

La Gobernabilidad Marítima y su relación con la Estrategia Marítima ecuatoriana ante las nuevas amenazas en los recursos vivos en la zona económica exclusiva insular hasta el 2030

Maritime Governance and its relationship with the Ecuadorian Maritime Strategy towards new threats to living resources in the insular exclusive economic zone until 2030

Cpfg. de E.M. César Ramos Hernández¹

Armada del Ecuador, Guayaquil, Ecuador

¹gustavoram99@hotmail.com

Resumen

El presente estudio busca analizar la gobernabilidad marítima para satisfacer las demandas nacionales referentes al mar y la relación con la Estrategia Marítima del Ecuador. Esto aún no ha sido conceptualizado en ningún documento doctrinal o político, siendo necesario establecer su definición con base en la visión océano-política del mar equinoccial, ya que es de vital importancia para el desarrollo y supervivencia del Estado, de manera que comprometa al gobierno a fortalecer el poder marítimo a través del Poder Naval. Así también, se realiza una prospectiva al año 2030 para determinar y reconocer, con base en las situaciones presentes y la probabilidad de ocurrencia de escenarios futuros, en que la polarización en occidente, el creciente poder chino y la globalización incrementan las amenazas en los recursos vivos en la Zona Económica Exclusiva Insular. En los últimos años esto ha escalado paulatinamente mediante flotas pesqueras extranjeras para la extracción del calamar gigante y especies marinas, afectando a la seguridad nacional, económica y alimentaria ecuatoriana con patrones similares en su modo de operación. Finalmente, se proponen acciones de medidas y conservación para ejercer el derecho de visita en alta mar, conforme a los acuerdos y convenios internacionales en vigencia que el Ecuador es signatario, como el Acuerdo de Nueva York, para proteger y preservar los intereses marítimos nacionales.

Palabras Claves: Desarrollo, flotas pesqueras, gobernabilidad marítima, océano-política, zona exclusiva insular.

Abstract

The current study aims to analyze maritime governance in order to satisfy domestic demands regarding the sea and the relationship with the Maritime Strategy of Ecuador. This has not yet been conceptualized in any doctrinal or political document, and it is necessary to define it based on the Ocean-political vision of the Equinoctial Sea, since it is of vital importance for the development and survival of the State, in such a way that it commits the government to strengthen maritime power through naval power. Thus, a prospective to the year 2030 is also conducted in order to determine and recognize based on the present situations and the probability of occurrence of future scenarios, in which the polarization in the West, the growing Chinese power and globalization, increase the threats to resources living in the Insular Exclusive Economic Zone. These have gradually escalated in recent years through foreign fishing fleets, due to the fishing of giant



Fecha de Recepción: 22/07/2022 - Aceptado: 15/09/2022 – Publicado: 30/09/2022
ISSN: 2477-9253 – DOI: <https://dx.doi.org/10.24133/RCSD.VOL07.N03.2022.05>

squid and marine species, affecting Ecuadorian national, economic and food security, with similar patterns in their way of operation. Finally, measures and conservation actions are proposed to exercise the right of visit on the high seas in accordance with the international agreements and conventions in force that Ecuador is a signatory such as the New York Agreement, in order to protect and preserve national maritime interests.

Keywords: Development, fishing fleets, maritime governance, naval politics, exclusive insular zone.

I. Introducción

El Ecuador es un país marítimo por excelencia, posee una posición geográfica privilegiada frente al continente asiático y muy cercano al Canal de Panamá, a una distancia equidistante de los principales socios comerciales de los hemisferios norte y sur, y complementariamente con las Islas Galápagos, es un sitio estratégico en el Pacífico sureste (Gómez, 2015).

La Armada del Ecuador, consciente de los 1 092.000 km cuadrados de espacios marítimos jurisdiccionales y de áreas de interés más allá de jurisdicción nacional, es el ente técnico asesor y quien promueve que existan políticas referentes a la gestión marítima. Sin embargo, a priori se evidencia que la falta de conciencia marítima, el desconocimiento de la realidad océano-política que acompaña al país y la escasa voluntad política han limitado el correcto aprovechamiento de la posición estratégica ecuatoriana. A pesar de la vigencia de la Ley de Navegación, este cuerpo legal solamente es el inicio de acciones que regulan y garantizan la defensa de la soberanía y la integridad territorial en los espacios acuáticos nacionales. No obstante, se requiere de forma urgente de un reglamento para operativizar las acciones con las entidades estatales involucradas en esta normativa.

