de un idealismo exagerado de sus miembros.

De un modo general las causas internacional que motivaron la creación de la CPPS fueron:

- Desarrollo acelerado de las flotas pesqueras privadas.
- Desarrollo de técnicas de captura masiva y prácticas predatorias.
- Competencia internacional (Guerra Fría).
- Doctrina Truman sobre el uso oceánico.
- Aumento de la cooperación marítima internacional entre Estados menos desarrollados.

La Guerra Fría y la rápida expansión pesquera mundial estuvieron tan interrelacionadas que por ejemplo el hecho de que la inmensa flota pesquera soviética realice sus faenas de pesca en aguas territoriales de otro Estado, obedecía de ante mano a la influencia política, económica e ideológica de este hegemon sobre dicho Estado. En otras palabras, el crecimiento de la industria pesquera mundial obedecía a la distribución de poder e influencia del mundo libre y del mundo socialista.

Por otro lado, la causa regional corresponde a la necesidad de cooperación entre tres Estados de situación geopolítica similar, realidades socioeconómicas ligeramente similares y posición política común ante un mismo problema

internacional. Por regla general cada Estado maximizó sus intereses personales. Sin embargo, el caso especial de Perú y Chile es necesario acotar. Antes que verse como aliados perpetuos, dichos Estados fueron históricamente rivales, muy aparte de las consecuencias de la Guerra del Pacífico (S.XIX), la gran competencia sobre todo por las pesquerías de anchoas, catapultó al Perú como principal productor de anchoas del mundo. Pesquería que fue en ascenso desde la década de los 30 y que vio su pico máximo en los años 60. Chile, nación marítima por definición, mantenía faenas de pesca, sobre todo de especies pelágicas altamente migratorias, especialmente el atún. El problema principal que debieron sortear los Estados hacia la cooperación era, que política tomar frente a la pesca de especies transzonales. En este sentido Max argüello afirma lo siguiente: *Cuando los stocks de peces son transzonales, el esfuerzo de pesca en un país puede tener efectos significativos sobre las características disponibles de las pesquerías de otro Estado. Esta situación tiene grandes implicaciones de bienestar económico para ambos países, y el manejo de las pesquerías debe tomar en cuenta este principio en las políticas de manejo pesquero de cualquier Estado.*<sup>13</sup> Tanto la legislación chilena como peruana buscan el incremento del bienestar socioeconómico de su población, aumentar el empleo, el tamaño de la oferta de productos del mar en los mercados domesticos, *incentivar la inversión nacional y extranjera en la industria pesquera, contribuir de manera indirecta al desarrollo regional de la industria pesquera* (Glantz, 1990) A primera vista, tanto Chile como Perú persiguen políticas comunes en cuanto a desarrollo pesquero. Sin embargo, esta fortaleza nacional, devino en una debilidad regional. Ambos países, pese a sus esfuerzos de conservación de sus recursos pesqueros, no crearon ni adoptaron políticas comunes sobre la naturaleza misma de las especies transzonales. Esto reflejo el que cada Estado defina dichas especies bajo el estricto marco jurídico de sus legislaciones nacionales, resultando en prácticas pesqueras que sobrecapitalizaban las especies pesqueras y promovían su depredación, finalizando en una disminución de la renta a largo plazo. Este ejemplo de cómo los recursos marítimos pueden ser depredados bajo una nula

---

<sup>13</sup> This is the original text from the World Bank Discussion Paper "Managing Transboundary Stock of Small Pelagic Fisheries. "When fish stocks are transboundary, fishing effort in one country can have significant effect on the availability and characteristics of the fishery in the other. This situation has important welfare implications for both countries, and fisheries managers must take account of it in their fisheries management policy.

cooperación entre Estados, ilustra el principio de teoría de juegos que afirma que cuando dos o más Estados son poseedores de un mismo recurso, dentro de una zona geográfica común decidieran cooperar antes que no hacerlo incrementarían sus beneficios a largo plazo. En este sentido la cooperación evitaría la sobreexplotación de los recursos marítimos costa a costa, y generarían rentas a largo plazo para los actores involucrados.

Por tanto, la motivación es innegable, la conservación de los recursos marítimos es una estrategia racional que busca el beneficio a largo plazo mediante la creación de principios y normas comunes entre Estados en potencial conflicto. El costo de crear un régimen regional en este caso sería visto como una inversión política y económica que brindaría sus réditos a corto y mediano plazo, sobre todo en un contexto mundial en el que los Estados desconocía de un régimen internacional para los mares. Lo fundamental era generar una política oceánica común, o al menos coordinar políticas interestatales en relación a la conservación de los recursos oceánicos. De ello se sigue que, los espacios oceánicos de Chile, Ecuador y Perú fueron regulados por la CPPS, bajo el principio anteriormente expuesto, el de la conservación de recursos. Resulta lógico que Estados en proceso de desarrollo como Chile, Ecuador y Perú hayan proclamado la conservación de sus recursos, ya que es preferible mantenerlos intactos (debido a la incapacidad técnica y científica) antes que perderlos por obtener rentas a corto plazo y de esta manera obtener un nulo desarrollo oceánico a largo plazo.

El “espíritu” o *principio* de la Declaración de Santiago del año 52 es precisamente la conservación de los recursos naturales en el mar, y la extensión de la soberanía estatal sobre dichos recursos hasta las doscientas millas náuticas. Esta idea general de la CPPS, de su misión de protección de recursos e investigación científica, ha dado resultado, sobre todo en su aporte doctrinal hacia UNCLOS III cuyos Estados miembros, al ser parte del grupo territorialista, influyeron hacia la creación de la Zona Económica exclusiva y demostraron que existe una compatibilidad de los espacios marítimos regulados por la CPPS y los pretendidos por UNCLOS III.

Frente a este aporte conceptual, es necesario explicar que el fijar un mar territorial de 200 millas náuticas en los países miembros de la CPPS obedeció a estudios

científicos, *“Para los estudiosos del tema, haber fijado una distancia de 200 millas marítimas, no fue un asunto fortuito, sino que tuvo como fundamento el área aproximada de interacción de la corriente de Humboldt, entre la costa y el mar, en la temporada otoño-invierno, cuya presencia determina condiciones especiales para la riqueza ictiológica de la región”* (Dirección General de Intereses Marítimos, 2005) Para determinar la extensión de la zona económica exclusiva (ZEE) en el marco de UNCLOS III se admitió esta demostración científica de los países miembros de la CPPS para la extensión de 200 millas de la ZEE de todos los países miembros de UNCLOS III.

La CPPS no es apropiación “per se” del mar-adyacente a las costas de los Estados signatarios. Si no, un instrumento de protección, conservación y utilización exclusiva. No es apropiación<sup>14</sup> del mar, ya que *no afectó los regímenes de libre navegación o sobrevuelo* (Dirección General de Intereses Marítimos, 2005)

Los actos unilaterales previos al establecimiento de la CPPS, tanto de Chile, Ecuador y Perú pasaron al nivel multilateral. El fundamento doctrinal de la CPPS no es en sí misma un intento de apropiación exclusiva de un espacio físico determinado. Es un régimen regional a nivel de cooperación tecnológica y científica que ha buscado adoptar como base de las políticas marítimas internacionales de sus miembros, la protección, la cooperación para la utilización exclusiva de los recursos marítimos.

La innovación ecológica presente en la declaración de Santiago, será otro aporte a UNCLOS III, *sobre todo en el área de pesquerías, y servirá de pilar en la administración y manejo sostenible de cuotas de la industria pesquera mundial.* (Dirección General de Intereses Marítimos, 2005)

Los objetivos que busca la CPPS entre otros, son los siguientes:

- Asegurar a sus pueblos condiciones necesarias de subsistencia y procurar medios para el desarrollo económico.

---

<sup>14</sup> Recordemos que una verdad irrefutable es el concepto de imposibilidad de apropiación de mar por parte de un estado. Recordemos a Grocio en *Dei Mare Liberum*. *“No se puede apropiar en su totalidad el animus y corpus de los mares”*.

- Fomentar la cooperación en materia de conservación y protección de recursos marítimos a fin de obtener las mejores ventajas para sus respectivos pueblos.

Del mismo modo CONVEMAR, se sustenta bajo el mismo principio<sup>15</sup>, en otras palabras, brinda las garantías de protección medioambiental que brinda la CPPS. Por supuesto, que todo esto es en el campo teórico, la práctica real, no muestra un escenario distinto, ya que en primera y última instancia son los gobiernos nacionales los encargados de motivar tanto a sociedades política y civil hacia la inversión en este campo altamente frágil y de vasta importancia para la seguridad nacional.

La CPPS, siempre enfrentó un punto en contra, que podría ser entendido también como un gran desafío, siempre perenne: el de la competencia internacional por la transferencia tecnológica. Ejemplo de ello es el desarrollo a nivel multilateral del protocolo sobre el programa para el estudio regional del fenómeno *El Niño* en el pacífico sureste. Mismo que desde el año 1992 ha brindado amplios análisis sobre el impacto del fenómeno del niño sobre las poblaciones de los litorales del pacífico sureste. Del mismo modo, *El Acuerdo de Galápagos* sobre conservación de los recursos marinos ha permitido a nuestro país, satisfactoriamente delimitar la zona marítima de 40 millas náuticas de protección alrededor del archipiélago. La cooperación a través de la CPPS ha facilitado también la investigación sobre comportamiento de especies migratorias, mamíferos en peligro de extinción; ha condenado y establecido reglas sobre la pesca del tiburón (área sensible en la pesca ecuatoriana), reglamentación de vertimiento de desechos desde tierra y desde el mar, análisis del impacto sobre el medio ambiente de la contaminación por explotación hidrocarburíferos en el litoral y en la plataforma continental<sup>16</sup>. Los anteriores son temas altamente sensibles para nuestro país, y que sin el respaldo de la cooperación internacional dentro de la CPPS, hubieran sido difíciles de concretar<sup>17</sup>.

---

<sup>15</sup> Ver los artículos 61 y 62 de CONVEMAR.

<sup>16</sup> Remitirse al Anexo VII

<sup>17</sup> Remitirse al Anexo VIII para estudiar un cuadro comparativo de Temas y Artículos de CPPS y CONVEMAR.

### **1.3 El caso de los Estados Unidos de América frente al nuevo Derecho del Mar.**

La posición de los Estados Unidos de América frente al tema oceánico es de trascendental importancia, sobre todo, por ser la economía de mayor tamaño en el mundo, y al utilizar a los océanos como fuente de explotación económica y de transporte intercontinental de mercancías. Del mismo modo, Estados Unidos mantiene activa la mayor fuerza naval del mundo, y mantiene puestos navales alrededor del globo. Para esta nación, más que para cualquier otra, el tema sobre la construcción de un régimen internacional para el uso de los mares, es de suma importancia, y representa para este Estado una cuestión en la agenda de seguridad nacional.

Estados Unidos posee puertos que manejan más de 700 billones de dólares anuales en mercancías, una producción petrolera y de gas en el mar territorial, y operaciones de expansión a aguas de mayor profundidad, que dejan réditos a la industria privada estadounidense evaluadas entre 25 y 40 billones de USD, lo que significa 5 billones en impuestos anuales para el Tesoro estadounidense (US Commission on Ocean Policy, 2006). Del mismo modo la explotación oceánica ha permitido también el crecimiento de la industria marítima de bioproductos y de la industria farmacéutica. Al igual que se beneficia de sus pesquerías con un mercado interno que promueve la circulación de 54 billones de US dólares;

Estados Unidos se caracteriza por poseer una población con tendencia al sobrepeso y al aumento de enfermedades coronarias. Aunque tradicionalmente su población no ha sido aliada al consumo de proteína de pescado su demanda sobre todo por sus características bajas en grasas y alto contenido proteico, y relativo bajo costo en comparación con otro tipo de fuentes de proteína animal se incrementarán en un futuro próximo, enmarcadas en el desarrollo de políticas de seguridad alimentaria (US Commission on Ocean Policy, 2006).

EUA mantiene otros *variados* intereses en el mar. La minería y extracción de petróleo y gas natural en la plataforma continental, así como el mercado que implica el desarrollo tecnológico y surgimiento de nuevas técnicas más eficientes

de explotación de dichos recursos. Solamente en lo anterior (desarrollo de tecnología), la economía de EUA percibe un estimado de 145 billones de US dólares anuales. La industria turística, fuente de un gran número de empleos directos e indirectos genera solamente en Hawaii 360 millones de US dólares anuales aproximadamente. (US Commission on Ocean Policy, 2006)

La importancia geopolítica del mar para los EUA es invaluable. El Estado estadounidense debe comprometerse no solamente a liderar la conservación de los recursos naturales en sus mares sino también en la alta mar. Al mismo tiempo que como Estado y actor racional dentro del sistema internacional buscará proyectar su poder nacional al exterior. Ambivalencia a la que la política exterior estadounidense ha acostumbrado al mundo.

Los puntos débiles de la política oceánica estadounidense se resumen en la baja participación del Estado en la solución de los problemas relacionados a la contaminación de sus aguas. *Los signos de degradación medioambiental son evidentes, sobre todo a nivel de aguas estuarios, donde alrededor del 23% de dichas áreas son de alto riesgo para la salud humana, imposibilitando el sustento de especies marinas (US Commission on Ocean Policy, 2006).* Del mismo modo, *el agua apta para el consumo humano ha venido disminuyendo en calidad sobre todo en la región de los Grandes Lagos (US Commission on Ocean Policy, 2006)* Los últimos acontecimientos vistos en el Golfo de México evidencia la gran vulnerabilidad de los ecosistemas marinos a la extracción petrolera en la alta mar. Según el Consejo Nacional de Investigación de los Estados Unidos cada año se vierte un estimado de 28 millones de galones de petróleo al mar como resultado de la explotación petrolera en la alta mar. A estos indicadores se suma la contaminación por vertimientos desde tierra, como son los drenajes de aguas servidas, sobre todo las de las grandes metrópolis estadounidenses. Esta contaminación favorece el florecimiento y expansión de ciertas especies de algas contaminantes. Por otro lado el cambio climático juega un rol sumamente importante, el Panel Intergubernamental del Cambio Climático ha reportado un incremento entre 2.5 a 10.4 °F, desde el inicio del siglo XX hasta mediados de los años 80. Para el final de este siglo XXI las consecuencias son ampliamente

conocidas, aunque no entendidas por los gobiernos: incremento de los niveles de los océanos, de las enfermedades tropicales, alteración de los ecosistemas marinos mismos que reflejaran niveles de baja productividad en vastas zonas oceánicas, aumento de las mareas rojas y del comportamiento atmósfera-tierra-océano. (US Commission on Ocean Policy, 2006)

Esta breve instantánea de la condición de los océanos en Estados Unidos, revela la improductividad y la ineficacia de las medidas tomadas al respecto por los Estados en el marco de la CONVEMAR. Podríamos decir que pese a que los Estados Unidos no son signatarios del tratado, su inclusión en el mismo no reflejaría un claro compromiso por reducir los niveles de contaminación y depredación de los recursos vivos y no vivos en el mar si no se formula una política oceánica paralela a los objetivos buscados por el régimen internacional. Para ello, analicemos brevemente los hitos más importantes en la política oceánica de los Estados Unidos, en la que se reflejara su ambivalencia y posteriormente los grandes intentos por diseñar una nueva política oceánica.

### **1.3.1 La Política Oceánica de los Estados Unidos de América (Breve introducción).**

Desde su fundación como Estado independiente, los Estados Unidos han promovido y defendido el principio de la *libre navegación de los mares y la protección de la libertad del comercio* (US Commission on Ocean Policy, 2006) Así, en un primer momento los Estados Unidos se convierten en defensores de la doctrina de *Dei Mare Liberum*, como contrapartida a *Mare Clausum* promovida por el Imperio Británico.

La preocupación más grande para cualquier Estado en la formulación de la su política oceánica es la búsqueda del balance ideal o equilibrio entre la explotación de los recursos marinos vivos y no vivos, y la conservación de esos recursos para futuras generaciones sin limitar el crecimiento económico que las presentes generaciones puedan obtener de dicha actividad económica.

La política exterior de los Estados Unidos ha mostrado la tendencia a moverse libremente en el plano doctrinal de las Relaciones Internacionales, lo que se refleja en su singular comportamiento dentro del sistema internacional. Estados Unidos pasa de promover una política exterior realista o estructural realista a una ampliamente ideal-institucionalista; pasa libremente del plano de acción unilateral al multilateral. La evidencia histórica nos ha revelado a los Estados Unidos trabajando en conjunto con otros Estados en la construcción de normas y reglas internacionales, promoviendo regímenes internacionales, y en otras instancias actuar unilateralmente desafiando dichos principios y normas, sin prestar atención a la opinión internacional y su imagen en el exterior.

Sin embargo, este obstáculo no impide conocer a la política oceánica estadounidense como tal. La política oceánica de los Estados Unidos se caracterizó desde sus inicios por la pugna entre principios federales versus derechos estatales en la explotación marítima costera. El accionar unilateral de Estados Unidos se puso de manifiesto con la Proclamación Truman en 1945 que obedecía al objetivo de asegurar la conservación de los recursos naturales en la plataforma continental hasta una distancia isobática de 200 millas náuticas. Aunque esta medida unilateral tuvo grandes consecuencias a nivel internacional, sobre todo en Sudamérica, en el plano nacional no fue tan popular, sobre todo en los estados ribereños de la unión americana, al punto que se produjo un juicio entre el gobierno federal y el estado de California por la potestad en la extracción de la producción ictiológica.

La Guerra Fría impulsó la competencia a todo nivel entre los Estados Unidos y la Unión Soviética, esto se tradujo en la formación de nuevos organismos nacionales de investigación de investigación marítima que impulsó la búsqueda de nuevas técnicas de investigación y de producción marítima. Para ello creó el equivalente marítimo de la NASA, la NOAA (National Oceanographic and Atmospheric Administration), con ello la política oceánica se direccionó hacia la protección medioambiental debido a la depredación de sus recursos marítimos.

La Política Oceánica de los Estados Unidos careció bajo todo punto de vista, de dirección plena, clara y con objetivos a mediano y largo plazo. Para sorpresa de muchos, los océanos comenzaron a tener espacio en la agenda política de los Estados Unidos a partir de la Administración Reagan en el año de 1981 en el que se darán pasos importantes para fortalecer la política oceánica de los Estados Unidos. El clima político de aquellos días era el de fortalecimiento de la disminución del tamaño del Estado. Como consecuencia la administración Reagan disminuyó el porcentaje de fondos destinados para la investigación oceánica e inició una desregularización del sector marítimo. Se amplió enormemente el número de concesiones sobre bloques de la plataforma submarina para la explotación de Petróleo y Gas. Reagan, modificó la política oceánica de los EUA en su imagen internacional. Desde su administración nace uno de los principios que han impedido a los Estados Unidos adherirse a la COMVEMAR. Con el apoyo del Congreso y del Senado, Reagan argumentó que la Plataforma submarina y la alta mar son “áreas de frontera”<sup>18</sup> y su acceso para exploración y explotación debería ser protegida por la comunidad internacional de los que parecían componentes *anti - libre mercado* dentro del tratado constitutivo de la CONVEMAR. Como resultado, los Estados Unidos fue uno de los 4 países en votar en contra de la CONVEMAR en el año de 1982.

Pese a ello, Estados Unidos comenzó a tomar “*provisiones*” destinadas a reconocer al nuevo régimen internacional. En 1983 Reagan declaró la *existencia de 200 millas de zona económica exclusiva* (US Commission on Ocean Policy, 2006) comportamiento que reflejó la necesidad del “balance de poder e intereses” entre los Estados desarrollados y los Estados menos desarrollados. Las provisiones de la Convención hacia la minería en la plataforma submarina nunca ganó adeptos en el Congreso y Senado de los Estados Unidos.

En 1988 los Estados Unidos extendieron su *mar territorial* de 3 a 12 millas náuticas isobatas. Sin embargo esta modificación de su política oceánica, fue un mero formulismo, ya que no significaron la creación de un plan eficiente para

---

<sup>18</sup> En la versión original en inglés, “*Frontier Areas*” Es entendido como áreas por explotar y descubrir y no como áreas de delimitación.

administrar y manejar sus recursos en dichas áreas. Sin embargo, podríamos decir que la política oceánica de los Estados Unidos estuvo en fase de transición, desde la creación de la “Stratton Commission” misma que creó una estructura “multidimensional” de análisis de los intereses de los Estados Unidos en el mar. La administración Reagan consideró que esta estructura multidimensional interfería con la agenda gubernamental misma que debido a la Guerra Fría impulsaba los esfuerzos nacionales para redoblar la seguridad y defensa nacionales.

La Política Oceánica de Estados Unidos de los años 90 marca el inicio por una “búsqueda de coherencia”. El derrame de petróleo en Prince William Sound ocurrido en 1989, llevó a la reorganización de la política oceánica bajo una perspectiva más ecológica, eficiente y sustentable. Ello por ningún motivo es afirmar que la política oceánica sea idealista y busque beneficiar al medio ambiente. La nueva dirección de la política oceánica americana busca garantizar la existencia de los recursos naturales para futuras generaciones. Así, en el año 96 se crea la *“ley de pescas sostenibles”* destinada a prevenir la sobrepesca en la ZEE.