Un claro ejemplo de adecuadas políticas públicas y un marco legal que faciliten la gobernabilidad marítima son Colombia y Chile, países que materializaron las Políticas Marítimas Nacionales. Colombia, a través de la Comisión Colombiana del Océano (2018), definió la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC), vigente hasta el año 2030 en seis líneas de acción, con el propósito de salvaguardar la integridad del territorio marítimo, prevenir y contrarrestar el desarrollo de acciones delictivas en las zonas de frontera e implementar una estrategia de seguridad y defensa de los intereses del país en un escenario global. Esto además considera el control del mar, la interdicción marítima y la protección de los recursos de la Zona Económica Exclusiva (Hurtado, 2020). De la misma forma, el Gobierno de Chile (2018), con la Política Oceánica Nacional, pone de relieve la conservación y uso sostenible del mar y los recursos, el combate a la pesca ilegal, a la polución marina y los efectos del cambio climático en el océano (pág.7).

El considerar que “El futuro del Ecuador está en el Mar”, otorgaría relevancia a la conciencia marítima nacional que a través de las normas legales nacionales e internacionales del Estado ecuatoriano, reflejadas en la gobernabilidad marítima, permiten la efectiva administración de los espacios marítimos al aplicar consistentemente las decisiones y políticas de gobierno para satisfacer las demandas nacionales referentes al mar (DOBARE, 2020).

El concienciar todo lo que sucede en el dominio marítimo nacional y lo que podría afectar en la seguridad, economía y medio ambiente llevaría a reflejar la capacidad del Estado a través del poder marítimo. Este consiste en crear, desarrollar, mantener, explotar y proteger los intereses costeros, tanto en la paz como en la guerra (Solís, 2012), a través de una estrategia marítima, nacional y militar relacionada íntimamente con la política y economía (Díaz, J., Uribe, S., & Rodríguez, M. 2016).

La vulnerabilidad del espacio marítimo es una realidad del poder naval que es el factor militar del poder marítimo, el cual constituye la fuerza del Estado en el mar. Está formado por la posición estratégica y por la fuerza naval, teniendo la responsabilidad de la defensa, integridad y soberanía marítima, así como la protección de los intereses marítimos (DOBARE, 2020).

Por esta razón, el propósito del presente estudio es analizar la gobernabilidad marítima y su relación con la Estrategia Marítima ecuatoriana ante las nuevas amenazas en los recursos vivos en la Zona Económica Exclusiva Insular (ZEEI) hasta el 2030, para lo cual se han planteado las siguientes interrogantes:

1. ¿Cuál es la condición actual de la gobernabilidad marítima en el Ecuador?
2. ¿En qué consiste la Estrategia Marítima ecuatoriana?
3. ¿Cuáles son las nuevas amenazas en los recursos vivos en la ZEEI?

II. Materiales y Métodos

A fin de dar una respuesta argumentada a cada una de las interrogantes de investigación, se abordará el tema desde una metodología de revisión de alcance. La revisión de alcance es una revisión rápida que determina los puntos clave de otros estudios y escritos resumiéndolos en detalle (Arksey y O'Malley, 2002). En este caso en particular, se analizarán las regulaciones de países vecinos, lo cual permite evaluar de manera más amplia la información con una cobertura exhaustiva de la literatura desde un enfoque cualitativo, de tipo exploratorio-explicativo. Una de las fortalezas de este tipo de revisión es que permitirá abordar a más de una pregunta de investigación, proveyendo información a cada una de ellas (Chambergó et al., 2021) lo que facilitará analizar la relación de gobernabilidad marítima y estrategia marítima, ofreciendo acciones y propuestas de mejora ante la situación actual y futura ante las amenazas en los recursos vivos en la ZEEI.

2.1 Procedimientos

Ante la primera interrogante sobre la condición actual de la gobernabilidad marítima en el Ecuador, es importante recordar que la gobernabilidad se la define como la capacidad legítima y general de dirección de cualquier entidad o sistema social, lo que incluye sus recursos naturales, cuyas acciones, actividades y controles están orientadas al bienestar de los individuos participantes de ese sistema (Kooiman, 2008). En el Ecuador, a pesar de que existe un marco legal regulatorio compuesto por normas, leyes nacionales e internacionales que crean las condiciones necesarias para administrar los espacios marítimos jurisdiccionales, los avances reales en la implementación de los mismos han sido muy limitados (Dirección General de Intereses Marítimos, 2020). Eso significa que no se aplican consistentemente las decisiones y políticas estatales para satisfacer las demandas nacionales referentes al mar que contribuyan a una verdadera y estructurada gobernabilidad marítima.

Para que exista una adecuada gobernabilidad marítima, la sociedad debe contar con una profunda conciencia marítima nacional, partiendo que los recursos marinos vivos y no vivos no son infinitos y que existen ecosistemas frágiles y vulnerables, como los que se encuentran en las Islas Galápagos. Esto conlleva a la necesidad de una administración adecuada donde las acciones interinstitucionales sean capaces de aprovechar de una mejor manera el uso del mar y por lo tanto, utilizar los recursos de forma eficiente, sostenible y sustentable.

Una de las fortalezas de la gobernabilidad marítima del Ecuador constituye la Ley de Navegación (Asamblea Nacional del Ecuador, 2021), la cual permitirá contar con un apoyo fundamental en el ordenamiento de los espacios acuáticos. De esta fortaleza se desprende una oportunidad de poder acrecentar la gobernanza del mar en el país, a través de acciones colaborativas de otras entidades estatales que se verán involucradas con este nuevo cuerpo legal.

Los procesos de gobernabilidad deben estar respaldados con un marco jurídico nacional armonizado a leyes y tratados internacionales, para que exista una participación activa del Estado en diferentes organismos y foros a todo nivel. Un ejemplo de esto es la Alianza del Pacífico (AP), octava potencia económica y exportadora a nivel mundial. La AP representa el 41% del producto interno bruto en América Latina y el Caribe (Roldán, 2021). Actualmente, el gobierno ecuatoriano es conocedor de la importancia geopolítica y económica de ser integrante de este grupo y continúa con las negociaciones para convertirse en corto plazo como socio pleno. En este caso, es necesario que el Ecuador analice todo lo relacionado con el área marítima para sacar provecho de esta alianza, en lo relacionado a los recursos marítimos propios.

Asimismo, la gobernabilidad marítima debe estar muy relacionada a la prospectiva para hacer frente a futuras amenazas de los recursos vivos y no vivos en los espacios marítimos jurisdiccionales. Se prevé que hasta el 2030 los principales conflictos interestatales serán principalmente por el aumento de la población y la escasez de alimentos (Salinas, 2019). En el caso del Ecuador, en los últimos años la pesca ilegal no declarada y no reglamentada (INDR) escaló paulatinamente, ya que países de distintas banderas se ubican al borde de la Zona Económica Exclusiva Insular (ZEEI), dilapidando especies protegidas como el calamar gigante, tiburones, entre otros (Masson, 2020).

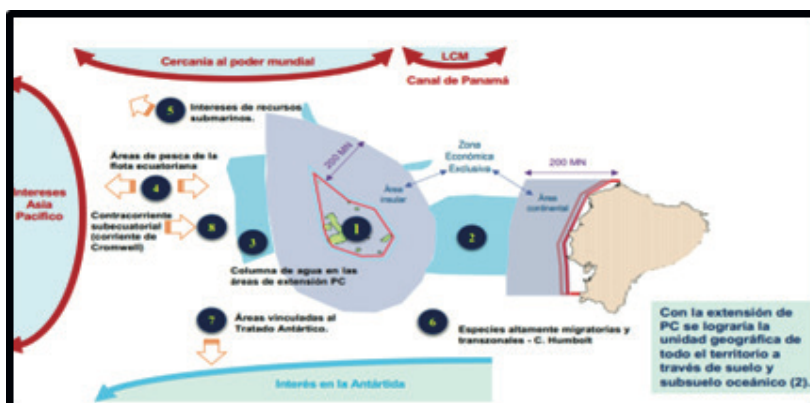
En definitiva, la gobernabilidad marítima a través de una adecuada gestión e implementación de las leyes y tratados internacionales, fortalecen la economía, la protección y explotación de los recursos en las áreas jurisdiccionales sensibles.