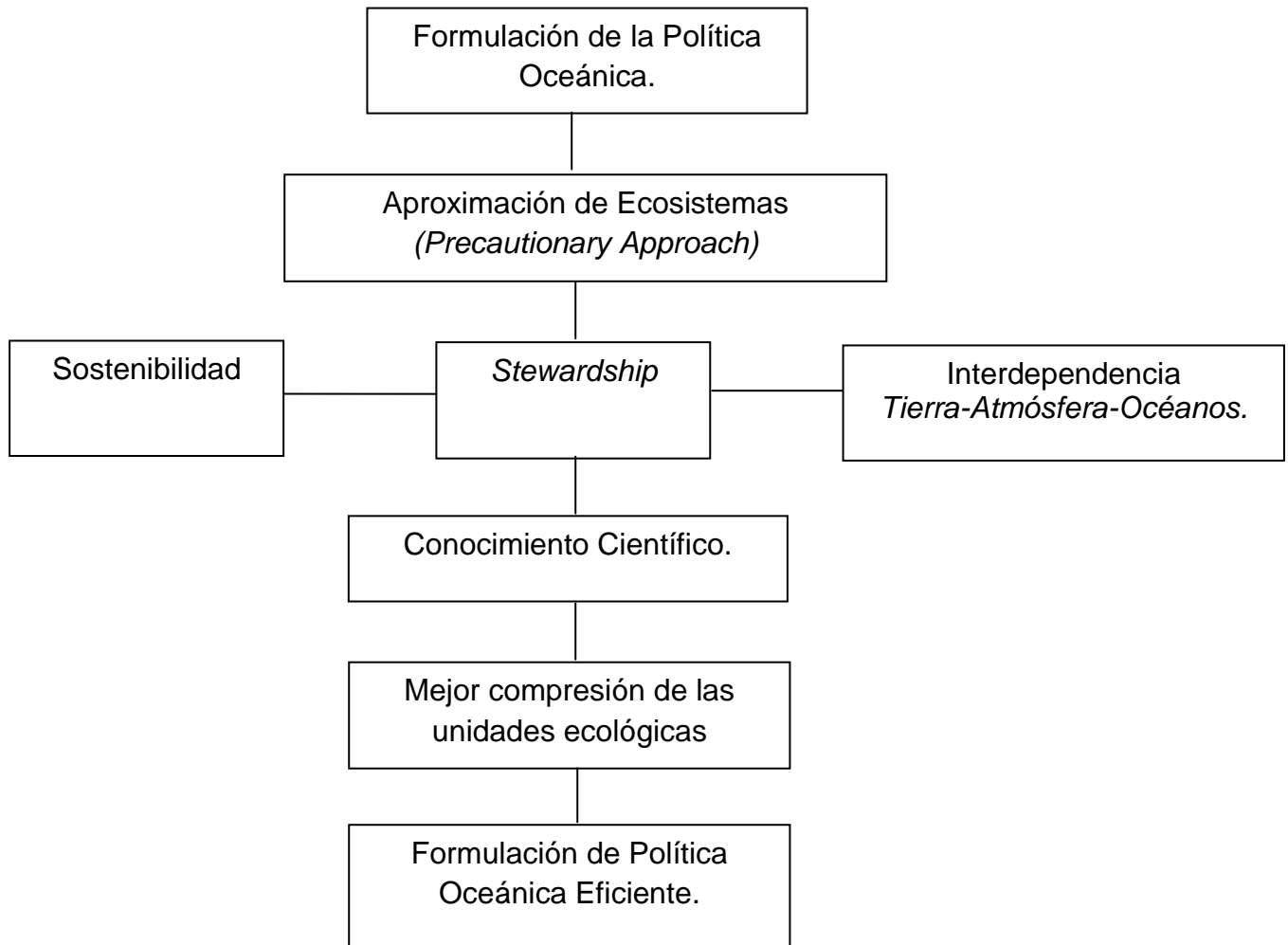
En 1992 Estados Unidos ratificó el acuerdo de Naciones Unidas en materia de Cambio Climático aunque no ratificó la convención de Naciones Unidas sobre biodiversidad. En 1994, bajo la administración Clinton, se impulsó la adhesión al tratado de CONVEMAR aunque las provisiones sobre minería submarina dividieron la opinión del Congreso y el Senado de EUA. En los años 90 se dio un gran resurgimiento por el interés marítimo, impulsado por el desarrollo tecnológico marítimo, se dieron grandes avances en acuicultura, biotecnología marítima. Se inició la composición de la Comisión para la formulación de la Política Oceánica de EUA.

Hemos afirmado que USA pretendía enfrentar los problemas de gran depredación de sus recursos naturales mediante el uso de nuevas teorías que permitirían fomentar la creación y aplicación de una nueva política oceánica, estos principios son:

- Sostenibilidad.
- *Stewardship*.
- Interdependencia *tierra-atmósfera-océano*.
- Manejo de recursos naturales bajo la perspectiva de “*Manejo de Ecosistemas*”.

El diseño de políticas oceánicas deben mantener una gran interdependencia, y para ello la base de la pirámide jerárquica es la teoría de *aproximación de ecosistemas* o en inglés *The Ecosystem Precautionary Approach*. Es decir, la formulación de políticas debe estar basada sobre el impacto medio ambiental que puedan ocasionar sobre la conservación de sus recursos a mediano y largo plazo. Además las políticas deben ser fundamentadas sobre evidencia científica. La formulación de la política oceánica debe también ser ampliamente adaptiva a la realidad nacional y luego internacional (US Commission on Ocean Policy, 2006).

En el siguiente esquema podemos conocer los pasos hacia la formulación de Política Oceánica de Estados Unidos:



De la protección de los intereses de los USA en el mar, depende fundamentalmente su cooperación internacional. No existe ninguna motivación wilsoniana en la formulación de la política oceánica de los USA in tampoco una actitud filantrópica en ese asunto. La aproximación de ecosistemas es un vehículo que facilita la cooperación entre Estados al interior del régimen internacional de CONVEMAR. Estados Unidos prepara el camino para su ingreso, pero en función de la protección de los recursos naturales que aseguren a su población un mecanismo de explotación internacionalmente reconocido. Es por ello que la Comisión para la Formulación de la Política Oceánica de USA recomienda formalmente la adhesión a la CONVEMAR.

## CAPÍTULO II.

El presente capítulo tiene por objetivo conocer y analizar los nuevos usos sostenibles de los océanos de acuerdo al marco legal de la CONVEMAR. Para ello se estudiará únicamente aquellos usos nuevos en el seno de Naciones Unidas y que presentan grandes perspectivas de desarrollo sobre todo frente las crisis alimentarias y energéticas que vivimos y que posiblemente se agraven en un futuro próximo.

El punto 2.1 estudia las perspectiva del desarrollo sostenible marítimo mediante el uso de la teoría de Aproximaciones ecosistémicas y de Precaución.

### **2.1 Manejo y Desarrollo Sostenible de Recursos Marítimos.**

Los problemas actuales dentro de la política marítima internacional no pueden ser solucionados bajo la prospectiva ortodoxa de *equilibrio de poderes*, la multidisciplinariedad favorece la cooperación internacional, aunque eliminar del todo el egoísmo racional es una tarea ineficiente e improductiva. La maximización del interés individual promoverá hasta cierto punto la concreción de objetivos nacionales. Sin embargo, la actual demanda de *internacionalización del conocimiento* y a su vez la enorme cantidad de recursos humanos y naturales involucrados, hacen que las decisiones sobre temas de geopolítica de recursos naturales deban ser realizadas sobre una base científica, realista y dirigida de manera individual al problema.

En el marco de la CONVEMAR, la presentación del concepto de la *“aproximación ecológica y preventiva”* responde a fundamentar el proceso de toma de decisiones políticas dentro del Régimen Internacional. Su gran ventaja es la enorme eficiencia que se puede alcanzar al identificar las causas de problemas ecológicos tomando en cuenta las interacciones entre todos los componentes del ecosistema de manera que se aumente la productividad de los océanos sin menoscabar directamente la regeneración de los recursos naturales. Su gran desventaja, es que requiere una enorme institucionalidad académica y científica. No es permanente y corre el riesgo de burocratizarse y sesgarse dentro del Régimen Internacional. Sin embargo, esto no impide que se puedan construir bases científicas sólidas sobre las que se realicen las nuevas políticas hacia la

explotación de los recursos naturales, y también hacia la implementación de nuevos usos del mar en cuestión de seguridad alimentaria, cambio climático entre otros.

La Aproximación de Ecosistemas y Prevención permite satisfacer la urgente necesidad de brindar una explotación sostenible sobre los recursos naturales en el mar. Aunque su aplicación es universal, la utilizaremos como base en la exposición de los nuevos usos del mar y la creación de políticas al interior del régimen internacional de la CONVEMAR. La Aproximación de Ecosistemas y Prevención está dividida en las siguientes sub-clases: La Aproximación de Ecosistemas CBD<sup>19</sup>, Aproximación de ecosistemas en pesquerías y la Administración y Manejo Integrado de zonas marinas y costeras.

En el enfoque de Aproximación de Ecosistemas y Prevención incluye factores clave y primordiales tales como considerar a todos los grupos interesados dentro del proceso de toma de decisiones; al igual que cultura y actitudes humanas, todas son factores centrales para el desarrollo sustentable y sostenible, por tanto El Enfoque de Ecosistemas busca *identificar las interacciones e interdependencias entre todos los componentes de un ecosistema* (United Nations Publications, 2005).

Los E.A. (Ecosystem Approaches) son aplicados de acuerdo a un análisis de *principios guías* (United Nations Publications, 2005) estos son:

1. Las relaciones ecológicas entre especies capturadas y asociadas debe ser mantenida y equilibrada. Para ello las políticas de manejo deben ser compatibles con la distribución entera del recurso. Para esto dichas políticas deben ser flexibles y adaptables a la realidad cambiante.
2. El manejo y administración de “uso múltiple” es el más apropiado para recursos marinos en diversos ecosistemas.
3. Involucramiento de la sociedad civil.
4. Incrementar el énfasis en la administración de recursos de explotación común; por consiguiente las políticas de manejo de recursos deben

---

<sup>19</sup> Por sus siglas en Ingles: The following are sub-types of the Ecosystem and Precautionary Approach: 1.- The CBD (Convention on Biological Diversity) ecosystem approach. 2.- The ecosystem approach to fisheries. 3.- Integrated marine and coastal area management (United Nations University, 2009).

considerar las actividades y sectores de todos los interesados (Partes Interesadas o *Stakeholders*).

5. Todos los factores tales como diversidad social y factores culturales que afecten el uso de recursos naturales debe ser reconocido, en este asunto, la distribución de beneficios debe ser considerada al igual que el manejo tradicional de recursos.
6. El enfoque de prevención debe ser aplicado debido a la inexistencia de conocimiento ecológico.

*Otros factores primordiales de enfoque ecológico y de prevención es su flexibilidad espacial* (United Nations Publications, 2005) es decir, puede ser usado en distintos ecosistemas marítimos y sin límite de jurisdicción. Así también, otro factor clave es considerar el impacto del uso de los recursos marítimos y el de todos los grupos interesados.

Las EPA (Ecosystem and Precautionary Approaches) funcionan de tal manera que identifican *quien produce una acción determinada* (United Nations Publications, 2005) es decir el enfoque de las EPA evalúan la naturaleza y escala de las actividades en el mar. Para ello es necesario conocer cuáles son las partes interesadas en el proceso de toma de decisiones y de construcción de políticas.

Existen múltiples y variados intereses de las “partes interesadas” tanto en el océano abierto como en las plataformas submarinas, dichos intereses han sido ya analizados en un estudio realizado por la United Nations University-Institute of Advanced Studies (United Nations University, 2009). Dicho estudio, enfatiza que tanto en ambientes de aguas abiertas y plataformas y fondos submarinos, dos intereses fundamentales dominan los debates internacionales, estos son: *intereses de países envueltos en transporte marítimo y también intereses internacionales en pesquerías* (Vierros, 2006) Aunque las mencionadas anteriormente son las principales, existen también otras partes interesadas dentro del espacio oceánico y sus recursos, que poseen un gran conocimiento, sobre todo del manejo de los recursos marítimos, al igual que conocimientos ancestrales y sobre todo aquellos que subsisten de dicho recurso para el mantenimiento de sus economías.

La aplicación correcta de las EPA (*Ecosystem and Precautionary Approaches*) dependen de la implementación o no de políticas que tienen como objetivo lograr una administración basada en los recursos y ecosistemas marítimos, o por su siglas en inglés EBA (*Ecosystem Based Management*) (Vierros, 2006). El objetivo central de utilizar los conceptos de EPA y EBA deriva de la necesidad de fortalecer la formulación de políticas de conservación de los recursos marítimos y direccionarlos hacia una correcta y menos invasiva explotación económica. El implementar el concepto científico de EBA y EPA podría asegurar a cada Estado, especialmente al nuestro, la estructura científica sobre la cual formular una política nacional clara sobre el impacto económico de la industria sobre el medio ambiente marino. En otras palabras, el objetivo de implementar al análisis del manejo de recursos marítimos, los conceptos de EPA y EBA permiten a la sociedad actual vislumbrar los problemas generales del manejo de recursos marítimos en el siglo XXI, a la vez que genera herramientas de análisis funcional sobre cómo mantener un océano saludable para las futuras generaciones. *“Nuestra sociedad global, como clientes de los recursos marítimos globales, no puede darse el lujo de fallar en implementar correctamente los conceptos de EBA y EPA, dada la evidencia acumulada sobre el degradamiento del estado de los ecosistemas marinos y su real impacto sobre la futura crisis alimentaria que podría desatarse”*. (Vierros, 2006).

## **2.2 Contaminación y Conservación del Ambiente Marino.**

Las actividades económicas del hombre en mar producen efectos conexos negativos. Entre ellos, los más novedosos pueden encontrarse: Pesca sostenible también llamada reforma a las pesquerías, Minería Submarina y acidificación del océano.

### **2.2.1 Pesca Sostenible**

La pesca o faenas de pesca generalmente conocidas como pesquerías han sido el fundamento tanto alimenticio como proteínico de la humanidad por milenios. Su actividad reciente, es decir en el último siglo, ha mermado considerablemente la capacidad de regeneración del recurso natural. Es decir, con el pasar del tiempo,

el aumento de la tecnología y la cantidad de flotas pesqueras, especies pelágicas y abisales han sufrido una considerable sobreexplotación, al punto de que algunas de ellas como el atún de cola azul, han sido consideradas en peligro de extinción.

En la actualidad y de acuerdo al Banco Mundial, el sector pesquero se halla en una etapa de reforma y sobre todo reinversión sostenible. *La causa fundamental es la ineficiencia económica de la industria pesquera mundial en la actualidad* (World Bank , 2010). *Se estima que el impacto de la ineficiencia ecológica y tecnológica de la industria pesquera mundial se acerca a los 50 billones de USD anuales* (World Bank , 2010), esto significa que a largo plazo, las pesquerías mundiales reflejarán una contracción en su crecimiento económico y sobre todo en la capacidad de distribución de proteína animal de alta calidad que representa el pescado.

De acuerdo a la FAO, el estado actual de los cardúmenes refleja una explotación masiva y en algunos casos una sobreexplotación de ciertas especies. Aunque si bien es cierto la explotación de pescado es levemente reflejada en la tasa de crecimiento de la economía mundial y del mismo modo en los indicadores de Producto Interno Bruto de una economía nacional, sus efectos son reflejados en el aumento de precio del kg de pescado y también la cada vez menor distribución de pescado de alta calidad proteínica hacia la población mundial.

La ineficiencia económica y ecológica de la industria pesquera mundial puede reflejarse en dos causas o factores mayores, el primero afirma que *la depredación de los stocks de peces sean simplemente menores y por tanto haya muchos menos peces para capturar, es decir, que el costo para capturar a dichos cardúmenes sea mayor. El segundo factor se debe a la enorme y masiva capacidad de pesca de la flota pesquera mundial.* (World Bank , 2010)

Ambos factores descritos anteriormente se ven reflejados en la depredación del capital natural de recursos marítimos vivos de una nación y por consiguiente en una depreciación y destrucción de su potencial riqueza económica. CONVEMAR llama a esta depredación de recursos ictiológicos “Ineficiencia económica de las pesquerías mundiales” o simplemente “*Sunken Billions*”. La grave crisis, sobre todo económica, social y alimentaria que las pesquerías ineficientes han

producido en regiones geográficas como África, Sudeste Asiático e incluso Sudamérica, han motivado en el seno de la CONVEMAR la necesidad de realizar una “reforma de pesquerías”. Esta reforma de pesquerías tiene como objetivos centrales: inducir una reducción en el “esfuerzo o capacidad” de pesca para motivar un incremento de la productividad, y beneficios de la pesca (World Bank , 2010). *Incrementar la protección de los cardúmenes de peces más explotados aumentara su explotación sustentable y la reducción de los costos de captura* (World Bank , 2010). La herramienta principal para que estas propuestas se realicen es fundamentalmente la cooperación y el consenso internacional. Aunque ellas puedan tomar una gran cantidad de tiempo y sobre todo sobrevivir a los cambios de gobierno o administración estatal.

Dentro de las dos posibles soluciones hacia una reforma de las pesquerías mundiales, el primer objetivo se lograría únicamente reduciendo la capacidad de pesca a gran escala de la flota pesquera mundial, es decir, posibles reformas deberían ser incluidas dentro del sector pesquero en las legislaciones nacionales de cada Estado miembro de CONVEMAR. Del mismo modo, las reformas destinadas a reducir el esfuerzo y capacidad de pesca, engloban también la eliminación o revisión de los subsidios gubernamentales destinados a empresas pesqueras por cuestión de subsidios de combustibles. Es necesario acotar que la depredación de los stocks globales de peces no pueden ser atribuidos únicamente a la pesca indiscriminada, deben su disminución también a la polución, destrucción de hábitats, introducción de especies invasivas a nivel micro y macroscópico, cambio climático; todas ellas resultado de la irresponsable actividad del hombre sobre el medio ambiente. (World Bank , 2010).

### **2.2.2 Minería submarina.**

Dentro de las distintas áreas marítimas que mantiene la CONVEMAR, la zona de exploración submarina, correspondiente al zócalo o plataforma continental es conocida como “ZONA”, es decir la extensión geográfica más allá de las 200 millas náuticas de zona económica exclusiva, es de “pertenencia común a la humanidad”, sin embargo es aquí donde se realizan muchas explotaciones hidrocarburíferas y de minería a gran profundidad y escala. Aunque el objetivo

central de este punto no se refiere tanto a la contaminación producida en la ZONA sino en la ZONA y ZEE conjuntamente.

La Declaración de Río al igual que la Declaración de Fondos Marítimos establece la protección del medio marino, que pone en cargo a la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, y establece las siguientes normativas para:

1. Prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino y otros riesgos para éste, incluidas las costas y la perturbación del equilibrio ecológico del medio marino, prestando especial atención a la necesidad de protección contra la consecuencia nociva de actividades tales como la perforación, el dragado, la excavación, la evacuación de desechos, la construcción y el funcionamiento o mantenimiento de instalaciones, tuberías y otros dispositivos relacionados con tales actividades; (Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, 2000)
2. Proteger y conservar los recursos naturales de la Zona y prevenir daños a la flora y fauna marinas. (Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, 2000)

En este sentido, se regula, aunque de manera efímera los esfuerzos estatales hacia la conservación del medio ambiente marítimo submarino. La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos regula principalmente a los Estados mediante lineamientos generales en la concesión de espacios dentro de la plataforma submarina. *En la medida en que sea razonablemente posible y utilizando la mejor tecnología de que disponga.* (Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, 2000)

La reducción de la contaminación se halla en función de la capacidad de cada Estado; de ajustarse a la normativa internacional propuesta por la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (Autoridad). La Autoridad es un régimen internacional flexible en su administración interna. *Ello le permite crear **Zonas de Referencia** destinadas a la preservación que por definición son zonas en las que no se efectuaran extracciones con el objetivo de proteger aquellos ecosistemas del fondo marino.* (Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, 2000)

Otro mecanismo encontrado dentro de la Autoridad para fines de protección medioambiental de la minería a gran profundidad en la plataforma continental es el procedimiento de **Ordenes de Emergencia** que constituye la inmediata implementación de medidas destinadas a enfrentar cualquier incidente provocado por la empresa contratista<sup>20</sup>.

### 2.2.3 Comercio y Transporte Eficiente

Los océanos del mundo y vías marítimas internas son las principales autopistas escogidas por el vasto movimiento del Comercio Internacional. En este sentido el sistema internacional de transporte marítimo se convierte en un factor de trascendental importancia para el comercio internacional, y a su vez denota características importantes de su complejo funcionamiento. *El sistema de transporte internacional es un complejo conjunto de compañías tanto públicas como privadas en el que interactúan un sin número de participantes* (US Commission on Ocean Policy, 2006)

Table 13.1 The Leading Role of the United States in International Trade

In 2000, the United States led the world in international trade, accounting for nearly 19 percent of total world imports and 12 percent of total world exports of merchandise.

Rank in 2000	Exporters	Value (Billions of U.S. dollars)	Percent	Rank in 2000	Importers	Value (Billions of U.S. dollars)	Percent
1	United States	\$781	12.3%	1	United States	\$1,258	18.9%
2	Germany	\$552	8.7%	2	Germany	\$503	7.5%
3	Japan	\$479	7.5%	3	Japan	\$380	5.7%
4	France	\$298	4.7%	4	United Kingdom	\$337	5.1%
5	United Kingdom	\$284	4.5%	5	France	\$305	4.6%
6	Canada	\$277	4.3%	6	Canada	\$245	3.7%
7	China	\$249	3.9%	7	Italy	\$236	3.5%
8	Italy	\$238	3.7%	8	China	\$225	3.4%
9	Netherlands	\$213	3.3%	9	Hong Kong	\$214	3.2%
10	Hong Kong	\$202	3.2%	10	Netherlands	\$198	3.0%

Source: U.S. Department of Transportation. "U.S. International Trade and Freight Transportation Trends 2003." <[http://www.bts.gov/publications/us\\_international\\_trade\\_and\\_freight\\_transportation\\_trends/2003/](http://www.bts.gov/publications/us_international_trade_and_freight_transportation_trends/2003/)> (Accessed May 2004).

Figura 1: Mayores Naciones Comerciantes del Mundo.

Fuente: US Department of Transportation.

<sup>20</sup> La Empresa es una entidad de carácter privada o pública cuyo objetivo es obtener una concesión estatal sobre un área de la plataforma continental de un Estado Nacional destinada a la explotación Mineral.

El transporte marítimo internacional es la espina dorsal del comercio internacional, aunque su impacto ecológico en el mar está todavía lejos de encontrar una reducción substancial en la escala de contaminación marítima.

Uno de los principales problemas dentro del transporte internacional son los vertimientos o desechos de las embarcaciones. Dentro del término vertimientos debemos considerar todos los siniestros en el mar. Es decir derrames de petróleo, accidentes que son el resultado de la ineficiente infraestructura de las embarcaciones o de la impericia de sus tripulantes y gente de mar.

Por otro lado es necesario acotar que muchos contaminantes vertidos al océano están asociados directamente a la industria naviera internacional, cuyas instalaciones tienen lugar en zonas costeras. *De acuerdo a la IMO (International Maritime Organization) el 80% de toda la contaminación oceánica tiene sus bases en actividades económicas o "land-based economic activities"* (US Commission on Ocean Policy, 2006). Para ejemplificar lo anteriormente descrito imaginemos el caso de un derramamiento de petróleo debido a problemas de infraestructura de las tuberías de transporte desde el reservorio de Petróleo localizado en tierra hasta las cisternas de la embarcación en la zona costera. Dicho ejemplo nos permite comprender las posibilidades de contaminación producida por vertimientos desde tierra.

De lo anterior puede decirse que, una manera de reducir la contaminación puede lograrse a través de la mejora en las seguridades de embarcaciones y de instalaciones costeras. *Para ello los propietarios de embarcaciones y agencias o departamentos gubernamentales encargadas de la seguridad marítima deben comprometerse sobre todo en el cumplimiento de las resoluciones medioambientales, mismas que se hallan en relación a las recomendaciones hechas por la IMO (O'Neill, 2003)*

Del mismo modo la seguridad del medio ambiente se halla en función del cumplimiento de las *normas nacionales del Estado al que una embarcación arribare.* (O'Neill, 2003) *Flags-States are responsible for ensuring their vessels' compliance with applicable safety, security and environmental standards.* (US Commission on Ocean Policy, 2006). Los puntos mencionados en la cita anterior "Supervisión del Estado

Nacional” , es una medida destinada a ayudar a prevenir y reducir los impactos de la contaminación de embarcaciones, aunque una efectiva y eficiente reducción de las embarcaciones requerirá nuevos desarrollos de medidas de control (O'Neill, 2003). Tiene un especial énfasis en esto, los vertimientos de embarcaciones conteniendo patógenos y agentes biológicos, emisiones de CO<sub>2</sub> y liberación de desechos hidrocarbúricos en los océanos.

### **2.2.3.1 Vertimientos desde las Embarcaciones.**

Cada día miles de buques de distintas nacionalidades y quehacer económico vierten desechos hacia las aguas o zonas costeras. Los desechos, de no ser tratados eficientemente para su correcta eliminación, podrían producir infecciones en la población de cardúmenes de peces, arrecifes de coral e incluso a la misma población humana.

### **2.2.3.2 Emisiones de CO<sub>2</sub>**

La mayoría de embarcaciones son impulsadas por motores diesel u otros combustibles fósiles con altas concentraciones de azufre y carbón. *Los motores de embarcaciones, en especial de aquellos que pertenecen a la industria pesquera, tienen una tecnología obsoleta y generan altas concentraciones de NO (Óxido de Nitrógeno) y de CO<sub>2</sub> en el ambiente.* (Fischbeck, October 1997) Frente a esto han surgido iniciativas internacionales destinadas a disminuir las emisiones de CO<sub>2</sub> de grandes embarcaciones. La iniciativa surgió dentro de la IMO y es conocida como MARPOL (*Annex to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*) esta convención establece límites en las emisiones de NO (Óxido de Nitrógeno) de N (Nitrógeno) y dirige su atención a los contenidos de sulfuros de combustibles, sustancias predatorias de la capa de ozono y emisiones de CO<sub>2</sub> (Marintek, Econ Center for Economic Analysis, 1999)

### **2.2.3.3 Vertimientos de sustancias Hidrocarbúricas<sup>21</sup>**

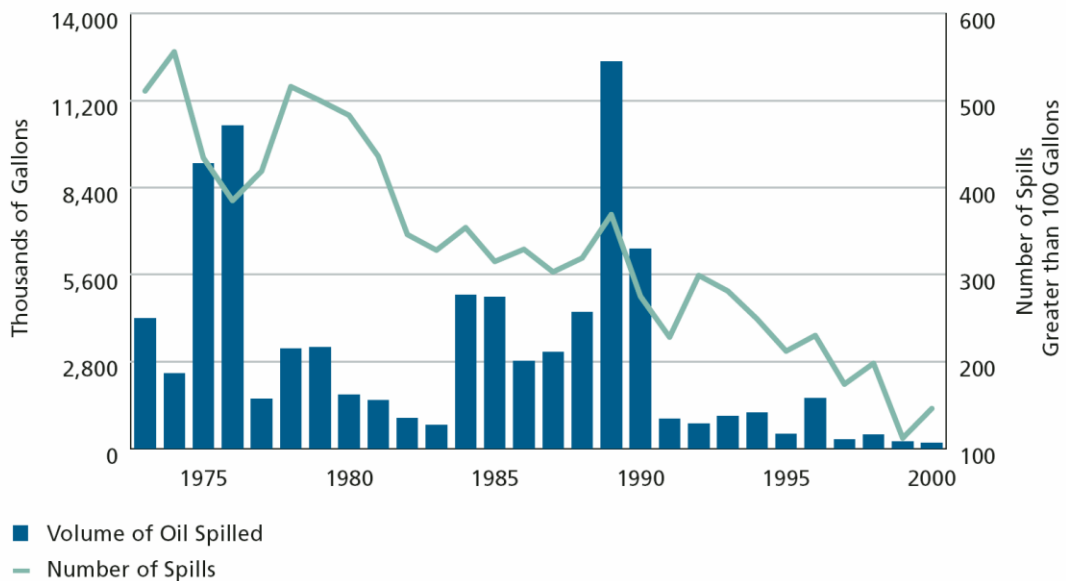
Pueden darse de manera consciente o accidental desde las embarcaciones. *Ejemplo de ello fueron los devastadores derramamientos de petróleo fuera de las costas de Europa; el Erika en 1999 y el Prestige en 2002* (National Research Council, 2003)

---

<sup>21</sup> Principalmente Petróleo y lubricantes de motor.

Gracias a la oportuna intervención de la IMO a través de MARPOL de ha reformado a partir del 2005 las regulaciones Internacionales al Comercio y transporte de petróleo, lo que ha reflejado la disminución de vertimientos accidentales desde embarcaciones; del mismo modo ello ha facilitado la generación de una cultura dentro de las tripulaciones y gente de mar en el manejo de dichas substancias.

**Figure 16.2 The Oil Pollution Act Curbs Spills in U.S. Waters**



While the number of oil spills has decreased steadily since the early 1970s, the volume of oil spilled fluctuated significantly between 1973 and 1990. However, following the *EXXON Valdez* spill in 1989 and the resulting passage of the Oil Pollution Act of 1990, the amount of oil released into the environment has been significantly reduced.

Source: Environmental Research Consulting, Cortlandt Manor, NY.

*Gráfico 2: Fluctuaciones de vertimientos de lubricantes y petróleos al mar.*

*Fuente: Environmental Research Consulting.*

## **2.2.4 Cooperación Marítima Internacional y Cambio Climático.**

Los océanos del mundo cumplen una función vital de sustento de la vida en la Tierra puesto que generan oxígeno, absorben dióxido de carbono de la atmósfera, regulan el clima y la temperatura, y proporcionan recursos y servicios esenciales. *El cambio climático repercute directamente en los océanos y plantea graves amenazas, como la elevación del nivel del mar y la acidificación del océano, al tiempo que socava la capacidad de los ecosistemas marinos y costeros para proporcionar alimentos, ingresos, protección, identidad cultural y actividades recreativas a los residentes de las zonas costeras, y especialmente de las comunidades vulnerables.* (Asiatic Development Bank, 2009)

Uno de los principales campos de cooperación e interés internacional marítimos es el tema del calentamiento Global. Desde los inicios de las conferencias UNCLOS I, II y III el tema del calentamiento global fue el único que con el pasar del tiempo fue aumentando en debate e importancia. La pregunta general sobre el rol del océano en la reducción de CO<sub>2</sub> y también las consecuencias del cambio climático en los distintos ecosistemas marítimos, han llevado a que en la actualidad se publiquen varios artículos científicos sobre las consecuencias del cambio climático y también de las posibles soluciones que “el mar” pueda ofrecer mediante sus ciclos naturales de reciclaje del carbón atmosférico. El panorama actual y futuro advierte que *cerca del 50% de la población mundial que reside en zonas costeras sufriría daños desproporcionados a causa del calentamiento de los océanos, la subida del nivel del mar, los fenómenos meteorológicos extremos y la acidificación de los océanos.* (United Nations General Assembly, 2010) Si bien persiste la incertidumbre respecto al alcance de las repercusiones y ajustes derivados del cambio climático, existe una imperiosa necesidad de mitigar la magnitud de sus efectos mediante *la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de reforzar las medidas de adaptación para mejorar la capacidad de recuperación de los ecosistemas costeros y marítimos y las comunidades vulnerables* (Asiatic Development Bank, 2009)

En este sentido deseo exponer dos opciones actuales sobre el uso de los océanos frente al calentamiento global. El primero consiste en analizar el funcionamiento de los océanos en el reciclaje natural del dióxido de carbono

presente en la atmósfera, y la segunda, ejemplifica la fertilización oceánica como estrategia de *secuestro de carbono*.

#### **2.2.4.1 Carbón Azul.**

Los tiempos en los que vivimos exigen de la ciencia todas las alternativas no invasivas frente a la disminución de los efectos del calentamiento global. Aunque la alternativa óptima para ello sería simplemente disminuir los niveles de emisiones de estos gases y la transición hacia una economía verde, termino idealista para denunciar la necesidad de un nuevo sistema económico internacional. El objetivo de este punto es el de ilustrar el rol que tiene el Océano en el reciclaje del CO<sub>2</sub> de la atmósfera, toda vez que en la actualidad las discusiones internacionales se centran en la capacidad de los Estados de reducir sus emisiones de estos gases, dejando de lado alternativas complementarias a las iniciativas ya existentes pactadas en Kioto, Copenhague y Rio de Janeiro este año 2012.

Es ampliamente conocido que, las emisiones de dióxido de carbono han producido el fenómeno de captura del gas de efecto invernadero en la atmósfera. Ello se produce principalmente debido a la remoción del carbón de sus distintas fuentes de almacenamiento<sup>22</sup>. En otras palabras a la liberación, o transformación del carbono en gas mediante la combustión. A este proceso mediante el cual el carbono pasivo almacenado durante cientos de años, es transformado en activo mediante la quema de carbono lo llamaremos a efectos de ilustración “Carbón-Contaminante”. Este tipo de carbono ahora transformado en CO<sub>2</sub> es liberado a la atmósfera y es el culpable del vertiginoso incremento de la temperatura promedio en el planeta. Ahora bien, siempre ha existido el ciclo de transformación del carbono en épocas pasadas, hablamos de millones de años atrás, sin embargo, los niveles de CO<sub>2</sub> se estabilizaban en el pasado gracias a la función “recicladora”

---

<sup>22</sup> El carbono se haya presente en todos los organismos vivos o en descomposición, forma parte de la cadena básica del desarrollo de todo organismo celular (Carbono, Hidrógeno, Oxígeno y Nitrógeno). Al hablar de almacenamiento, ilustramos precisamente este punto, el de que el Carbono ha sido “capturado” dentro de organismos vivos o dentro de la tierra debido a procesos de descomposición de la materia orgánica. Su liberación, por tanto, es resultado de la “destrucción de su estructura de almacenamiento” es decir, del cambio de estado, de pasivo dentro de sus estructuras orgánicas a activo actuando como gas de retención de calor en la atmósfera.

de los océanos, que absorbían el carbón presente en la atmósfera, en forma similar a la de los árboles en la tierra.

De todo el carbón biológico o carbón verde capturado en el mundo, más de la mitad (55%) es capturado por organismos marinos vivos, es decir no en tierra, a este tipo de carbón lo llamaremos desde ahora Carbón Azul. El incremento continuo de CO<sub>2</sub> y otros gases de efecto invernadero contribuyen significativamente al problema climático. Muchos países, incluyendo aquellos que se encuentran atravesando períodos de rápido crecimiento económico, incrementan sus emisiones de Carbón Contaminante (CO<sub>2</sub> y hollín) con el objetivo de ganar competitividad económica dentro de sus industrias. Del mismo modo, los ecosistemas tanto terrestres como marinos han perdido poco a poco su óptima capacidad de absorción de Carbón Contaminante, esta pérdida de capacidad es equivalente al doble de emisiones anuales de Carbón Contaminante solamente en la industria global de transporte marítimo. (Comisión Oceanográfica Intergubernamental/PNUMA, 2010)

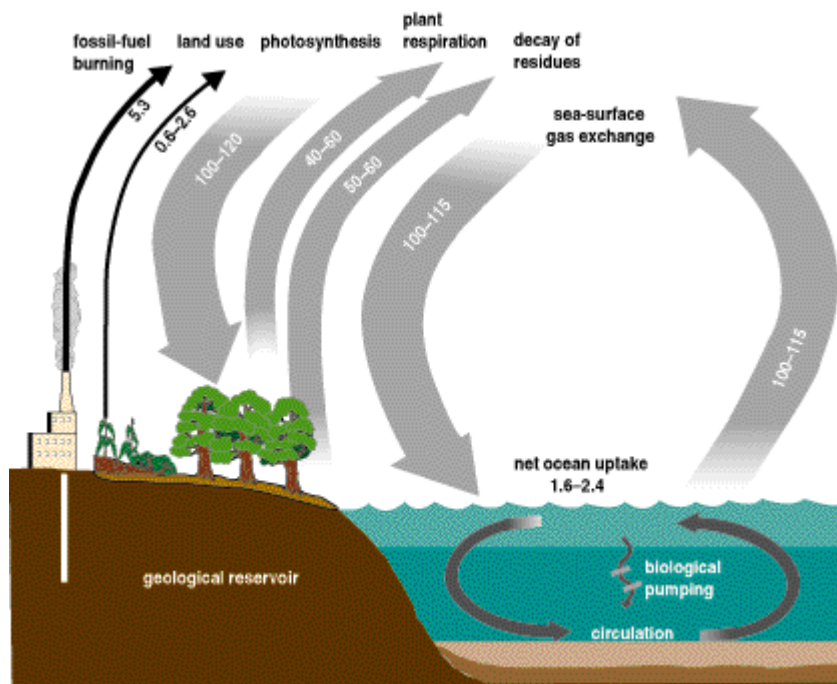


Gráfico 3: El ciclo del Carbón

Fuente: <http://www.ciclodelcarbono.com/>

El carbón capturado por organismos en los océanos es almacenado en la forma de sedimentos en manglares, marismas y algas. *El carbón almacenado aquí no permanece almacenado por décadas o siglos sino por milenios.* (Comisión Oceanográfica Intergubernamental/PNUMA, 2010) Los océanos han influenciado el clima y la ecología del planeta desde sus inicios, donde todos los organismos vivos cooperan en la absorción de CO<sub>2</sub>. Por ejemplo el plancton en los ecosistemas marítimos produce más material orgánico del necesario para mantener la cadena alimenticia. Este exceso de carbón (material orgánico) se acumula lentamente sobre la plataforma marina a lo largo de los años y es capturado dentro de los sedimentos del fondo marino.

Los océanos cumplen también una función reguladora de la temperatura global mediante la absorción de la temperatura atmosférica y de la energía solar. Los océanos recirculan la energía térmica del sol y la devuelven a la atmosfera haciendo de las temperaturas habitables para las distintas especies en el planeta. Este equilibrio puede ser afectado por el calentamiento global, produciendo que el movimiento de energía térmica no se realice correctamente al tener que absorber más energía el océano. Esto provocaría cambios en los ciclos de vida de los peces y otras especies, afectado por tanto la industria pesquera mundial.

El CO<sub>2</sub> en la atmosfera es absorbido, almacenado e intercambiado y difundido a capas inferiores de agua en el océano. El océano ha absorbido aproximadamente un tercio del total de CO<sub>2</sub> producido por el hombre desde el inicio de la era industrial. Al hacer esto el océano actúa como un amortiguador del clima de la tierra y esta absorción de CO<sub>2</sub> mitiga los efectos del calentamiento global al reducir los niveles de este en la atmosfera. Sin embargo, la continúa absorción de CO<sub>2</sub> y calor están cambiando el océano de formas potencialmente peligrosas para la ecología marítima y su biodiversidad. *Como ejemplo de ello podemos ver la evidencia científica que afirma que el CO<sub>2</sub> disuelto en el agua de mar disminuye los niveles de pH óptimos en el mar causando acidificación y cambiando el equilibrio bioquímico del carbono* (Comisión Oceanográfica Intergubernamental/PNUMA, 2010) Los niveles de pH han declinado en una tasa sin precedentes en la superficie del agua de mar en los últimos 25 años y continuará en la medida en que continúen en aumento las emisiones del Carbón Contaminante. Esto reflejará

una ineficiencia en el amortiguamiento de los efectos del cambio climático y se incurrirá en aun peores efectos globales. Con el calentamiento de las aguas superficiales de los océanos se inhibe el proceso de reciclaje y captura del CO<sub>2</sub>, generando una menor solubilidad de CO<sub>2</sub><sup>23</sup> y un drástico aumento de la acidificación de las aguas de mar. *A mayor acidificación del mar menor producción de plancton y por tanto menor producción de sedimentos de carbón en los fondos marinos.* (Comisión Oceanográfica Intergubernamental/PNUMA, 2010)

Existen otras propuestas destinadas a incrementar la absorción de CO<sub>2</sub> en el océano, ellas reciben el nombre de geo-ingeniería para la reducción del carbón en la atmósfera entre las más interesantes se hallan las siguientes: Fertilización Oceánica, Alteración de la mezcla de aguas, Incrementar la alcalinidad de las aguas.<sup>24</sup>

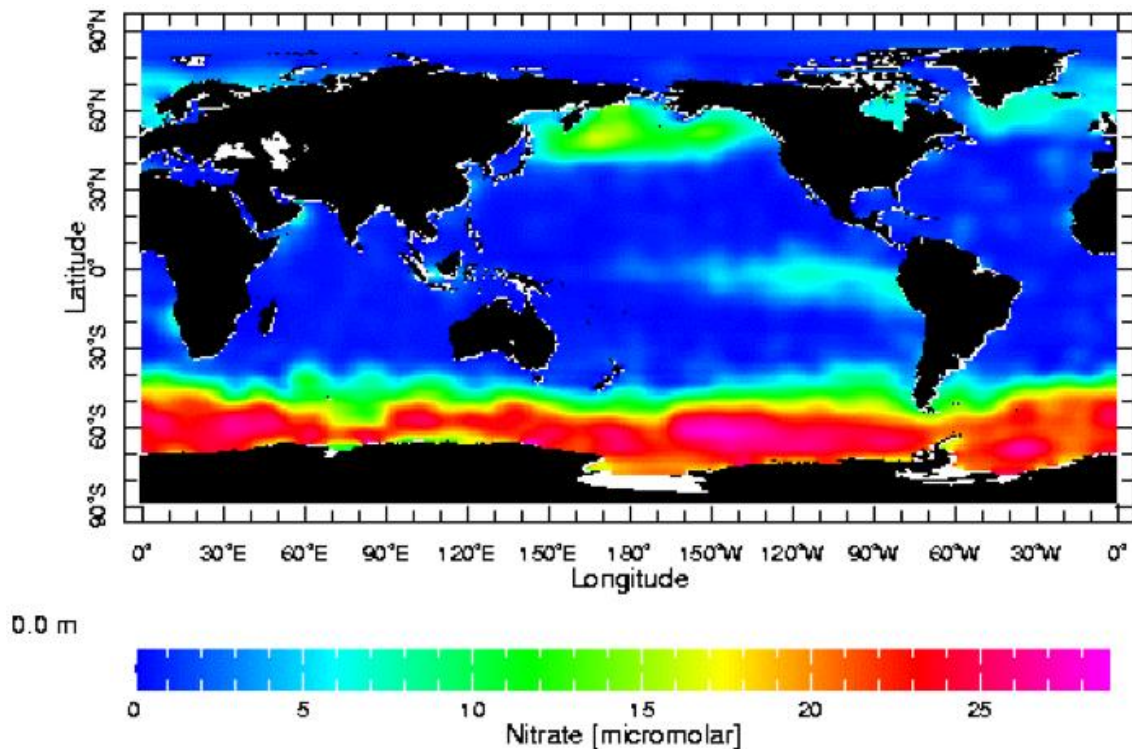
#### **2.2.4.2 Fertilización Oceánica.**

Se basa fundamentalmente en el principio empírico de que producción primaria, es decir de micro o macro nutrientes en algunas zonas del océano es limitada. Estos nutrientes, entre los principales son: Fósforo (P) y Nitrógeno(N). El objetivo fundamental de la fertilización oceánica es incrementar la presencia de estos nutrientes. Se busca con ello incrementar la producción de ciertas regiones del océano que puedan vislumbrar una aceleración de la tasa de absorción de CO<sub>2</sub> en sus aguas. Cualquier CO<sub>2</sub> almacenado de esta manera puede permanecer en el fondo oceánico hasta 1000 años. (United Nations General Assembly, 2010)

---

<sup>23</sup> El CO<sub>2</sub> es soluble en agua gracias a un proceso de intercambio gaseoso en el que el CO<sub>2</sub> pasa de la atmósfera al océano como Carbono Inorgánico disuelto. Este es un proceso continuo debido a que el océano está lejos de saturarse de CO<sub>2</sub> en relación a la atmósfera. El CO<sub>2</sub> es subsecuentemente distribuido por las corrientes marinas. El proceso de absorción de CO<sub>2</sub> es más eficiente en la medida en que se realice en aguas frías a latitudes altas debido a que el CO<sub>2</sub> aumenta su solubilidad a menores temperaturas.

<sup>24</sup> Remitirse al Anexo IX



Data from the Levitus World Ocean Atlas 1994.

Gráfico 4: Producción Global de Nitratos y Sulfatos (Zonas Oceánicas más Fértiles)

Fuente: [www.nasa.org](http://www.nasa.org)

Aunque la propuesta de fertilización oceánica es interesante y prometedora, es altamente controversial sobre todo por las grandes cantidades de hierro que deben ser diseminadas en el océano. Esta propuesta es un proyecto de gran escala de aplicación y ello motivó a que en el año 2008 se celebre la Convención en Diversidad Biológica en Londres, en esta conferencia se determinó no aprobar el uso de la fertilización oceánica hasta efectuar pruebas científicas más concluyentes.

La controversia nace de la imposibilidad de conocer todavía que la aplicación masiva de hierro en el océano fertilice efectivamente al fitoplancton. Por otro lado existe la posibilidad de que el hierro pueda afectar drásticamente la genética de cardúmenes de peces. Aunque por otro lado, la fertilización oceánica ha demostrado que podría ayudar a capturar carbón contaminante y llevarlo al fondo del mar, aunque estos resultados aun son inciertos todavía. En otras palabras, la aplicación a gran escala de la fertilización oceánica podría tener impactos no deseados como por ejemplo generar mareas rojas o incluso toxicidad en algas y por consiguiente en la destrucción de cadenas alimenticias y de ecosistemas.

### **2.2.5 Aprovechamiento de los Recursos Marítimos para el Desarrollo de Nuevas Fuentes de Energía y su uso para la Industria.**

No existe un sector con mayor inferencia geopolítica que el de la energía. Los nuevos avances en tecnología marítima ligada al desarrollo de fuentes de energía renovables han influenciado notablemente la expansión de la investigación científica y académica sobre las posibilidades que el mar ofrece a la industria. Teniendo en cuenta la coyuntura petrolera actual, el desarrollo de fuentes alternas de energía se vuelve una prioridad nacional y al mismo tiempo internacional en función del control de emisiones de gases de efecto invernadero. Aunque todavía son insuficientes, las investigaciones y el desarrollo tecnológico permiten reconocer los siguientes campos o áreas con un futuro más prometedor.

El panorama actual del sector energético enfatiza el uso de combustibles fósiles como el carbón y los derivados del petróleo. Desde los años 70 y 80, gracias al pico en la producción de Petróleo, el precio aumento drásticamente y por tanto la energía sobre todo eléctrica y de calefacción aumento de costo. La solución momentánea en las dos últimas décadas del siglo XX fue el desarrollo de plantas nucleares. Aunque la energía nuclear supone un abastecimiento casi infinito de energía, los costos de mantenimiento, de obtención de uranio y el daño medioambiental hacen de las plantas nucleares soluciones contextuales al gran problema de la generación de energía barata y segura. Frente a esto, las energías renovables, en especial aquellas obtenidas desde el océano, se perfilan como serias candidatas a solucionar los problemas energéticos a largo plazo.

El grave problema de las energías renovables es su ineficiencia momentánea en la satisfacción de la demanda general de energía. Aunque en teoría generarían costos menores de energía eléctrica por ejemplo, su aplicación actual es limitada en espacio y numero. La ventaja momentánea, en cuanto a eficiencia energética la seguirá manteniendo los combustibles fósiles, sobre todo por su capacidad de combustión y generación de energía en gran cantidad y su administración masiva. Los océanos de la tierra son una gran fuente energética. Su energía es resultado de la acción térmica del sol sobre las aguas y también del magnetismo y atracción lunar sobre ellas. Aunque de menor capacidad de generación hidroeléctrica que

los ríos tierra adentro, su energía concentrada y su renovación constante, hacen de la *energía termal* una fuente inagotable de energía. (Shuleykin, 1990).

### **2.2.5.1 Energía Termal.**

El concepto de usar energía termal generada por el calor acumulado en aguas tropicales y subtropicales, fue producido inicialmente al fin del siglo XIX. Los primeros intentos de implementación fueron hechos en 1930 y comprobaron la practicidad de esta idea. A partir de los años 70 varias naciones desarrollaron Plantas Oceánicas de Energía Termal (POET). Estas plantas deben ser construidas en la costa o en el océano, ancladas a barcazas. El principio fundamental de este tipo de energía es el mismo que el de un motor de vapor en el que un cilindro de gas es llenado con fluidos que hierven a bajas temperaturas como el Amonio o el Freón, estos fluido se mezclan con las tibias aguas tropicales generando gases o vapores mismos que hacen girar las aspas de una turbina produciendo electricidad. Una POET puede generar de 250 – 400 Mega watts de electricidad. (Shuleykin, 1990)

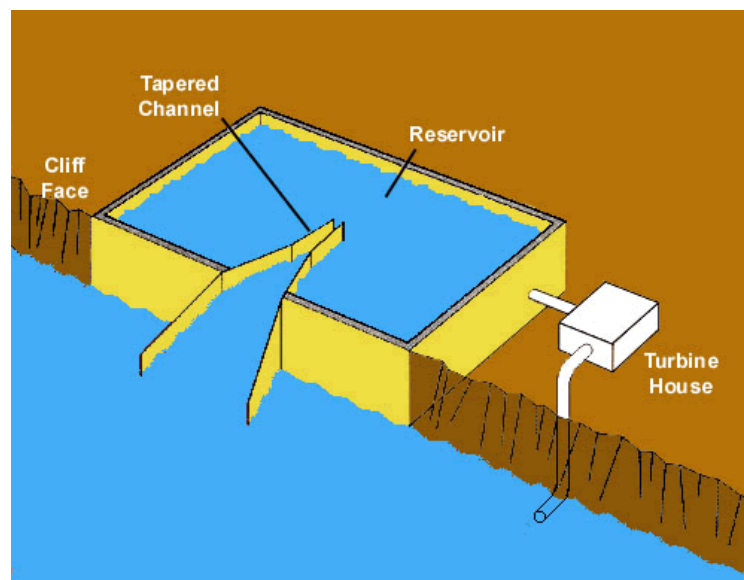


Gráfico 5: Planta Oceánica de Energía.

Fuente: <http://www.textoscientificos.com/energia/dispositivos-generacion-energia-olas>

### **2.2.5.2 Energía producida mediante mareas y olas.**

El concepto de generar electricidad a partir de las olas o mareas fue acuñado por el científico ruso K.E. Tsiolkovskiy. Las plantas de generación eléctrica a partir de olas funcionan bajo el principio de convertir energía mecánica producida por el oleaje en electricidad. En la actualidad las plantas funcionan ancladas a un flotador, funcionando con sensores de última tecnología. *Su aplicación permite satisfacer las demandas energéticas de boyas y otros aparatos científicos en el mar. De la misma manera son usados por ciertas compañías perforadoras aunque su uso industrial es muy limitado. Su capacidad de generación eléctrica es de 850 Kw (Shuleykin, 1990)*

Para la construcción de los sistemas de generación de energía a partir de olas, los científicos escogen las mejores zonas, de mayor oleaje. *Aunque su costo es de dos a tres veces mayor a Kw hora generado por una hidroeléctrica común, se espera una reducción en los costos de energía, sobre todo gracias a su innovación tecnológica futura. (US Commission on Ocean Policy, 2006)*



Gráfico 6: Planta eléctrica a partir de Olas.

Fuente: <http://www.textoscientificos.com/energia/mareomotriz/generacion-electricidad-mareas>

### 2.2.5.3 Energía Eólica

Aparecieron durante la crisis energética de los 70. El desarrollo de Estaciones de generación de Energía a partir del Viento (Estaciones Eólicas) son actualmente ubicadas tanto tierra dentro como en zonas costeras, aunque es en estas últimas donde la generación de electricidad es más eficiente ya que el viento es mucho más fuerte y constante en las costas que en tierra dentro.

Su concepto es el de ser *complementaria* a la generación eléctrica producida en plantas comunes de energía eléctrica que usan combustibles fósiles o a las hidroeléctricas. *Las estaciones eólicas son capaces de generar en costa desde cientos de kilowatts a cientos de mega watts de poder* (Shuleykin, 1990). Es altamente autónoma y requiere bajos costos de mantenimiento.

Varias naciones han sido pioneras en la generación de energía eléctrica a partir del viento, entre ellas Dinamarca, nación que produce 200 Mega watts gracias a sus 2,500 estaciones eólicas ubicadas en sus costas. *Entre otras naciones constan USA, Noruega, Holanda, Suecia, Italia, China y Rusia* (Shuleykin, 1990)



Gráfico 7: Estación Eólica de Energía Eléctrica

Fuente: <http://www.vistaalmar.es/ciencia-tecnologia/ingenieria-innovacion/613-la-energia-del-mar-en-genera-2009.html>

#### **2.2.5.4 Energía a través de corriente marina.**

Las Corrientes oceánicas son una fuente ponderosa de energía renovable. La energía eléctrica producida a través de dichas corrientes utiliza plantas de energías flotantes, las principales están ubicadas en el canal de La Mancha y en estrecho de Gibraltar. Son altamente peligrosas debido al riesgo de colisión con embarcaciones. (Shuleykin, 1990)



Gráfico 8: Plantas de Energía producida a través de corrientes marinas.

Fuente: <http://peakenergy.blogspot.com/2011/11/in-marine-current-energy-siemens-wants.html>

#### **2.2.5.5 Energía Producida a través de la salinidad del agua de mar.**

El agua salada de los océanos contiene grandes cantidades de energía en regiones con grandes cantidades salinidad en el agua. El concepto es básicamente, generar electricidad a través de presión osmótica donde grandes ríos se juntan con el mar. La presión puede alcanzar las 24 atmosferas. Un ejemplo de ello es la gran presión que existe en lugar donde el Río Jordán se une al mar muerto, la diferencia de salinidad entre agua dulce y salada alcanza las 500 atmósferas de presión. Los cálculos han demostrado que la energía creada por la disolución de la sal es semejante a aquella encontrada en el petróleo.

Aunque su aplicación es casi inexistente, la posibilidad de generar energía eléctrica a través de la sal de mar es una gran posibilidad. (Shuleykin, 1990)

#### **2.2.5.6 Generación de biocombustibles a partir de algas.**

Finalmente el último uso actual de los recursos del mar como fuentes de energía vincula a los biocombustibles. Existe una gran cantidad de energía contenida dentro de la biomasa de las algas y otras *plantas* marinas. La forma principal de procesar el fitoplancton y las algas en combustible es obtener alcohol a través de la fermentación de los carbohidratos presentes en las algas. A su vez esta fermentación genera metano. *La generación de biocombustibles es una alternativa poco invasiva con el medioambiente y de menor costo que los combustibles fósiles aunque todavía restringida en su producción.* (US Commission on Ocean Policy, 2006)

#### **2.2.6 Seguridad Marítima.**

La seguridad marítima es parte fundamental de la CONVEMAR. Ella está vinculada al transporte marítimo aunque diferenciada sobre todo porque el enfoque que prima a la hora de analizar la seguridad marítima es la geopolítica. El principal problema a la hora de analizar la seguridad de las rutas marítimas es enfrentarse fundamentalmente a males públicos globales: Terrorismo internacional, piratería, transporte ilícito de estupefacientes, migración ilegal, entre los principales temas que CONVEMAR menciona y que es ampliamente debatido en Naciones Unidas.

La piratería es un mal público global que ha amenazado la seguridad de la navegación internacional. Famosos son los casos de asaltos a tripulaciones de grandes cargueros de mercancías sobre todo en las costas de Somalia y del Océano Índico. *Durante el año 2008 el número de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques ascendieron a 306 según la IMO* (International Maritime Organization, 2010) Las zonas con mayor incidencia de piratería son África Oriental con 153 sucesos, el Mar de China Meridional con 36, América del Sur con 22, África occidental con 20. Según la IMO la mayoría de sucesos se dan en Somalia con 148 casos. *Durante el año 2009 fueron secuestrados frente a las*

costas de Somalia un total de 30 buques, 459 marinos fueron tomados como rehenes, 6 resultaron heridos, 4 murieron violentamente y 1 permanece desaparecido. 11 buques y 178 marinos todavía siguen secuestrados y a la espera de su rescate. (International Maritime Organization, 2010) Esto ha motivado a ejercer una cooperación internacional sin precedentes en asuntos bilaterales y multilaterales en materia de legislaciones anti-piratería, aunque las alianzas bilaterales son una fuente particularmente importante de asistencia para el fomento de la capacidad en el ámbito de seguridad marítima, debe impulsarse de manera incisiva la cooperación Sur-Sur (ACNUR, 2008). *Impulsadas por el Consejo de Seguridad de la ONU, se instó al desarrollo de recomendaciones a los Estados para adoptar medidas de precaución y también de sanción ante los ataques realizados en sus costas* (Security Council of the United Nations, 2008).

CONVEMAR, a través de la Dirección de Asuntos Oceánicos de Naciones Unidas, generan únicamente recomendaciones destinadas a proporcionar información y asesoramiento a los Estados sobre la aplicación de la CONVEMAR en asuntos de seguridad marítima.

Por otro lado, desde el año 1998 la IMO viene ejecutando un proyecto de lucha contra la piratería a largo plazo, que incluía talleres y conferencias destinados a tripulantes de embarcaciones, con el objetivo de lograr crear una cultura de seguridad.

### **2.2.7 Solución Pacífica de Controversias.**

El Tribunal Internacional del Derecho del Mar es un cuerpo judicial independiente que fue establecido por la CONVEMAR con el objetivo de presentar ante ella posibles disputas sobre la interpretación y aplicación de la Convención. *El tribunal es compuesto por 21 miembros independientes, ejecutados entre un grupo de personas de alta reputación tanto de honestidad como profesionalismo dentro del área del Derecho del Mar* (Nelson, 2007).

El Tribunal tiene jurisdicción sobre cualquier disputa concerniente a la interpretación de la Convención, y también sobre cualquier asunto especial requerido por los Estados Miembros de la Convención. El tribunal está abierto a los Estados Miembros de la Convención únicamente y de acuerdo al caso a Estados no miembros y entidades privadas

Con la firma de CONVEMAR en el año 1982 y la aprobación del Acuerdo sobre la parte XI de la Convención la cual habla sobre el uso del alta mar para todos los Estados de la tierra, se inició un sin número de interpretaciones sobre la aplicabilidad de esta parte y distintas otras, sobre todo relacionadas a la delimitación marítima entre Estados.

Como ya sabemos, la CONVEMAR establece un marco o cuerpo legal internacional que regula todos los espacios oceánicos. Contienen entre otras cosas, previsiones sobre el mar territorial, la zona contigua, la plataforma submarina, la zona económica exclusiva y la alta mar. Del mismo modo CONVEMAR ofrece la estructura legal vinculante para la protección y preservación del medio ambiente marítimo, la investigación científica y la transferencia tecnológica. Una de las partes más importantes y controversiales de la convención concierne a la exploración para la explotación de recursos minerales en los fondos oceánicos más allá de la soberanía nacional. Para ello CONVEMAR creó el término “el Área” y que corresponde a la parte XI de la Convención, en ella se crea la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos bajo la premisa de que todos los recursos en ella son “de propiedad común para la humanidad”

La Parte XV de la Convención establece un sistema de solución pacífica de controversias que pueda surgir con respecto a la interpretación de la Convención. Requiere para ello que los Estados Miembros que tengan alguna disputa legal, solución su controversia únicamente por medios pacíficos y en concordancia con la Carta de Naciones Unidas. Los fallos del tribunal son vinculantes y no pueden ser desacatados por los Estados Miembros. La solución pacífica de controversias tiene cuatro posibles alternativas o mecanismos para su aplicación estos son: El Tribunal Internacional para el Derecho del Mar, La Corte Internacional de Justicia, un tribunal arbitrario que sea constituido de acuerdo con el anexo VII a la convención, y un tribunal especial constituido de acuerdo a las reglas establecidas en la parte VIII de la Convención.

Cada Estado Miembro es libre de elegir uno o más de los mecanismo expuestos en el párrafo anterior mediante una declaración hecha bajo el artículo 287 de la Convención y depositada en la Secretaría General de Naciones Unidas.

El Tribunal a su vez, mantiene varias cámaras especializadas en los problemas más comunes que han surgido desde 1982 año de la aprobación de la Convención. Estas cámaras son: Cámara de procedimiento de la Convención, Cámara de disputas por pesquerías, Cámara de disputas por medio ambiente marino y la Cámara de disputas por delimitación marítima.

Cabe resaltar la propuesta hecha por Chile al tribunal en el que se pidió la formación de una cámara especial que trate *Casos concernientes a la conservación y explotación sustentable de pez espada y otros cardúmenes de peces altamente migratorios en el Pacífico Sud-Este* zona a la que pertenece nuestro país por medio de la aplicación de la CPPS.

### **2.2.7.1 Ecuador Frente al Diferendo Marítimo Chile vs. Perú**

En la actualidad es necesario manifestar, en lo que a nuestro país compete, las implicaciones del fallo que el Corte Internacional de Justicia de la Haya pueda tomar en relación a la disputa sobre delimitación territorial entre Chile y Perú. Recordando que estos países forman parte de la CPPS y que firmaron conjuntamente la Declaración de Santiago de 1952 y la Declaración de Lima concernientes a los límites de pesca en las costas de cada Estado. Frente a este problema que involucra a nuestro país, es necesario describirlo como un ejemplo del funcionamiento del Tribunal Internacional para el Derecho del Mar.

Chile, Ecuador y Perú, en los años 40 y 50 reivindicaron sus recursos naturales en el mar hasta una extensión de 200 millas náuticas desde sus líneas de base. Para fortalecer su proclamación decidieron reunirse en Santiago y redactar una Declaración conjunta que posteriormente formaría el Sistema del Pacífico Sud-Este a través de la creación de la CPPS. Cabe recalcar que la naturaleza de los documentos internacionales, tanto la Declaración de Santiago de 1952 como el



Como bien se manifestó, con la ley de 2005 Perú modifica sus líneas de base algo que permite especular sobre las intenciones del Perú, que podrían ser la de buscar establecer métodos equitativos en la delimitación territorial marítima.

CONVEMAR dentro de su sección II su artículo 3 y 4 habla sobre las distintas formas de delimitación marítima. CONVEMAR reconoce el uso de la costumbre; si esta fue utilizada anterior al ingreso de dichos Estados como signatarios de la Convención. El Perú desconoce que las de declaraciones del 52 y 54 sean Tratados de Límites Marítimos, aunque reconoce que con el Ecuador existe el caso especial de islas e islotes en la frontera sur. El párrafo IV de la zona marítima de 200 millas establecidas en la Declaración de Santiago se aplica también a todo el contorno de las islas o grupo de islas a menos de 200 millas de la zona marítima general de otro país, la zona marítima de esta isla o grupo de islas quedará limitada por el *paralelo del punto en que llega al mar la frontera terrestre de los Estados respectivos* (Goyes, 2008)



Gráfico 10: Se ilustra que gracias a los islotes en Boca de Capones, el límite marítimo internacional entre Ecuador y Perú seguirá siendo el Paralelo Geográfico.

Fuente: <http://napa.com.pe/2011/05/03/peru-y-ecuador-firman-acuerdo-de-limites-maritimos/>

Frente a estas disputas e incertidumbres generadas por el Perú, nuestro país publicó la *carta náutica de Ecuador*, en la que se reconoce tanto al norte con Colombia como al sur con el Perú el paralelo geográfico como frontera marítima.

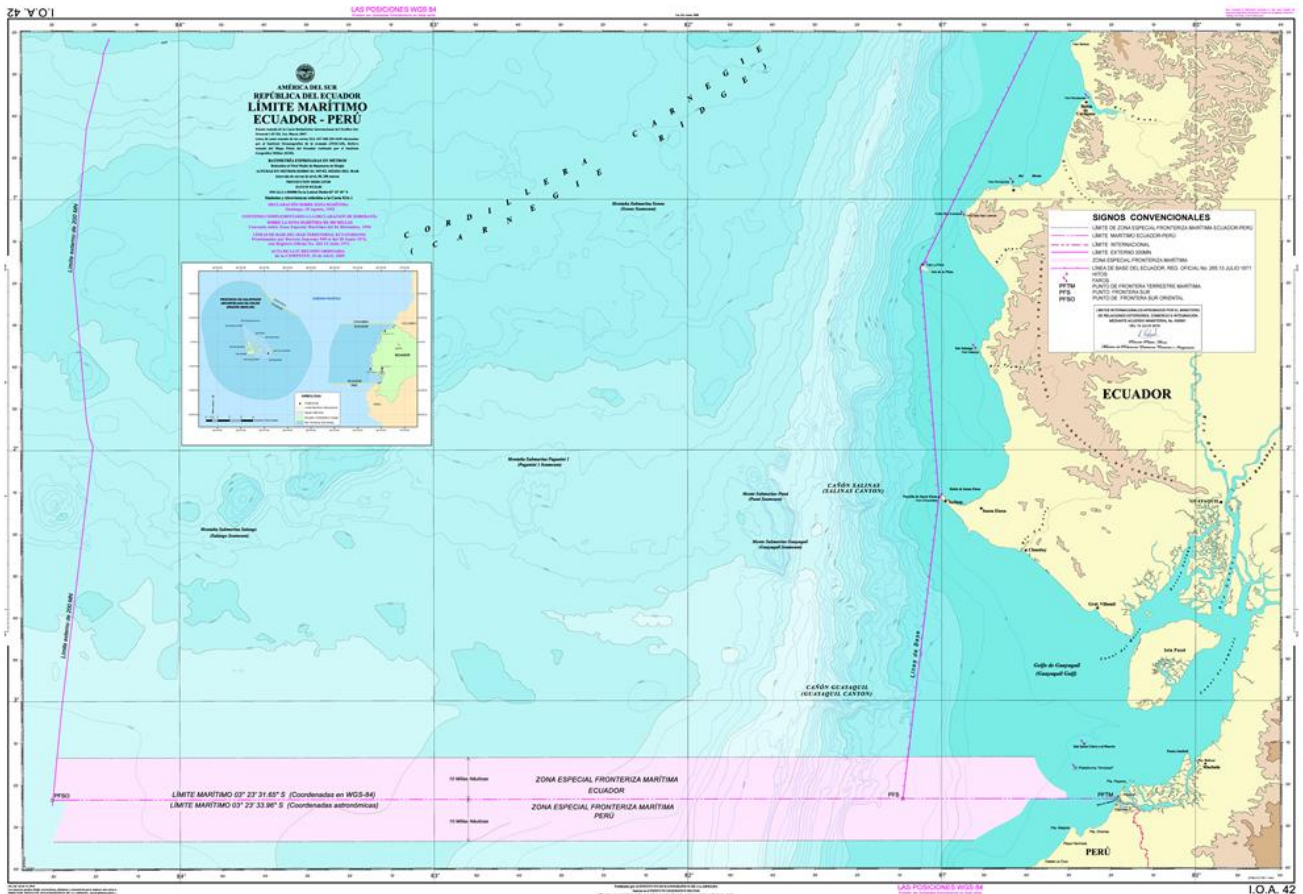


Gráfico 11: Carta Náutica del Ecuador Presentada en Naciones Unidas en 2010.

Fuente: Dirección Nacional de Interese Marítimos de la Armada del Ecuador.

La posición de nuestro país, a la época de la redacción de este trabajo de disertación es de total alejamiento tanto de Chile como de Perú. Con la presentación de la carta náutica de límites marítimos internacionales, el Ecuador, conjuntamente con el Perú reconoció en el marco de Naciones Unidas la existencia de la frontera marítima entre ambas naciones. Ello no significa, sin embargo, que nuestro país sea un mero espectador del fallo que tome el Tribunal Internacional para el Derecho del Mar entre Chile y Perú conjuntamente con la Corte de la Haya.

## **2.2.8 Espacios Marítimos y Delimitación Marítima en la CONVEMAR.**

### **2.2.8.1 Espacios Marítimos.**

La convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 codificó 320 artículos y nueve anexos que regulan casi todos los aspectos oceánicos, entre otros, la delimitación marítima, los derechos de soberanía y jurisdicción de los Estados, la solución de controversias, aspectos ambientales (Rosenne, 2008). La CONVEMAR dividió los espacios oceánicos en: Aguas Interiores, Mar Territorial, Zona Contigua, Zona Económica Exclusiva (ZEE), Plataforma Continental, Alta Mar y la Zona constituida por los fondos marítimos más allá de las jurisdicciones nacionales y que son de propiedad común para la humanidad.

### **2.2.8.2 Aguas Interiores**

Las aguas comprendidas entre las líneas de base y la costa constituyen "Aguas Interiores" y están sujetas única y exclusivamente a la soberanía plena del Estado Ribereño, al igual que el territorio, lagos y ríos interiores (Rosenne, 2008)

### **2.2.8.3 Mar Territorial**

Todo Estado ribereño tiene derecho a un mar territorial que no exceda las 12 millas marinas de anchura, medidas a partir de las líneas de base. La soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores al mar adyacente denominado mar territorial, al espacio aéreo, así como al lecho y al subsuelo de dicho mar. (Nelson, 2007)

En el mar territorial, los buques de todos los Estados gozan de derecho de paso inocente, entendiéndose como tal, al paso rápido e ininterrumpido, salvo casos de fuerza mayor determinados en la Convención. El paso se considerará inocente cuando no sea perjudicial para la paz, el buen orden o seguridad del Estado Ribereño, el mismo que podrá dictar leyes y reglamentos relativos al paso inocente por su mar territorial. En el caso de los submarinos, estos deben navegar en superficie y enarbolando el pabellón. (Goyes, 2008)

#### **2.2.8.4 Zona Contigua.**

En una zona que no podrá extenderse más allá de 24 millas, contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en la zona contigua el Estado ribereño podrá tomar medidas de fiscalización para prevenir y sancionar las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración, o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial (Rosenne, 2008)

#### **2.2.8.5 Zona Económica Exclusiva (ZEE)**

Es una zona adyacente al mar territorial que no podrá extenderse más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base. En la ZEE es Estado ribereño tiene derechos de soberanía para los fines de exploración, explotación y conservación de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, en las aguas, suelo y subsuelo del mar, y de otras actividades con miras a la exploración y su explotación económica de la zona.

En la ZEE el Estado ribereño tiene jurisdicción, entre otros derechos, con respecto a la investigación científica marina, preservación del medio ambiente, establecimiento y uso de islas artificiales, instalaciones y estructuras. En la ZEE todos los Estados gozan de las libertades de navegación, sobrevuelo y tendido de cables y tuberías submarinos y de otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades, tales como los vinculados a la operación de buques, aeronaves, cables y tuberías submarinas. (Nelson, 2007)

#### **2.2.8.6 Plataforma Continental**

Comprende el lecho y subsuelo de las áreas submarinas que se extiende a lo largo de la prolongación natural del territorio hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura de mar territorial. En ciertas circunstancias, cuando la plataforma natural se prolongue más allá de las 200 millas, el Estado ribereño tiene derecho extender su plataforma continental hasta un máximo de 350 millas.

En la plataforma continental el Estado ribereño tiene derecho de soberanía a efectos de explotación y explotación de los recursos naturales sean vivos o

minerales en el lecho o en el subsuelo. Si el Estado ribereño no los explota, nadie podrá hacerlo sin su consentimiento. En la plataforma continental otros Estados tienen derecho a tender cables y tuberías submarinas. (Nelson, 2007)

#### **2.2.8.7 La zona.**

Constituida por los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional. Ningún Estado puede reivindicar o ejercer soberanía sobre parte alguna de la Zona o sus recursos. La Zona y sus recursos son patrimonio común de la humanidad, en cuyo nombre actuará la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos. (Nelson, 2007)

## **CAPÍTULO III.**

En este capítulo analizaremos en su punto 3.1 las políticas e institucionalidad existentes que complementen o compartan los principios de la CONVEMAR y faciliten su aplicabilidad. Posteriormente trataremos el punto 3.2 en el que demostraremos que la CPPS brinda grandes posibilidades de desarrollo en investigación académica marítima para el Ecuador. Por último en el punto 3.3 Estudiaremos las posibilidades de desarrollo marítimo que brinda la CONVEMAR a nuestro país tomando como temas de discusión la soberanía nacional, la pesca y la extensión de la plataforma continental.

### **3.1 Institucionalidad Marítima Ecuatoriana.**

#### ***3.1.1 Las Políticas Ecuatorianas de Desarrollo Marítimo Sostenible y La CONVEMAR.***

Nuestra nación ha atravesado por varias transformaciones legales hasta llegar a adoptar la CONVEMAR en el pleno de la Asamblea Nacional. Sin embargo poco se conoce sobre las políticas públicas y en especial de la institucionalidad nacional de las que dispone nuestro país para afrontar los futuros y presentes problemas de conservación de recursos en el mar. Tratamos ya la evolución histórica del derecho del mar hasta la aparición de la CONVEMAR en el capítulo primero. Ahora analizaremos que institucionalidad o políticas nacionales existen en cuanto a desarrollo marítimo, pero esencialmente cuanto se ha hecho para generar políticas acordes a la CONVERMAR.

Nuestro país, tiene perspectivas de desarrollo marítimo altas, debido a su situación geopolítica en el océano pacífico. Frente a ello el desarrollo de las economías asiáticas como Singapur, Corea del Sur, China y Japón, presentan alternativas al comercio marítimo internacional de nuestro país.

Frente a estas perspectivas desde el año de 1982 se creó la Comisión Nacional Para el Derecho del Mar la cual es la encargada de difundir información científica, política y económica para la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR. La CNDM es una organización gubernamental que refleja el Plan Nacional de Desarrollo, con

el objetivo de asegurar el desarrollo marítimo. El objetivo principal de la CNDM es *guiar* el ingreso del Ecuador hacia CONVEMAR sin limitar la participación de nuestro país en la CPPS (Goyes, 2008).

Entre otros objetivos, es necesario indicar lo siguiente:

- Establecer las líneas de Base tanto en el territorio continental como en el Insular ecuatorianos.
- Sustentar científicamente la extensión de la Plataforma Continental presente en las Islas Galápagos.
- Fundamentar académicamente la expansión de la Plataforma Continental de Galápagos mayor a 200 Millas náuticas.
- Concienciar a la población Ecuatoriana sobre los beneficios de la CONVEMAR para el Ecuador.

Cabe señalar que la CNDM ha realizado importantes publicaciones en conjunto con la Armada del Ecuador sobre la extensión o prolongación natural de las cordilleras Carnegie y Colón, mismas que de acuerdo a la CONVEMAR, de existir una prolongación natural pueden pasar a formar parte de la ZEE ecuatoriana (Goyes, 2008)

Dentro de la Institucionalidad ecuatoriana destinada a fomentar la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR, existe únicamente la CNDM. Esto se debe a que la tradicional oposición política de defensa de las 200 millas impidió el florecimiento de una mayor institucionalidad destinada a la investigación de los beneficios que nuestro país pueda obtener de la CONVEMAR. Pese a la existencia de tratados internacionales en el área pesquera como son la Convención de Santiago de 1952 y de Lima de 1954, estas son nulas a la hora de aplicarlas a la CONVEMAR, en otras palabras, Ecuador debió haber creado instituciones independientes y especializadas en la investigación de las distintas áreas de interés que trata la CONVEMAR con el objetivo de ampliar el margen de maniobra en el proceso de toma de decisiones tanto del Ejecutivo como del Legislativo.

Como se trató en el párrafo anterior, la CNDM ha afirmado que nuestro país, de acuerdo al artículo 76 de la CONVEMAR, puede extender su plataforma

continental incluyendo su ZEE ha resultado en el avance más significativo que presente la infraestructura académica marítima y científica de nuestro país. La teoría básicamente funciona de la siguiente manera:

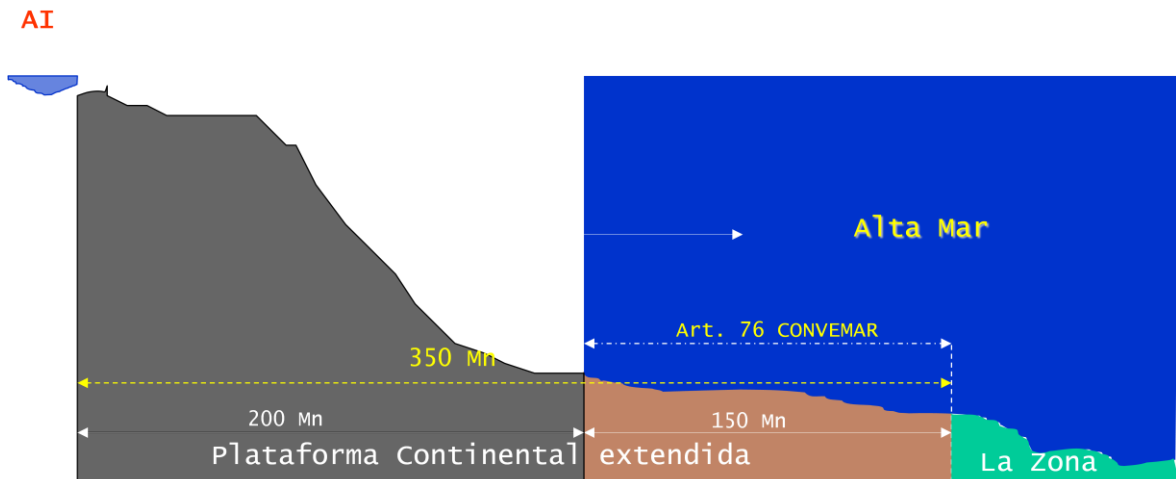


Gráfico N° 12 La Extensión de la Plataforma Continental.

Fuente: DIGEIM, Ecuador Marítimo del Siglo XXI

El gráfico N° 12 ilustra de mejor manera el potencial beneficio que Ecuador recibiría de CONVEMAR a través de su organismo adjunto la Comisión Internacional para los Fondo Marítimos. El principio del artículo 76 de CONVEMAR ilustra que de existir una prolongación natural de la Plataforma Continental de un Estado ribereño, este puede extender sus derechos de soberanía por 150 millas, lo que adhiere un total de 350 millas a la soberanía nacional. En nuestro caso particular, la plataforma del Ecuador mantiene dos prolongaciones naturales, estas son la Cordillera de Carnegie y la placa de Cocos.

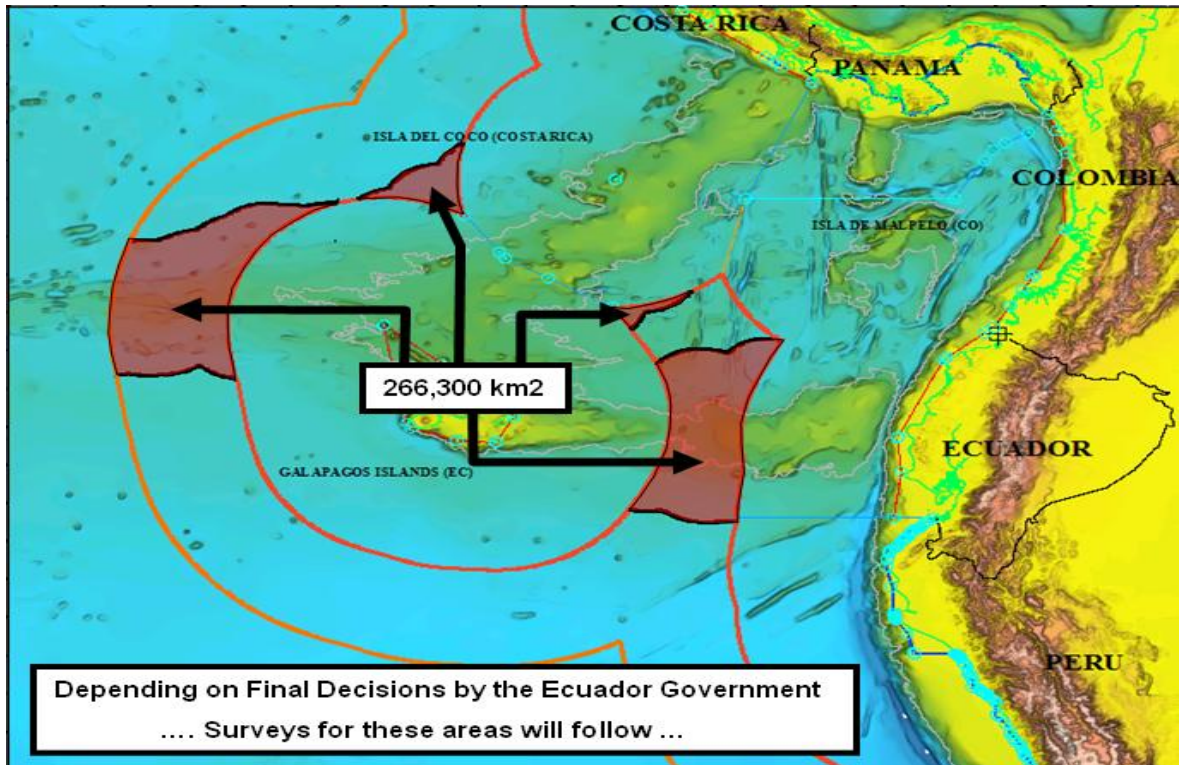


Gráfico Nº 13. Extensión de la Plataforma Continental del Ecuador.

Fuente: DIGEIM, Ecuador Marítimo del Siglo XXI

La extensión natural de estas cordilleras y accidentes geográficos submarinos aumentarían la extensión territorial al doble de la territorial, garantizándonos aguas ricas en recursos minerales e ictiológicos. Sin embargo, y aunque dicha extensión es posible, la lenta maquinaria burocrática de la Comisión Internacional para los Fondos Marinos garantiza la revisión de cada caso sobre extensión de plataforma continental y emite un fallo dentro de un periodo de 10 años. Es decir, en el hipotético caso de que el Ecuador decida depositar su demanda en la Comisión, a la fecha de hoy, año 2012, la comisión pronunciaría un fallo en 2022 sobre la extensión de la plataforma continental. Pese a que el tiempo parecería excesivo, debemos considerar que en nuestro caso particular, podríamos desarrollar la tecnología, conjuntamente con otros países miembros de la CPPS, para la exploración de toda la plataforma continental. En otras palabras, en la actualidad no poseemos la tecnología suficiente para protagonizar una posesión efectiva de todos nuestros recursos en el mar; ello no significa que renunciemos a esta perspectiva de extensión territorial.

A la presente fecha, no existe otra institución de investigación de las consecuencias de la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR. Nuestro país deberá desarrollar nuevas leyes y reformas para acceder como miembro pleno de la CONVEMAR; debemos en este punto recalcar la importancia que el poder legislativo tendrá en la reforma del código civil que reconoce un mar territorial de 200 millas y también la Constitución de nuestro país. En este aspecto es necesario indicar que dentro de nuestra Constitución, la naturaleza es sujeta de derechos, y como tal, se vería reforzado este principio ya que lograríamos un reconocimiento internacional de los *derechos de nuestros ecosistemas marítimos*. En este sentido, CONVEMAR se articula perfectamente con la doctrina constitucional de otorgar a la naturaleza derechos y protección del Estado.

Un punto negativo, que ilustra la falta de institucionalidad previa a la adhesión de nuestro país a la CONVEMAR, es la inexistencia de un organismo nacional especializado en el análisis del Derecho del Mar y del Tribunal Internacional del Derecho del Mar. Sería fundamental contar con un organismo que analice posibles litigios, tanto en la delimitación marítima, como en concesiones económicas de pesca en la ZEE y también en posibles litigios frente a transnacionales pesqueras por conflictos de orden ecológico. Y que permita demandar o defenderse ante una demanda con amplio conocimiento de los mecanismos de arbitraje con los que cuenta CONVEMAR.

Todas estas desventajas institucionales, no han impedido a que la Asamblea Nacional Constituyente aprobara la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR el 23 de mayo de 2012. Con 81 votos a favor; el pleno de la Asamblea decidió ingresar formalmente a la CONVEMAR, pese a que se evidenció opiniones divididas tanto de asambleístas gobiernistas como de oposición. CONVEMAR es el único instrumento internacional vinculante que reconoce las 200 millas de explotación marítima y que permitiría extender a 350 millas debido a la presencia de la prolongación natural de las cordilleras submarinas de Carnegie y Cocos (Diario El Telégrafo, 2012) No fue novedoso para muchos asambleístas el que CONVEMAR justifique la existencia de una ZEE de 200 millas, sino la posibilidad de extender la plataforma continental ecuatoriana hasta 350 millas sobre todo porque las plataformas tanto continentales como insulares presentan una extensión de la

cordillera de Carnegie misma que fundamenta una futura propuesta del Ecuador ante la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos para la extensión de la ZEE hasta 350 millas a partir de las líneas de base en el litoral ecuatoriano.

### **3.2 Posibilidades de Desarrollo Marítimo que brinda la CPPS a Ecuador.**

La Comisión Permanente del Pacífico Sur creada con la Declaración de Santiago de 1952 y fortalecida con la Declaración de Zona Especial de Pesca o Declaración de Lima de 1954 desempeñó un papel protagónico en los años 60 y 70, sobre todo ante la inexistencia de un mecanismo internacional sobre regulación de los espacios oceánicos. Una vez consumada la época de las reivindicaciones marítimas internacionales, sobre todo de Chile, Ecuador y Perú, y ante el desarrollo de las Conferencias de Naciones Unidas para el Derecho del Mar UNCLOS I, II, y III y la aprobación de CONVEMAR en 1982, la CPPS experimentó un rápido retroceso en las agendas marítimas de sus Estados miembros.

Su rol es muy amplio, y ha permitido a los países miembros fortalecer la cooperación intrarregional en temas de regulación pesquera, cambio climático, oceanografía y conservación de recursos naturales marítimos. En este sentido, es de trascendental importancia para nuestro país el Plan para Conservación del Medio Ambiente Marítimo del Pacífico Sudeste, en el que la CPPS da las pautas científicas destinadas a la protección de ciertas especies particularmente sensibles, que en nuestro caso son las ballenas, tiburones y especies altamente migratorias como es el caso del atún, y de aquellas que tienen ecosistemas en áreas sensibles como es el caso de las Islas Galápagos.

Con el apareamiento de la CONVEMAR en 1982, se han identificado diversos campos de complementariedad entre este régimen internacional y la CPPS<sup>25</sup>. Sobre todo en sus instrumentos internacionales para la conservación de recursos naturales a través de publicaciones científicas que se realizan se manera

---

<sup>25</sup> Remitirse al Anexo VIII para conocer los temas complementarios entre CPPS y CONVEMAR

mensual<sup>26</sup>; además de sus distintos mecanismos institucionales para la solución de controversias a entre Estados.

En el ámbito político, antes del surgimiento de CONVEMAR, la CPPS representaba el fruto de la libre determinación de los pueblos miembros, de poseer un mar territorial con el que pudieran proteger sus recursos de la depredación de flotas transnacionales. Desde el punto de vista idealista, representó la materialización de la muy noble idea de que la cooperación internacional puede priorizar el interés común versus el interés personal y egoísta racional de cada Estado. De hecho, antes de la CONVEMAR, la CPPS era el único instrumento con el que contaban sus Estados miembros para la cooperación marítima internacional. De esto se sigue que, incluso en materia de delimitación marítima, ningún Estado se haya pronunciado al respecto desde la creación de la CPPS en 1952 hasta el año 2007, año en el que Perú demandó a Chile por la inexistencia de límites marítimos internacionales entre estos dos Estados. Lo que deseo manifestar es, que la CPPS garantizaba un orden marítimo regional entre los 4 Estados miembros del sistema, la inexistencia de un régimen internacional de mayor jerarquía internacional, y el contexto internacional de conflicto de aquella época (guerra fría), motivó a la cooperación de estos Estados, y a la protección mutua de sus intereses, es por ello, que el comportamiento y motivación de estos Estados en las negociaciones de CONVEMAR haya sido estrictamente territorialista. Luego de la aceptación de CONVEMAR, Chile fue el primer Estado de la CPPS que se adhirió de manera formal al nuevo régimen internacional, y que reconoció de manera plausible los beneficios y complementariedad de la CONVEMAR a la CPPS. Para este fin tubo que reformar su Constitución y sus leyes internas, para hacerlas favorables a la aplicación de la CONVEMAR.

Nuestro país, por otro lado, ha sido el segundo país miembro de la CPPS en ingresar como miembro pleno de la CONVEMAR. Para ello, se ha preocupado de que sus intereses económicos y científicos no se vean afectados por la reducción de un mar territorial de 200 millas a 12 millas, y una zona económica exclusiva de

---

<sup>26</sup> En este sentido debemos aclarar que CONVEMAR no publica nada, sino el PNUD y también el PNUMA. Dichas publicación tiene el nombre de Regional Seas y puede ser encontrada en la página web de Naciones Unidas. La CPPS, por otro lado, realiza sus publicaciones mediante su revista "Pacífico Sur" y se la puede encontrar en su página web.

200 millas náuticas a partir de sus líneas de base. En este sentido, nuestro país ha considerado su ingreso debido a que se garantiza la protección de sus recursos marítimos, en especial, la protección de las ballenas, la regulación de su pesca y el control y protección de especial pelágicas altamente migratorias, y el trato preferencial como Zona Altamente Sensible a las Islas Galápagos. Es necesario indicar que, dentro de la Convención de Santiago de 1952, se otorga 200 millas al contorno de la islas de cada Estado signatario, razón por la cual, en la actualidad nuestras Islas Galápagos disfrutan de 200 millas de mar territorial desde sus líneas de base. Nuestro país, al ingresar a CONVEMAR, se ha garantizado de que dichas islas disfruten de los derechos de un Estado Archipelágico, y que dispongan de todos los espacios oceánicos de los que disfruta cualquier Estado signatario.

En la actualidad, la CPPS ha reducido su importancia e influencia política frente a la CONVEMAR dentro de las agendas marítimas de sus Estados signatarios; pero de ningún modo, en su importancia académica y científica. La CPPS colabora estrictamente con la Armada del Ecuador en la investigación oceanográfica, y ha permitido realizar innumerables adelantos en el diagnóstico del pacífico sudeste y del mar territorial ecuatoriano, otrora, de 200 millas náuticas. Al tener el Ecuador un mar territorial de 12 millas, se facilitará a la CPPS y a la Armada Nacional, de inigualable manera, la investigación científica, y sobre todo generar planes más estructurados de salvamento frente a posibles catástrofes naturales que puedan golpear nuestras costas, como es el caso del Fenómeno del Niño y de los Tsunamis.

Frente a ello, no debe pensarse a la CPPS y a la CONVEMAR como organismos antagónicos, sino, complementarios en muchos casos. Recordemos que la CONVEMAR no tiene las instancias de ejecución de planes de protección medioambientales como si los dispone la CPPS; ejemplo de ello son las recomendaciones que la CPPS realizó a la Asamblea General de Naciones Unidas, en el *marco del desarrollo de medidas básicas para la conservación de recursos marítimos y a la Evaluación del Estado del Medio Marino incluyendo aspectos Socio-Económicos* (United Nations Law of the Sea, 2010)

Del mismo modo, la CPPS realizó los estudios de la situación medio ambiental del Pacífico Sudeste. En el informe se cita: Los gobiernos de Chile, Colombia, Ecuador y Perú a través de la CPPS están experimentando un incremento consensual sobre la importancia del medio ambiente marino, para ello se han desarrollado nuevas tecnologías con el objetivo de limitar los impactos de las actividades humanas en los ecosistemas de la región. *La región del Pacífico Sudeste mantiene mecanismos vinculantes de cooperación marítima regional, dentro de ellos el más importante es el desarrollo operacional del Plan de Acción para la Protección del Medio Ambiente Marino de las Áreas Costeras del Pacífico Sudeste a cargo de la CPPS* (United Nations Law of the Sea, 2010)

Los Estados miembros de la CPPS, dieron un nuevo rol más complementario con la CONVEMAR, cuando en 2002 reafirmaron su compromiso con la CPPS y la cooperación marítima regional. Esto se vio reflejado en un fortalecimiento de su infraestructura marítima. Ejemplo de ello, en nuestro país es, el fortalecimiento de la CNDM y de INOCAR al igual que varias otras instituciones dedicadas a la investigación marítima como la DIGEIM de la Armada del Ecuador.

La CPPS brinda cuantiosas oportunidades de investigación marítima y no debe ser considerada como una institución obsoleta frente a la CONVEMAR. Nuestra situación geopolítica, sobre todo frente a las pesquerías de especies altamente migratorias como el atún, debe motivar aún más a las autoridades de nuestra nación a mantener el carácter científico de la CPPS y evitar su politización o incluso su olvido al existir la CONVEMAR. Cabe recalca que, incluso cuando la CONVEMAR ofrece medidas de cooperación internacional en conservación de recursos marítimos vivos, no significa que CONVEMAR, a través de la Dirección de Asuntos Oceánicos de Naciones Unidas, disponga de toda la capacidad técnica, financiera y logística para realizar estudios y generar recomendaciones sobre la situación de las diferentes regiones oceánicas del planeta. Por consiguiente, la CPPS es el organismo más efectivo, en cuanto se refiere a, cooperación científica regional para el estudio de los recursos marítimos del pacífico sudeste.

### **3.3 Posibilidades de Desarrollo Marítimo que brinda la CONVEMAR a Ecuador.**

A lo largo de este trabajo de disertación se han expuesto las distintas ventajas que brinda la CONVEMAR a nuestro país, así como también, se han expuesto los nuevos usos derivados de dichas ventajas. Deseo manifestar que, CONVEMAR es ante todo, un *conjunto de normas y principios destinados a favorecer la cooperación internacional*. En otras palabras, CONVEMAR no es una institución que dispone de instalaciones físicas, a diferencia de la CPPS, ni mucho menos de capacidad ejecutoria de las resoluciones resultado de la cooperación internacional entre Estados. CONVEMAR es aplicada a través de la Asamblea General de Naciones Unidas, dentro de su comité para asuntos marítimos y derecho del mar, además del Comité Internacional para los Fondos Marinos y el Tribunal Internacional del Derecho del Mar. En otras palabras, CONVEMAR es un régimen internacional que regula, norma y garantiza la cooperación internacional en aspectos sumamente vitales del uso de los espacios oceánicos, como la delimitación marítima, la conservación de los recursos, las normas sobre la explotación de los recursos naturales, la utilización de la alta mar, la solución pacífica de controversias, entre los más importantes. Se la ha considerado la Constitución de los Océanos, por su carácter universal, abre un sin número de oportunidades a los Estados en vías de desarrollo para garantizar la conservación de sus recursos naturales en el mar y también los motiva a la generación de una política marítima nacional con un enfoque internacional.

Nuestro país, que tradicionalmente permaneció como espectador de CONVEMAR durante más de 20 años, es ahora su flamante integrante, frente a ello pueden plantearse un sin número de prerrogativas, temores y también esperanzas sobre el potencial beneficio de la aplicación de CONVEMAR en nuestro país. Mismas que deseo, en la medida de lo posible, aclarar en este punto.

Uno de los puntos más emblemáticos de nuestro país, y que fue durante las negociaciones de CONVEMAR nuestro caballo de batalla, fue la irreductibilidad de un mar territorial de 200 millas. La premisa fue nuestra pertenencia al sistema marítimo del pacífico sudeste, y la firma del Convenio de Santiago de 1952. La posición del Ecuador en las negociaciones de UNCLOS III se caracterizó por una

*permanente ratificación de su tesis del mar territorial de 200 millas, la cual halló acogida dentro de la nueva Convención (Tobar, 1978)*

En este sentido, el Dr. Alfredo Luna Tobar, ilustra un punto que se mantuvo inalterable durante 30 años; y que ha tomado raíces en la posición actual del público ecuatoriano frente a la CONVEMAR. Así, el primer tema de gran debate, fue, es y será la cuestión de la soberanía del mar territorial ecuatoriano hasta sus 200 millas desde las líneas de base. La Constitución ecuatoriana es clara en manifestar que el espacio territorial es irreductible, posición que se refleja de igual modo en el código civil. Sin embargo, la idea de poseer *efectivamente* 200 millas de mar territorial es un pensamiento idealista para un Estado en vías de desarrollo. Ya que se necesitaría de una gran infraestructura tanto civil y militar para garantizar la seguridad y explotación eficiente de cada espacio marítimo del mencionado mar territorial. Nuestro país simplemente no dispone por el momento, de dicha capacidad independiente y auto sostenible de producir tecnología destinada a la posesión efectiva del mar territorial de 200 millas.

Vislumbramos entonces la primera ventaja que ofrece CONVEMAR a nuestro país: *Dominio efectivo de su mar territorial*. La lógica es simple, la capacidad efectiva de dominar un espacio físico se halla en función del desarrollo tecnológico de un Estado, al igual que de los instrumentos de los que libremente pueda disponer sin comprometer el desarrollo económico del mencionado país. CONVEMAR nos brinda justamente esto, una posibilidad de alcanzar la posesión efectiva de nuestro mar territorial.

La cuestión de la soberanía quedaría resuelta mediante la división de las antiguas 200 millas de mar territorial en *espacios oceánicos*<sup>27</sup> en los cuales el Estado ribereño ejerce soberanía tanto en el Mar territorial y en la Zona Contigua y derechos de soberanía en la ZEE, mismos que hacen eco de la doctrina de capacidad efectiva de un Estado para explotar sus recursos naturales; y de no poder hacerlo, concesionarían su ZEE a otro Estado. Por consiguiente la soberanía no se pierde, se mantiene, pero se da al Estado ribereño la capacidad de ejercerla, si es su posibilidad, dentro de las 200 millas de ZEE.

---

<sup>27</sup> Se pueden consultar los espacios oceánicos de CONVEMAR en el segundo capítulo de esta investigación.



la proyección de las líneas de base rectas de las que en la actualidad goza nuestro archipiélago y que le permiten la posibilidad de plantear ante la CONVEMAR, bajo el artículo 76 de la Convención, la extensión de su ZEE y plataforma submarina hasta las 350 millas, debido a que desde las islas Darwin y Wolf se extiende naturalmente la cordillera de Carnegie.

Ahora bien, gracias a la geografía del litoral tanto continental como insular de nuestro país, se han trazado líneas de base rectas, con el objetivo de maximizar nuestra proyección exterior hacia la ZEE. En CONVEMAR, las islas deben sostener un determinado tamaño para ser consideradas justamente como islas y poder ser utilizadas como puntos de unión de líneas de base. Al ser las Islas Wolf y Darwin de pequeña extensión<sup>28</sup>, corren el riesgo de no ser consideradas dentro de CONVEMAR como puntos de proyección para líneas de base, sin embargo, gracias a que históricamente existieron asentamientos humanos, al igual que por razones históricas han sido usadas como punto de faena de barcos balleneros, mantienen su estatus de islas y no de islotes con lo que mantienen en la proyección final dentro de su ingreso a CONVEMAR.

Otro punto tradicionalmente importante en Galápagos es su estatus de zona sensible. Mediante CONVEMAR simplemente se refuerza la posición sostenida por el Ecuador en la CPPS sobre la sensibilidad del mar adyacente a las Islas Galápagos. Esta posición dispone que, se convierta al Mar territorial y a la zona contigua en zona de reserva ecológica libre de faenas de pesca de grandes flotas y en las que nuestro país pueda ejercer labores de fiscalización. Por consiguiente, el reconocimiento internacional de los espacios oceánicos y la sensibilidad ecológica de las Galápagos son internacionalmente reconocidas y a su vez permiten planificar la extensión de la plataforma continental desde las Islas Wolf y Darwin.

Como hemos tratado en el punto 3.2 de este capítulo, la extensión de la plataforma continental ecuatoriana es un beneficio real de CONVEMAR. Desconocida por amplios sectores de nuestra sociedad ecuatoriana es la posibilidad de extensión de nuestra plataforma submarina hasta 350 millas a partir

---

<sup>28</sup> Remitirse al Anexo XI

de las líneas de base<sup>29</sup>. El principio es sencillo, y al igual que en el punto 3.2 deseo volver a enunciarlo y resumirlo de esta manera: *Si la plataforma continental presenta una extensión natural es inmediatamente considerada por la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos a extensión de soberanía de hasta 350 millas náuticas*. Ecuador dispone de una plataforma continental algo única en su morfología. Estudios de la DIGEIM enfatizan la existencia de una cordillera que se extiende desde nuestra ZEE hasta galápagos. La cordillera se llama Carnegie y está constituido por una serie de nódulos submarinos que se prolongan, constituyéndose en una gran ventaja para nuestro país en beneficio de una posible extensión de la ZEE hasta 350 millas náuticas y que haría que tengamos una ZEE desde Galápagos hasta nuestro continente, algo imposible de alcanzar mediante nuestra antigua concepción de los espacios oceánicos nacionales.

De la misma manera al norte de las Islas Galápagos existe una cordillera, la de Colón, que permitiría de igual modo, justificar ante la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos la extensión hasta 350 millas al norte de Galápagos, posición que fue ilustrada en párrafos anteriores de este punto 3.3. De esta manera apreciamos que la CONVEMAR brinda a nuestro país grandes ventajas, de acuerdo a nuestra capacidad tecnológica y a nuestra capacidad efectiva de poseer nuestra ZEE y mar territorial.

Finalmente, un beneficio importante es el de seguridad nacional. Gracias a los distintos espacios oceánicos que nos brinda la CONVEMAR, se permitirá a las Fuerzas Armadas, generar un mayor control del territorio marítimo nacional, sobre todo ante el flagelo del narcotráfico procedente de países vecinos e incluso de la trata de personas desde nuestro país, ya sea como punto de origen o como país de tránsito.

Frente a ello, hemos sido testigos del aumento de la piratería en la región del Golfo de Guayaquil y sobre todo del tráfico de drogas mediante barcasas e incluso sumergibles construidos por las mismas organizaciones delincuenciales. Frente al tema tan en boga de la seguridad marítima en nuestras costas, es fundamental mencionar que con las 12 millas de mar territorial que de ahora en adelante poseeremos, el control del narcotráfico, migración, piratería, entre otros

---

<sup>29</sup> Remitirse al Anexo X

males públicos globales, serán combatidos de una manera más eficiente para la Armada del Ecuador. Vigilar un mar territorial de 12 millas implica un menor gasto al Estado en armamento y capacidades logísticas que el vigilar y controlar un mar territorial de 200 millas. Recordemos nuevamente el concepto formulado por Hugo Grocio al afirmar que mar territorial es el espacio marítimo que efectivamente podemos poseer (Groot, 1989). La capacidad efectiva del Ecuador aumenta al mantener un mar territorial de 12 millas náuticas y permitirá un empleo efectivo y eficiente de los recursos materiales de los que dispone nuestro país.

Estos son los beneficios reales que en teoría ofrece la CONVEMAR. Y afirmo en forma teórica debido a que el afirmar que la CONVEMAR efectivamente produciría estos efectos al corto plazo sería expresar una idea sin fundamento real y carente de todo estructural realismo. Ecuador amplía su margen de maniobra al ser miembro de la CPPS y de la CONVEMAR. Ninguno de ellos disminuye el campo de accionar de nuestro país sobre sus intereses en mar. Es necesario afirmar que, CONVEMAR representa un régimen internacional altamente beneficioso para el Ecuador y que de ningún modo reduce o afecta su soberanía. Pese a que la potencialidad de sus beneficios es demasiado grande, la adhesión a CONVEMAR seguirá siendo un tema de debate ante el público nacional.

## Conclusiones

- De nuestra investigación podemos concluir que la evolución del derecho del mar es simplemente un resultado normal del cambio en el equilibrio de poderes temporales en la arena internacional. La cooperación producida en el pleno de las conferencias sobre derecho del mar UNCLOS I, II y III es consecuencia de intereses individuales basados en cálculos realistas de ventajas comparativas e incremento de márgenes de maniobra. Frente a esto debemos concluir frente a la evidencia presentada que CONVEMAR representa los esfuerzos en la creación de un nuevo sistema marítimo internacional que reemplace a los distintos regímenes regionales creados desde los años 40.

Aunque tiende a idealizarse a la CONVEMAR, sobre todo al llamarla “la constitución de los mares”, es el resultado del cálculo individual de poder de cada Estado, tanto de desarrollados como de aquellos en proceso de desarrollo. Podríamos concluir ante este punto que CONVEMAR superpone el interés personal hasta cierto punto, y que satisface, hasta cierta medida, los objetivos nacionales de cada país, que conciertan en cooperación con el objetivo de evitar el conflicto y la conflagración a nivel internacional.

Del mismo modo, concluimos en el capítulo primero que, un Estado debe ejercer soberanía dentro del espacio territorial del que efectivamente pueda poseer. El concepto de posesión efectiva de los mares, ilustrado por Grocio nos advierte de la imposibilidad de poseer todo el mar territorial. En la actualidad este principio hace eco en la formulación de la CONVEMAR. En la que un mar territorial de 12 millas permite a la mayoría de Estados del mundo (mismos que en su mayor parte son países en vías de desarrollo) un control efectivo y eficiente de su mar territorial. Del mismo modo, el concepto de soberanía es dividido entre soberanía efectiva y derechos de soberanía. La soberanía efectiva se halla en función de la posesión efectiva del mar territorial, y los derechos de soberanía giran en torno a la capacidad tecnológica y material de un Estado de disponer de los recursos en su ZEE. De esto se sigue que, los espacios oceánicos dentro de

CONVEMAR se hallan divididos en estricta forma jerárquica, desde el mar territorial, en el que el Estado ejerce completa soberanía, pasando por la zona contigua en la que el Estado Fiscaliza y finalmente en su ZEE en la que mantiene derechos de soberanía. De ahí que, para nuestro país haya sido ampliamente debatible el ingreso a CONVEMAR, ya que suponía la reducción de 200 millas de mar territorial en las que Ecuador, en base a su capacidad tecnológica, debía ejercer soberanía efectiva.

- CONVEMAR presenta diversas alternativas ante las crisis energética, alimentaria, de cambio climático y de conservación de recursos naturales. Facilita la cooperación internacional en estos temas ya que ella brinda un marco legal internacionalmente reconocido que permite a los Estados generar mecanismos multilaterales de intercambio de tecnologías y sobre todo instituciones que permitan evaluar los estados actuales y reales de los océanos.

Del mismo modo, CONVEMAR dispone de instancias de solución de conflictos, una característica muy novedosa y a la vez controversial por los temas que maneja la Convención. En este sentido, el Tribunal Internacional para el Derecho del Mar, es la instancia encargada de recibir los litigios, que por lo general son de delimitación marítima entre Estados. Aunque los fallos del Tribunal Internacional para el Derecho del Mar no tienen un carácter vinculante, y por consiguiente de aplicación coercitiva hacia los Estados, sus resoluciones repercuten enormemente en la solución de un conflicto, ya que amplían o acortan el margen de maniobra de los Estados (dependiendo de sus fallos). De esto concluimos que, para los Estados sin capacidad de proyección militar para defender sus intereses en el mar, y ante un diferendo marítimo frente a otro Estado, utilizan las resoluciones del Tribunal como un mecanismo para incrementar o disminuir la imagen en el exterior de un país ignorando así, incrementar o disminuir la credibilidad y madurez internacional de un país. De esta manera, aunque dentro de un diferendo marítimo, las resoluciones del Tribunal no son vinculantes, si repercuten sobre la imagen de un país en el exterior.

Como ejemplo de aquello, analizamos el caso de la delimitación marítima entre Ecuador y Perú y de igual modo analizamos el estado actual del problema de límites entre Chile y Perú. De esto concluimos que, la Convención de Santiago de 1952 y la de 1954 son claras en manifestar que, aunque no se nombre al paralelo geográfico como límite marítimo internacional entre los distintos Estados miembros de la CPPS, este está *sobreentendido, implícito* y confirmado en su utilización por la costumbre entre Estados. Frente a esto, la Convención es clara en manifestar que frente a presencia de islas cercanas a la frontera internacional, el paralelo geográfico servirá como límite entre dichos Estados. Como evidencia de esto, Ecuador ha manifestado la existencia de islas en el sector de Boca de Capones con lo que el límite marítimo queda ratificado entre Ecuador y Perú, utilizando el paralelo geográfico para ello. Esto no debe significar que, nuestro país apruebe una resolución de desconocimiento de los límites marítimos entre Chile y Perú, es decir un desconocimiento arbitrario de los mismos como ha ocurrido en el caso peruano al modificar sus líneas de base con mediante resolución ejecutiva en el año 2005, y que está destinada a realizar un proyección marítima distinta utilizando el método de la bisectriz. Es por ello que, Ecuador publicó en la Secretaria de Naciones Unidas, la Carta Náutica del Ecuador con lo que se constata la posición limítrofe del Ecuador tanto con Colombia como con Perú.

- Finalmente podemos concluir que tanto la CONVEMAR como la CPPS ofrecen oportunidades de desarrollo marítimo a nuestro país. En primer lugar, la CPPS es un organismo que, pese a su disminución de importancia política frente a la CONVEMAR, se ha constituido como una institución invaluable en la investigación científica marítima en nuestra región del pacífico sudeste. Debemos entender que, este organismo es complementario y no antagónico de la CONVEMAR, algo que hemos repetido a la largo del capítulo primero y tercero. La CPPS se quedará mucho más tiempo con nosotros y veremos una cooperación en aumento entre los Estados miembros de la CPPS sobre todo en el campo de las pesquerías y de la conservación de recursos naturales y en conjunción con

Naciones Unidas y las resoluciones que pueda tomar mediante la aplicación de la CONVEMAR. Confío en que se observará una creciente participación de nuestro país como miembro pleno tanto de CONVEMAR y al interior de la CPPS al ser su segundo miembro es adherirse a la Convención.

Por otro lado, se han analizado los potenciales beneficios que la CONVEMAR presenta a nuestro país. Analizamos los beneficios reales, entre los que nombramos, la cuestión de la soberanía efectiva y los derechos de soberanía, así como también, la extensión del Mar territorial y la Seguridad Marítima Nacional; son temas abiertos a debate en el contexto nacional. Afirmamos que un mar territorial de 12 millas permitirá incrementar la eficiencia de su posesión efectiva y del mismo modo proyectar fuerzas de apoyo al Estado (Fuerzas Armadas) contra males públicos globales como el narcotráfico y la trata de personas.

Es precisamente en este punto, el de seguridad nacional, en el que un mar territorial de 12 millas y una zona contigua de igual 12 millas, facilitarían la aplicación de planes de defensa interna contra estos nuevos flagelos. De manera categórica, denunció que, aunque existe la capacidad operativa de Fuerzas Armadas, el Estado no cuenta con instituciones independientes para la correcta aplicación de CONVEMAR en nuestro país. Esto podría resultar en un vacío legal sobre todo a la hora de fiscalizar el mar territorial, su zona contigua y su ZEE. Espero que con el paso del tiempo surja esta *“institucionalidad marítima nacional”* y podamos dirigir una política oceánica encaminada a la total aplicación de la CONVEMAR.

## Bibliografía

- ACNUR. (2008). <http://www.unhcr.org/refword/docid/49fac822.html>.
- Asiatic Development Bank. (2009). *The economics of climate change in Southeast Asia: a regional review*. Tokyo.
- Autoridad Internacional de los Fondos Marinos. (2000). *Reglamento de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos*. New York: United Nations Publications.
- Carrizosa, A. V. (1976). *El Nuevo Derecho del Mar*. Bogotá: Editorial Temis.
- Comisión Oceanográfica Intergubernamental/PNUMA. (2010). *Blue Carbon: The Role of Healthy Oceans in Binding Carbon*. New York: PNUMA, UNESCO, FAO.
- Diario El Telégrafo. (23 de Mayo de 2012). La Asamblea Nacional Aprueba la Adhesión del Ecuador a la CONVEMAR. *El Telégrafo*, pág. 5.
- Dirección General de Intereses Marítimos. (2005). *Ecuador Marítimo del Siglo XXI*. Guayaquil: Armada del Ecuador.
- Fischbeck, J. C. (October 1997). Emissions from Ships. *Science* N° 5339, 278.
- Glantz, M. H. (1990). *Man, State, and Fisheries: An Inquiry into some societal constraints that affects fisheries management*. New York: Columbia University Press.
- Gold, M. A. (1982). *Geopolítica de la Energía*. Buenos Aires: Fraterna SA.
- Goyes, P. (2008). *Límite Marítimo Ecuador-Perú*. Quito: Armada del Ecuador.
- Groot, H. v. (1989). *Mare Liberum*. Amsterdam.
- International Maritime Organization. (2010). *Piratería y Robos a mano armada*. London: IMO.
- Keohane, R. (1998). *After Hegemony*. Princeton: Princeton University Press.
- Krasner, S. (1980). *Structural Causes and Regime Consequences: Regimes as Intervening Variables*. New York.
- Lara, J. S. (1980). *Reflexiones sobre el Derecho del Mar*. Quito: Editorial Universitaria.
- Marintek, Econ Center for Economic Analysis. (1999). *Study of greenhouse gas emissions from ships*. Oslo, Norway.

- National Research Council. (2003). *Oil in the sea III: Inputs, Fates and effects*. Washington, DC.: National Academy Press.
- Nelson, L. (2007). *United Nations Convention of the law of the sea 1982 A commentary*. Virginia: Martinus Nijhoff Publishers.
- O'Neill, W. (2003). IMO 30 years of change, 30 years of progress. *Maritime Policy and Management*, 3-4.
- Rosenne, N. y. (2008). *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 A commentary Volume II*. Virginia: Nijhoff Martinus Publishers.
- SC. (123). zc. 1(34).
- Security Council of the United Nations. (2008). *Resolution 1814*.
- Shuleykin, V. (1990). Energy Resources. *United Nations Atlas of Oceans*.
- Stavropoulos, C. (2008). Procedural Problems of the Third Conference on the Law of the Sea. En *United Nations Convention of the Law of the Sea 1982* (págs. viii - xv). Virginia: Martinus Nijhoff Publishers.
- United Nations General Assembly. (2010). Portal de la labor de Naciones Unidas sobre Cambio Climático. *UN Document: A/64/350*. New York: <http://www.un.org/wcm/content/site/climatechange/gateway>.
- United Nations Law of the Sea. (2010). *Regular Process for Global Reporting and Assessment of the State of the Marine Environment, Including Socio-Economic Aspects*. New York: UN.
- United Nations Publications. (2005). *Ecosystem Approaches and Oceans*. New York City: United Nations Publications.
- United Nations University. (2009). *Ecosystem Approaches*. New York: United Nations Publications.
- US Commission on Ocean Policy. (2006). *An Ocean Blue Print for the XXIst Century*. Washington DC: US. Department of State.
- Vierros, D. a. (2006). *Implementing the ecosystem approach in open ocean and deep sea environments*. Yokohama: United Nations University-Institute for Advanced Studies.
- World Bank . (2010). *The Sunken Billions, the Economic justification for Fisheries Reform*. Washington DC: World Bank.
- Young, O. (1998). *International Cooperation: Building Regimes for Natural Resources and the Environment*. Ithaca: Cornell University Press.

## **ANEXOS**

## ANEXO I

### LOS ORÍGENES DEL DERECHO DEL MAR.

La evolución histórica de las naciones, desde tiempos antiguos ha tenido su origen y desarrollo en las orillas de los mares y los ríos. Roma inició su expansión política, económica y militar a través del mar mediterráneo. La antigua Grecia de Alejandro Magno alcanzó su grandeza con la conquista del imperio Persa, gracias al dominio del mar Egeo. En nuestro país, las culturas Huancavilca, y Valdivia hicieron del mar su fuente de subsistencia y de comercio.

Por consiguiente el mar es una realidad inseparable de la esencia emprendedora del hombre. Motivada ineludiblemente por su necesidad de supervivencia y luego por su ambición de riqueza y poder. Con el devenir de los siglos, desde el apareamiento de las grandes civilizaciones, el uso de mares ha sido ampliamente discutido, sobre todo en la dimensión jurídica del tema.

Frente a esto la evolución del derecho del mar, tendrá mucho camino que recorrer hasta su codificación definitiva en la tercera conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar. De esto se sigue que, se deba dividir el proceso de evolución histórica del Derecho del Mar en las siguientes etapas. La primera abarca el uso de los mares y su legislación en el Imperio Romano y los aportes de Justiniano. La segunda recorre el tránsito del derecho del mar desde los siglos XV hasta el advenimiento de la creación de las Naciones Unidas. Y finalmente la tercera nos conducirá desde la codificación definitiva del derecho del mar desde los años cincuenta del siglo XX hasta la actualidad.

### EL IMPERIO ROMANO Y EL DOMINIO MARÍTIMO.

Años posteriores a la abolición de la República Romana, y el posterior surgimiento del Imperio Romano, el uso del mar Mediterráneo –principal medio de comunicación y comercio entre la urbe y las provincias- recibió una especie de reivindicación jurídica, a través de las publicaciones de *Justiniano*. Jurista romano que proclamó el uso o “*libre navegación*” del mar Mediterráneo para todos los ciudadanos romanos. Afirmando al mismo, como de *res communis* para los ciudadanos del Imperio. Esta proclamación del Imperio Romano, es de

transcendental importancia para el estudio del Derecho del Mar ya que pone fin a la creencia griega, de que la navegación de los mares debía ser de derecho divino o *res nullius*.

Frente a esto, cabe mencionar que, como en casi toda reivindicación marítima, la variable económica tiene gran importancia como promotora de la misma. Es ella en última instancia la encargada de la evolución jurídica del uso de los mares. Era claro que, para el Imperio Romano, la vía de comunicación y comercio más viable era a través de la navegación del Mediterráneo, y que por tanto, todos los esfuerzos militares y políticos, estarían dirigidos a afirmar el principio de la *libre navegación* por el mismo. Esta necesidad de libertad permitió el nacimiento del concepto de *libertad de navegación de los mares*; herencia propia del proceso de reivindicación de las rutas marítimas del Imperio Romano. Dicho concepto, fue modificado posteriormente en el transcurso del siglo XV a XX que será abordado posteriormente.

Sin mayores aportaciones al Derecho del Mar. Llegamos al siglo XV y al nacimiento del colonialismo y mercantilismo en Europa; mismos que abrirán las puertas a la codificación del Derecho Marítimo Tradicional, como factor geopolítico ante la futura competencia naval por el dominio de las rutas marítimas comerciales internacional de las distintas potencias colonizadoras europeas: España, Portugal, Inglaterra, Holanda y Francia.

## **EL DERECHO DEL MAR ENTRE LOS SIGLOS XV A MEDIADOS DEL SIGLO XX.**

El Derecho Marítimo Tradicional se desarrollará entre los siglos XV y XIX como una justificación de las empresas coloniales de Europa y otros continentes. A partir de 1492, América se convierte en el emporio ambicionado por las potencias colonizadoras del viejo mundo. Producto de una revolución en la tecnología de construcción de los navíos, la navegación en los océanos se hizo posible sin límite de distancia, ni de tiempo. Así, el comercio mundial, tuvo una suerte de expansión jamás vistas en épocas anteriores en la Europa medieval.

Producto de esto, el nivel de comunicación interoceánico, se desarrollo vertiginosamente, y se pudo crear rutas ordinarias de navegación entre las

colonias y sus centros colonizadores. El surgimiento del modelo *centro-periferia* eminentemente colonial, tendrá como columna vertebral, el comercio interoceánico; y el dominio marítimo y naval serán considerados como los eslabones principales de transferencia de riqueza de las periferias hacia los centros de desarrollo.

De ello podemos concluir, no solamente las implicaciones económicas, que dicho sea de paso, serían ampliamente ventajosas para los centros colonizadores, sino también, las implicaciones políticas y militares que traería consigo el descubrimiento de tan vastos puntos de extracción de materias primas. En palabras de Jacques Pirenne **“en cuanto se manifiesta la gran expansión colonial de Portugal y España, toda Europa se ve arrastrada en la esfera económica hacia el capitalismo y en la política hacia el absolutismo”**.<sup>30</sup>

El nacimiento de los absolutismos monárquicos en Europa sobre todo en los siglos XVI Y XVII traerían al escenario colonial nuevos desafíos. El principal, el asegurar los nexos de comercio entre las colonias y sus respectivas metrópolis. El mar, es nuevamente el escenario, organizándose el mundo para ello en bases expansivas destinadas a la protección de las rutas de navegación. Estos puntos de avanzada buscaban expandir aun más la exploración de posibles fuentes de recursos de ultramar. Dicha expansión logística –característica propia del sistema capitalista- indujo a la inevitable conflagración de intereses marítimos entre los estados colonizadores. Las variables geopolíticas toman notable consideración en la arena de la política internacional, y la lucha por el mantenimiento de las fuentes de extracción de los recursos naturales promueve una carrera en la supremacía naval entre los estados. Es en este momento histórico, cuando el *poder naval* entra en acción ante la protección de las industrias nacionales de los estados colonizadores.

Surgirá en la política internacional dictada por los monarcas europeos – especialmente en los reinos católicos- una suerte de derecho de la *guerra justa*. Dicho concepto ampliamente desarrollado por José María Ots Capdequi, manifestaba la necesidad de hacer la guerra a cualquier agente externo o interno

---

<sup>30</sup> Heckscher Eli. “La época mercantilista en Europa” México 1979, Pág. 49.

que ponga en riesgo la explotación intensiva de las colonias (especialmente españolas). El concepto de *guerra justa* se hallaba muy en común con el tipo de colonización española, el cual era eminentemente individual y altamente centralizado en el poder de la monarquía. A diferencia del británico y holandés que sentaron las bases de su colonización mediante las compañías de capital mixto, tanto público como privado. Será justamente esta última característica de la colonización, la de tipo mixta, que facilitará el desarrollo marítimo internacional, debido a la amplia gama de estímulos, sobre todo las prebendas reales sobre las compañías y sus derechos de posesión sobre los territorios de ultramar descubiertos.

Así, Inglaterra y Holanda se preparaban mejor que cualquier otra nación, en su transición de la edad media a la época moderna. El desarrollo de las compañías de colonización y exploración tienen inmediatas consecuencias en la política naval. El comienzo del desarrollo de la división internacional del trabajo, dispone que las periferias abastezcan a las metrópolis de materias primas, dicha especialización de las colonias demandó un desarrollo cada vez mayor de los medios de transporte marítimos, surgiendo de esto, un crecimiento en el tránsito comercial por los océanos del mundo. Este crecimiento del comercio mundial, produjo una dilatación del control en los océanos, al existir mayor demanda de materias primas, sobre todo, de oro y plata. La seguridad en los océanos se vio sacrificada ante la cada vez mayor necesidad de acumulación de capital.

La falta de normas y reglas en el tránsito por los océanos hizo posible el apareamiento de la piratería en gran escala sobre todo en los mares americanos de dominio español. De esto se sigue que, desde el punto de vista político, económico y militar, el incrementar el poder naval en los océanos, serviría como la única garantía de transferencia de riqueza de las periferias a los centros. En otras palabras, son los Estados, en última instancia, los que promulgan e imponen sus propias reglas en el uso de los mares. Surge así el primer problema marítimo internacional moderno. El problema de la libertad de los mares.

Este problema nace de la necesidad de convenir en dos puntos principales la *convivencia* y la *cooperación*. Frente a ello surge una muy amplia fuente de lineamientos teóricos sobre el naciente Derecho del Mar. Uno de los aportes más

importantes fue el del holandés Hugo Van Groot o Hugo Grocio. En sus funciones de abogado de la compañía holandesa de las Indias Orientales, se ocupó plenamente del tema de la libertad en los mares plasmada en su obra *Mare Liberum*. Grocio plantea el alegato que asistía a los holandeses para comercializar con las Indias Orientales y con colonias portuguesas. Refuta los argumentos portugueses e invoca el derecho natural que permite a los *pueblos de Europa* **“ejercer el comercio y la navegación con otras regiones donde no hay título de soberanía que puedan ser opuestos a los de sus habitantes”**<sup>31</sup>. Para Grocio el mar tiene la característica de *imposibilidad de ocupación o posesión* debido al principio filosófico que dicta, **“la posesión, implica una ocupación materia: el corpus y el animus; el mar no podrá ser poseído jurídicamente en toda su extensión”**<sup>32</sup>. Las publicaciones de Grocio crean un despertar en los lineamientos doctrinarios sobre libertad de los océanos, algunos de ellos totalmente contrarios y otros a favor, entre los principales constan, *De justo imperio lusitanorum asiatico*<sup>33</sup> (*Del justo imperio asiático luso*) de Fray Serafín de Freytas. *De dominio maris* (*El dominio marítimo*) de William Welwood.

Por otro lado el concepto de *mar territorial* aparece como una consecuencia de las medidas destinadas a la defensa costera, especialmente frente a la piratería y a los bloqueos de puertos. El concepto de mar territorial es ampliamente desarrollado por otro jurista holandés. Cornelio Van Bynkershoek en su obra *De Dominio maris disertatio*, admite la posesión del mar por parte del Estado, como una prolongación de la soberanía territorial. Para Bynkershoek el Estado ribereño puede incorporar a su soberanía aquello que efectivamente puede poseer. Este raciocinio de posesión efectiva de los Estados en el mar, es traducido en el *dominio efectivo del mar territorial*. Dicho dominio efectivo descansaba en la tesis del tiro de cañón, tesis que posteriormente desembocaría en la interpretación del dominio efectivo de las tres millas náuticas.

El mar es ya, objeto de doctrina jurídica y se presta a una suerte de regularización en sus rutas de comunicación interoceánicas. A partir de la tesis de Dominio

---

<sup>31</sup> Van Groot Hugo. *“Mare Liberum”* Ámsterdam, Países Bajos 1989. Pág. 55.

<sup>32</sup> Van Groot Hugo. *“Mare Liberum”* Ámsterdam, Países Bajos. 1989 Pág. 63.

<sup>33</sup> Nótese la alusión al principio de *Guerra Justa*, manifestado ampliamente por los reinos colonizadores católicos.

Efectivo de Bynkershoek, el desarrollo del Derecho Marítimo Tradicional entra en todo su vigor. Este, estará basado en la costumbre o derecho de gentes y en las prácticas, códigos de los almirantazgos. Sin embargo, persistirá la incertidumbre y la contraposición entre los conceptos de *dominio marítimo* frente a la *libertad de los mares*.

El Derecho Marítimo Tradicional, a partir de este momento, se centrará únicamente en dos partes: la primera relacionada al comercio y navegación, y la segunda relacionada a asuntos de guerra tales como beligerancia, bloqueos navales y estatutos de neutralidad. Sin embargo es necesario aclarar, la escasa normatividad relacionada a la delimitación marítima; ella se circunscribe en esta época solamente a la jurisprudencia de los tribunales nacionales de cada estado.

La navegación y el comercio fueron reguladas por tres reglas (basadas en el derecho consuetudinario) generalmente admitidas por los estados, esta eran:

- **El derecho del Estado ribereño a extender su jurisdicción dentro de límites razonables**, a una zona denominada Mar territorial.
- **La libertad de alta mar**, es decir en el espacio marítimo situado fuera del mar territorial.
- **La libertad de pesca en alta mar.**

Este conjunto de reglas, forma el núcleo de la teoría de la extensión del mar territorial de tres millas propuesto por Gran Bretaña y los Estados Unidos de América. No hay duda, de la utilización de las tres millas de mar territorial como principio rector del Derecho Marítimo Tradicional, coincidiera con la hegemonía mundial, de Gran Bretaña. El aislamiento europeo termina con la expansión marítima del Imperio Británico; imponiéndose en todos los mares la supremacía naval del Reino Unido. Esta supremacía naval se hallaba en función de la creciente demanda de libertad de navegación, sobre todo de otras potencias navales, pero especialmente en función del control de puntos estratégicos en el comercio internacional, como fue el caso del canal de Suez. En el siglo XIX y finales de los años 1945, el factor decisivo en el comercio y control de las rutas marítimas será en última instancia el *poder naval* de cada estado.

Cabe resaltar que, el uso de las teorías de delimitación del mar territorial, de las tres millas náuticas a partir de la bajamar, se encontraba en estricta función de las necesidades de las potencias navales de turno. Una ampliación del control en las aduanas, en la defensa y seguridad de las rutas marítimas y la creciente protección a las nacientes industrias nacionales, amplió el uso de la regla de las tres millas náuticas a la mayoría de Estados. Sin embargo, la generalización de debates sobre la validez de dicha teoría en Estados con costas adyacentes a otros Estados, o la revolución tecnológica naviera, que permitía la construcción de buques más rápidos, determinó la necesidad de una primera codificación del derecho del mar. Nace de esta manera el *Reglamento de París*, en el cual, se comienza la extensión del mar territorial de tres millas a seis, y en casos especiales a doce millas náuticas.

América Latina tampoco se mantuvo ausente del concierto internacional en lo referente al derecho del mar. Chile en el año de 1855 acepta el Reglamento de París, y nuestro país lo hace en el año de 1857; sin embargo el reglamento no gozaba del carácter de tratado internacional, ni mucho menos de organismo internacional. Razón por la cual, la interpretación se hallaba en función de la legislación y situación geográfica de cada Estado. ***“las tres millas no fueron por consiguiente, un principio de derecho internacional generalmente aceptado sino la práctica jurídica de algunos países”<sup>34</sup>***.

El siglo XIX finaliza históricamente con el inicio de la primera guerra mundial. El período comprendido de 1914 a 1918 alteró profundamente el panorama político en Europa y en sus colonias. Entre ellos, la desaparición del Imperio Austro – Húngaro, la toma del poder por parte del Bolchevismo en Rusia, la firma del Tratado de Versalles, creación de la Sociedad de las Naciones; las disminuidas capacidades económicas de las potencias victoriosas, Francia, Rusia, Inglaterra, permitieron a los Estados Unidos de América alzarse como dueño del sistema financiero internacional, especialmente de la deuda europea producto de la guerra. De 1919 en adelante, los factores geopolíticos que gobiernen las relaciones marítimas internacionales serán deferentes y más complejos. Ello se demuestra sobre todo en la Conferencia de Ginebra sobre el desarme naval,

---

<sup>34</sup> Marsterson William. *“Jurisdiction in marginal seas”*. New York, USA. 1929. Page 123.

reunida en 1927 entre Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia, Italia y Japón. En ella se discutió la posibilidad de paridad entre las diferentes marinas de guerra de dichos Estados. Para ello se adoptó la fórmula de paridad de fuerzas de Estados Unidos y Gran Bretaña, y una participación menos de los otros Estados de la conferencia.

El primer objetivo geopolítico de los Estados, será en esta época, el control de los buques mercantes de cualquier nación en la alta mar. Nuevamente, se discute el papel protagónico de los Estados ribereños sobre su soberanía en el mar adyacente. De esto se sigue que, al no existir un sistema regulador sobre el uso de los mares, los Estados, procederían a las llamadas *reivindicaciones sobre el mar territorial*. El desconocimiento unilateral de los Estados Unidos del Reglamento de París de 1850, y los posteriores abordajes de naves mercantes en la alta mar permitió a otras potencias adoptar medidas similares. Estos hechos llevaron al senado estadounidense en el año de 1922 a la adopción de medidas a favor de la extensión del mar territorial. Este pronunciamiento fue impulsado sobre todo, por el embargo a los cargamentos de licor que eran transportados a las principales ciudades portuarias de Estados Unidos. De esta manera surge un nuevo concepto, el *área de control aduanero*. Ella correspondía a una extensión adicional de cuatro millas náuticas a partir del final del mar territorial de tres millas náuticas. Extendiendo la jurisdicción del Estado hasta las siete millas. Además del creciente uso de un área de defensa militar de cinco millas náuticas adicionales. Así, se llegó a las doce millas náuticas de extensión de la soberanía de Estados Unidos en sus costas.

El clima de debate sobre estos asuntos en el seno de la Sociedad de las Naciones aumento dramáticamente. Pronto, la mayoría de Estados miembros de la Sociedad, se hallaban discutiendo sobre temas como: la necesidad de la ampliación en las aguas adyacentes en sus respectivos mares territoriales. La Comisión de Codificación del Derecho Internacional en la Sociedad de Naciones recomendó la urgente revisión de los principios que regían las relaciones marítimas internacionales en el siglo XIX, es decir, la revisión del principio de las tres millas náuticas de mar territorial. En el año de 1894, el Instituto de Derecho Internacional reformaba el Reglamento de París sobre el mar territorial y aceptaba

la extensión del mar territorial a tres millas adicionales. De esta manera se anticipaba la creación de la *zona contigua* al mar territorial, posteriormente aceptada en 1958.

La codificación del Derecho Marítimo Tradicional fue el último esfuerzo adelantado hasta 1939, antes de que sobrevengan las circunstancias determinantes de la segunda guerra mundial que permitirían la aparición del nuevo derecho del mar en el seno de las Naciones Unidas. La codificación universal más autorizada, la constituye los convenios adoptados en las dos Conferencias de la Paz, celebradas en La Haya en 1899 y 1907.

El Derecho Marítimo Tradicional tenía una dimensión básica, la cual era *la superficie de los océanos*. Es por ello que, lo llamamos Derecho Marítimo Tradicional. Debido a que se centra en el desarrollo de una legislación sobre la navegación y las rutas de comercio. Sin embargo y a partir del año 1930, el Derecho Marítimo Tradicional centrará su atención en el zócalo y plataforma continental. El hecho de que antes no hayan sido mencionadas, es debido a la inexistencia de tecnologías suficientes que permitan a las naciones –en el siglo XIX- la explotación de los recursos minerales, e ictiológicos de dicha zona.

En el año de 1945, el debate sobre la extensión de la soberanía territorial hacia el zócalo submarino y la plataforma continental llevaron a las reivindicaciones de las plataformas continentales y mares territoriales de la mayoría de los Estados del mundo, especialmente de los latinoamericanos.

Por definición, la zona marítimo-terrestre que se prolonga desde las costas hasta la alta mar, se divide en: área litoral, área nerítica y área pelágica. El área litoral es aquella cuyo nivel oscila entre las bajas y altas mareas, es la franja estrecha de fácil visión al hombre. Es el punto de referencia usado por la mayoría de Estados para la determinación del trazado de las líneas de base para la medición de la extensión del mar territorial. La segunda, el área nerítica, es comúnmente conocida como zócalo o plataforma continental. Es la llanura sumergida que se extiende desde el área litoral, hasta su terminación natural en las zonas abisales de los océanos. Finalmente, el área pelágica, es aquella que se encuentra

relativamente cercana a las zonas abisales, es de muy difícil acceso y contiene la reserva de cardúmenes más importante para las industrias pesqueras de alta mar.

La determinación de los conceptos anteriores es de gran importancia debido a que, afirman, que las reivindicaciones marítimas de los Estados se hallan en estricta función de sus interés económicos y de sus objetivos geopolíticos.

El nuevo derecho del mar aparece en el año de 1945 con dos medidas dictaminadas por el presidente de los Estados Unidos Harry S. Truman. La notas presidenciales número 2667 y 2668 del 28 de septiembre de 1945 traban el asunto de *los recursos naturales del subsuelo y el lecho de la plataforma continental* así como *la pesca costanera en ciertas áreas de alta mar*. Con dichas proclamaciones del presidente Truman el derecho del mar adquiere una segunda dimensión, que se caracteriza por su complementariedad con la primera que era de *superficie*. En lo posterior, el derecho del mar, no se centrará solamente al estudio de los problemas clásicos de navegación y guerra, sino a temas cada vez más complejos como la capacidad jurídica de los Estados para extender su soberanía a las aguas adyacentes a sus costas o incluso en las áreas sumergidas.

Los aspectos sobresalientes de la *proclamación Truman*<sup>35</sup> son los siguientes:

- **La necesidad económica del abastecimiento de hidrocarburos.**
- **Las posibilidades técnicas de la explotación submarina.**
- **La conveniencia de identificar una autoridad internacional en temas marítimos.**
- **La conservación de los recursos existentes.**

---

<sup>35</sup> Bayitch Anthony. *“Interamerican law of fisheries”*. Miami University Press. Págs. 20 y 21. *“Visto que , según el gobierno de los Estados Unidos, es justo y razonable que la jurisdicción sobre los recursos naturales del subsuelo y del lecho del mar de la plataforma continental sea ejercido por el Estado contiguo, puesto que la efectividad de las medidas para utilizar o conservar dichos recursos depende de la ayuda y de la protección que se den desde la orilla, siendo así que la plataforma continental puede ser considerada como la prolongación de la masa terrestre del Estado ribereño, perteneciéndole naturalmente, pues dichos recursos forman frecuentemente la extensión hacia el mar de un yacimiento o de un depósito situado en el territorio. El gobierno de los Estados Unidos considera los recursos del subsuelo y del lecho del mar de la plataforma continental cubierta por la alta mar, contigua a las constas de los Estados Unidos, como pertenecientes a los Estados Unidos y sujetos a su jurisdicción y control”*.

Las consecuencias jurídicas y políticas de las dos proclamaciones Truman no se hicieron esperar y fueron de un alcance inimaginable. Una vez aceptada la existencia de la plataforma submarina, y de su incalculable reserva de recursos naturales, los Estados iniciaron una cruzada por reivindicar su soberanía sobre dichos recursos. En cierta medida, los Estados únicamente afirmaban el *potencial futuro económico* de la plataforma continental, más no hicieron cálculos certeros sobre la posibilidad real de su explotación. Ante esto, cito al profesor George Schelle de la Universidad de Berkeley ***“esta noción es revolucionaria, puesto que en el derecho internacional positivo existe la norma tradicional irrefragable según la cual la alta mar es libre para el uso de parte de todos respecto a la navegación, la pesca, la instalación de cables submarinos y para todos los usos no exclusivos, y así mismo admite que utilización se extienda a las aguas y subsuelo del mar, lo mismo que al aire que está sobre el mar”***<sup>36</sup>

El derecho del mar entra en una fase de construcción de una futura institucionalización internacional, debido principalmente a la demanda hecha en las proclamaciones Truman, de una *autoridad internacional en el tema*. Y tendría que acontecer pronto la constitución de un organismo internacional, ya que a los dos años de la proclamación del gobierno de los Estados Unidos. La mayoría de países latinoamericanos se hallaban proclamando declaraciones unilaterales de similar contenido.

El hecho fundamental que permitió el proceso de reivindicaciones americanas sobre el mar territorial y la plataforma submarina, parten del consenso alcanzado en el año 1939 para la construcción de un área continental de defensa (Ver anexo I) conocido como la Declaración de Panamá, en la cual, se favorece la extensión del mar territorial de los Estados americanos hasta las 300 millas marítimas, con el objetivo de ampliar el espectro de defensa marítima de las costas de los Estados. Sin embargo, en el año de 1947 y la consecuente firma del Tratado de Asistencia Recíproca, los Estados americanos extienden su soberanía hasta las 200 millas marítimas (Ver anexo II). De esta manera, los Estados americanos, inician el proceso de reivindicaciones marítimas más importante de nuestro

---

<sup>36</sup> Schelle Georges *“PLATEAU CONTINENTAL ET DROIT INTERNATIONAL”*. Paris, 1955. Pág 6

continente. Caracteriza a este proceso, la unilateralidad en la toma de decisiones de los Estados.

Las consecuencias seguidas a las reivindicaciones sudamericanas (Ver Anexo III) no se hizo esperar, y pronto la mayoría de las potencias pesqueras se hallaban enviando notas de protesta y desconocimiento de las extensiones de los mares territoriales americanos. En ciertos casos, como el de la Enmienda *Hicklenlooper-González* del Congreso de los Estados Unidos, se llegó al extremo de suspender los préstamos y ayudas financieras a los Estados signatarios de la Declaración de Santiago de 1952, como amenaza frente a las confiscaciones, embargos y abordajes de naves pesqueras estadounidenses en aguas territoriales de los países signatarios de la ya mencionada Declaración. Para el año de 1960, todos los Estados de América del Sur, han extendido sus mares territoriales de manera unilateral, basándose en tres premisas básicas:

- *La inexistencia de normas internacionales de derecho positivo, sean estas de naturaleza convencional o consuetudinaria, que establezcan la anchura máxima permisible del mar territorial.*
- *Los resultados negativos de la Conferencia de La Haya de 1930 y de Ginebra de 1958 y 1960.*
- *La práctica de los Estados tendiente a la ampliación de los espacios marítimos jurisdiccionales por vía unilateral.*

A esto se suman también variables, económicas, geológicas y biológicas. Un ejemplo de ello fueron los factores que determinaron la extensión de 200 millas marítimas de los mares territoriales de Chile, Ecuador y Perú en 1952. Entre ellos, la necesidad de aprovechar los recursos ictiológicos u otros existentes en la zona marítima adyacente a su litoral, en la medida necesaria para satisfacer las necesidades alimenticias e industriales de su población. Las variables geológicas correspondientes a las ubicaciones geográficas de las plataformas submarinas de Chile, Ecuador y Perú, representan un vacío en el sistema de delimitación de la extensión de la plataforma continental. La clásica afirmación de la Convención de Ginebra de 1930 de que la plataforma continental se extiende de manera gradual en todas las latitudes del planeta hasta una distancia de 200 metros, no podía ser aplicada al caso de los tres Estados Suramericanos. Las depresiones y erosiones

naturales de la plataforma submarina en la región del pacífico sur hacen imposible la aplicación de la extensión de 200 metros contemplada en la Convención de Ginebra, y por lo tanto, las reivindicaciones unilaterales de la soberanía sobre la plataforma submarina era un hecho desde todo punto de vista justificable.

La consecuencia de estos vacíos legales conforme al progreso tecnológico de los Estados en exploración marítima, admitían la insuficiencia científica y la autoridad legal de la Convención de Ginebra sobre derecho del mar de 1930, y abría las puertas a las Conferencias de Naciones Unidas sobre el derecho del mar.

Las Conferencias de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, son los intentos modernos por crear un sistema de normas y reglas claras, para todo uso que se dé a los océanos. Así, la primera Conferencia reunida en Ginebra, en el año de 1958, logró la creación de cuatro comisiones y la consiguiente programación de conferencias posteriores, para tratar los temas correspondientes a la delimitación marítima, aprovechamiento de los recursos marítimos, y la libertad de navegación y pesca en la alta mar. En el año de 1960 se reúne la Segunda Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, misma que no llega a ningún consenso digno de mencionar. Dicha conferencia es caracterizada por el fuerte debate de las reivindicaciones unilaterales sobre el multilateralismo que debería reinar para la creación del nuevo derecho del mar. Sin embargo, el paso fundamental llegó en el año de 1960, cuando en la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, se creó definitivamente la Comisión para los Fondos Marinos, misma que sentaba las bases del multilateralismo y la cooperación internacional como el pilar fundamental sobre el cual se construiría la CONVEMAR. Dicha conferencia, manifestaba, que la conservación de los recursos vivos y no vivos de los mares se halla en función de todos los Estados y no solo de unos cuantos. Afirmaba también, el carácter de no apropiación de los recursos en la alta mar, así como la exploración con fines pacíficos de los fondos marinos abisales. El resultado final de este proceso histórico, sería la Declaración de Montego Bay en el año de 1982, en la cual se redactó el Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Entrando posteriormente en vigencia en el año de 1992 con la firma y depósito de Guyana.

Sin embargo, la CONVEMAR, no es por sí misma, un régimen marítimo internacional, pese a que, a primera vista cumpliría con ciertos requisitos, entre ellos el principal, que es el de la cooperación internacional, multilateralismo y consenso mutuo, en la toma de decisiones. CONVEMAR, es parte del Sistema de Naciones Unidas. Debido a que se rige principalmente por la Asamblea General de Naciones Unidas y por la Organización Marítima Internacional como instrumento consultivo. La CONVEMAR, no es un organismo internacional, mucho menos un régimen internacional, sin embargo, sus estatutos constitutivos sobre utilización de los océanos, la hace vinculante al derecho positivo interno de cada Estado signatario. Con la creación de la CONVEMAR, termina la etapa histórica del unilateralismo en el uso y aprovechamiento de los recursos ictiológicos de los mares, en especial de los concernientes a los mares territoriales y los de la alta mar.

**ANEXO II**

***RESOLUCIÓN A/Conf.62/2***

***“PACTO DE CABALLEROS”***

**ANEXO III**

**DISCURSO DEL EMBAJADOR DE MALTA SR ARVID PARDO SOBRE LA  
PERTENENCIA COMUN A LA HUMANIDAD DE LOS FONDOS ABISALES  
MÁS ALLÁ DE LA SOBERANÍA DE LOS ESTADOS.**

**ANEXO IV**

**DECLARATION OF PRINCIPLES GOVERNING THE SEA-BED AND  
THE OCEAN FLOOR, AND THE SUBSOIL THEREOF, BEYOND  
THE LIMITS OF NATIONAL JURISDICTION**

**RESOLUCIÓN 2749**

**ANEXO V**  
**RESOLUCIÓN 8271**

**ANEXO VI**

**RESOLUCIÓN 2574 D “MORATORIA”**

## ANEXO VII

### ARTICULO 6 ESTATUTOS Y ACUERDOS CPPS

#### ARTÍCULO 6

##### **Medidas de conservación y uso sostenible**

Las medidas para la conservación de las especies reguladas podrán incluir, entre otros, los elementos siguientes:

- a) La designación de sub-áreas dentro del área de aplicación del Acuerdo Marco, atendiendo a la naturaleza, características y distribución de las poblaciones de peces de que se trate, así como a otros criterios geográficos, ecológicos, científicos, estadísticos y operativos;
- b) La fijación de niveles de captura para las diferentes poblaciones de peces en el área o las sub-áreas de aplicación que se establezcan;
- c) La reglamentación del esfuerzo pesquero, a fin de prevenir su concentración en una especie o área determinada;
- d) El establecimiento de temporadas de captura y de veda cuando corresponda;
- e) La adopción de métodos de captura, incluyendo el uso selectivo de artes y aparejos de pesca y de maniobras pesqueras adecuadas;
- f) La fijación de tallas mínimas permisibles, como también de edad y, si fuese aplicable, de sexo de las especies reguladas, y cualquier otra información biológica que sea útil para la conservación de esas especies;

## ANEXO VIII

### COMPAREMOS AHORA, A LA CONVEMAR CON LA CPPS, PARA DETERMINAR TEMAS Y OBJETIVOS COMUNES:

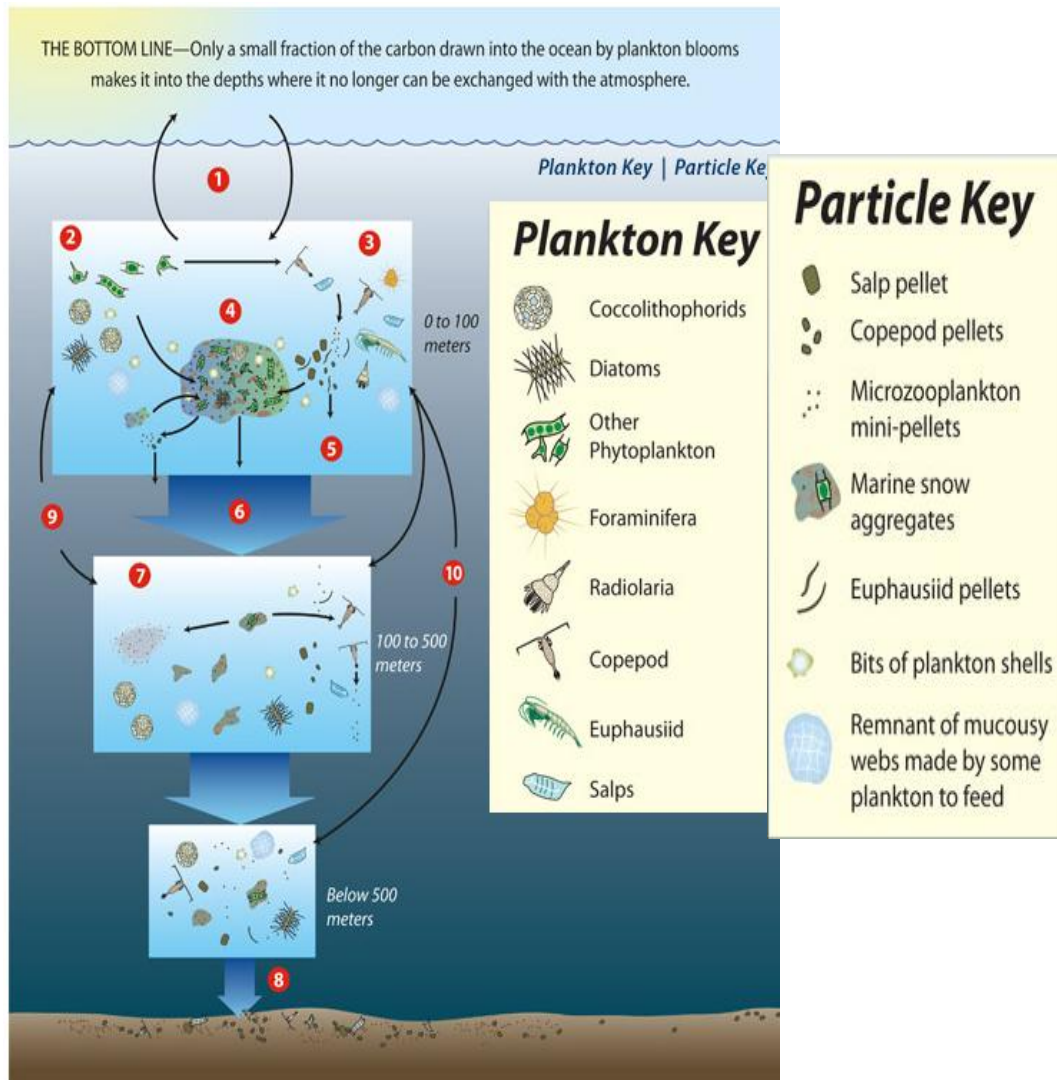
#### TEMAS GENERALES

CPPS	CONVEMAR
Conservación de Recursos Vivos	Art. 118 Art. 119 Art. 116
Especies Altamente Migratorias	Art. 64
Pesca	Art. 65 Art. 66 Art. 67 Art. 68 Art. 116
Contaminación Ambiente Marino	Art. 194 Art. 204 Art. 207 Art. 208 Art. 210 Art. 211 Art. 212
Éxplotación Hidrocarburífera	Art. 77
Plataforma Continental	Art. 81

## ANEXO IX

### RECLICAJE Y CAPTURA DEL CARBON EN EL OCÉANO

Ciclo del Intercambio CO<sub>2</sub> de la Atmosfera en el agua y el rol del Fitoplancton en la captura del CO<sub>2</sub>



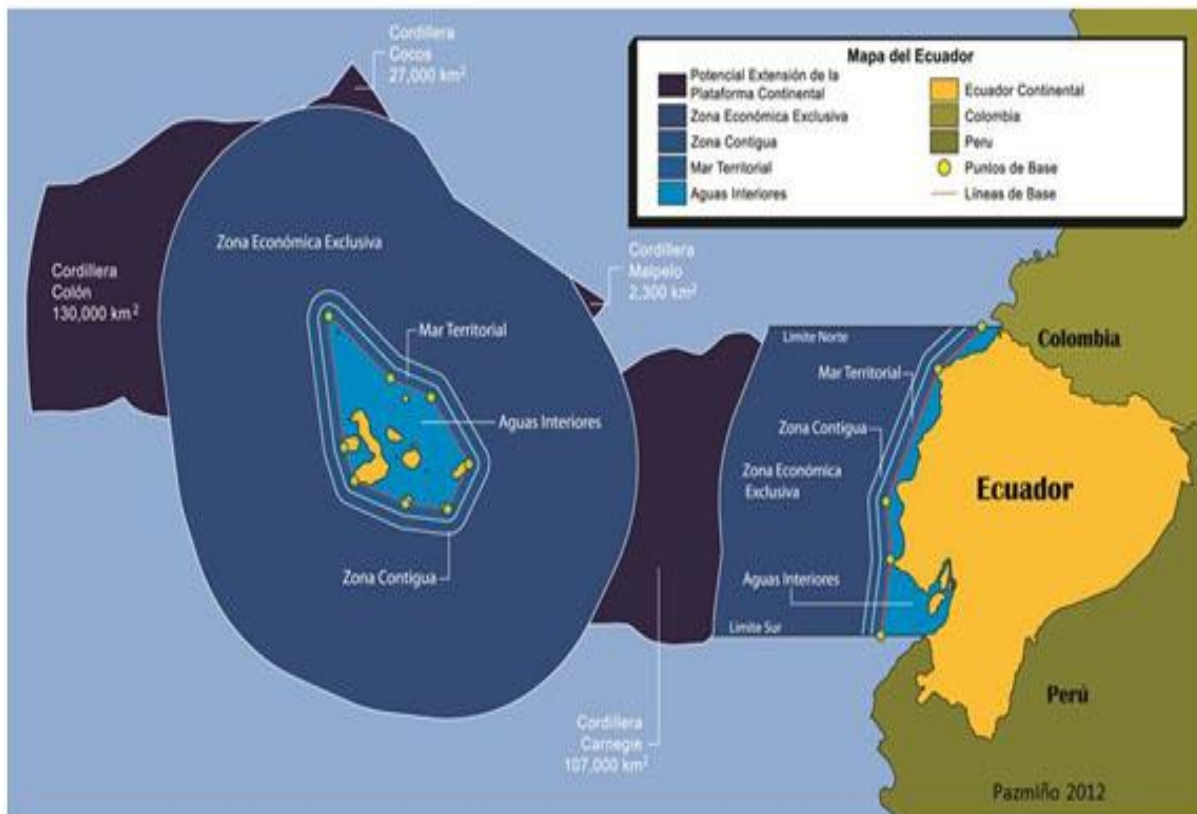
Fuente:

[Http://www.whoi.edu/oceanus/viewFlash.do?fileid=30687&id=23452&aid=35609](http://www.whoi.edu/oceanus/viewFlash.do?fileid=30687&id=23452&aid=35609)

## ANEXO X

### ILUSTRACIÓN LOS ESPACIOS OCÉANICOS Y LA POSIBILIDAD DE EXTENSIÓN DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL EN LA COORDILLERA DE COLÓN Y DE CARNIEGE.

Fuente: <http://www.cndm.gob.ec/asambleanac.html>



**ANEXO XI  
ISLA DARWIN**



Fuente: <http://www.las-galapagos.com/isla-darwin/>

**ISLA WOLF**



Fuente: <http://blogs.bluekea.com/lalorollan/galapagos-diciembre-2008/>

PARA GRADOS ACADÉMICOS DE LICENCIADOS (TERCER NIVEL)

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

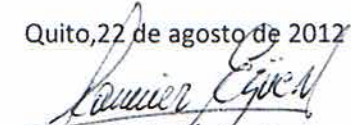
DECLARACIÓN y AUTORIZACIÓN

Yo, JOHNNY XAVIER EGÜEZ BEDOYA, C.I. 030185857-5 autor del trabajo de graduación intitulado: "ECUADOR FRENTE A LAS TENDENCIAS GLOBALES Y REGIONALES PARA EL USO Y APROVECHAMIENTO SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS MARÍTIMOS", previa a la obtención del grado académico de SOCIOLOGO CON MENCIÓN EN CIENCIAS SOCIALES APLICADAS A LAS RELACIONES INTERNACIONALES en la Facultad de Ciencias Humanas:

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, de conformidad con el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador a difundir a través de sitio web de la Biblioteca de la PUCE el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de Universidad.

Quito, 22 de agosto de 2012

  
Johnny Xavier Egüez Bedoya

C.I. 0301958575