Ante la segunda interrogante y para poder establecer la definición de la Estrategia Marítima ecuatoriana (EME), se la debe aterrizar con base en la visión océano-política del “Mar Equinoccial” (VOME). Esta se desprende desde la perspectiva de cinco dimensiones como lo afirma Gómez (2015):

Que es un mar de Galápagos, que es un mar de los espacios marítimos jurisdiccionales y no jurisdiccionales, que visualiza las oportunidades en la cuenca del Asia-Pacífico; que se proyecta a la Antártida, que es un río poderoso en medio de una Amazonía rica, pero al mismo tiempo frágil y que se proyecta a una cuenca Atlántica; de un mar que está en los dos hemisferios Norte y Sur (p.11).

Esta visión debe ser considerada imprescindiblemente como política de Estado, teniendo como eje fundamental la gestión del buen uso, aprovechamiento y conservación de los recursos (ver Figura 1).

Las circunstancias y situaciones globales indican muy claramente que la importancia y el uso del mar en los próximos años serán un factor esencial para la supervivencia de la humanidad (WEF, 2021). No solamente porque los recursos naturales son limitados, sino porque geopolítica y estratégicamente quien posea estos obtendrá una influencia superlativa en el orden mundial, ocupando un espacio en el accionar político, militar, social y económico en la región.

Figura 1: *Mar Equinoccial*

Nota. Elaborado por CPGF-EM Víctor Masson

Por todo esto, el Ecuador, país privilegiado en su posición geográfica con respecto a las líneas de comunicaciones marítimas, al encontrarse en el centro del planeta y cercano a varios puntos estratégicos, así como poseer un territorio de ultramar como las Islas Galápagos, debe aprovechar esta fortaleza para que, por medio de alianzas y acuerdos, se logre alcanzar una integración económica con estrategias de protección de los recursos que se encuentran en los espacios marítimos jurisdiccionales ecuatorianos.

En ese sentido, el Estado a través del Comité Interinstitucional del mar (CIM), actualmente liderado por el Ministerio de Relaciones Exteriores como organismo integrador de la gestión marítima, debe agrupar a las instituciones públicas y privadas que la conforman como los Ministerios del Ambiente, Defensa, Transporte, entre otros, de tal forma que se pueda desarrollar una verdadera Estrategia Marítima para defender los recursos, aunque se puede deducir que los trámites de gestión al interior del comité mantienen un ritmo pausado. Por lo tanto, se prevé que la materialización de la Estrategia Marítima Nacional será en el mejor de los casos a mediano plazo (COOPNA, 2021, pág. 22). La intención es que se comprometa al gobierno de turno a fortalecer el Poder Marítimo como expresión del Poder Nacional, responsable de defender a los intereses marítimos que sustentan dicho poder y le otorgan el valor económico y social (Terzago, 2005). Todo esto acompañado de alianzas a las cuales el Ecuador pertenece, como la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT) y la Organización Regional de Ordenamiento Pesquero del Pacífico Sur (ORP-PS), para así aunar esfuerzos por la conservación y ordenamiento de especies transzonales y altamente migratorias.

En este contexto, pensadores como Wegener en 1926, manifestó que Estrategia Marítima es la ciencia de la posición geográfica, de su modificación y permanencia con respecto a las rutas comerciales. Así mismo, el Dr. Greg Mills en 1999 señaló que la Estrategia Marítima en los países en vía de desarrollo debe encaminarse hacia la protección de los bienes marítimos y de las rutas de comercio (Armada de Colombia, 2018). Finalmente, el Dr. Geoffrey Till en 1982, mediante la comparación de las diferentes teorías de la Estrategia Marítima de los conceptos de Mahan y Corbett, llega a la conclusión de la importancia e influencia del mar en las diferentes regiones del mundo, así como la proyección del Poder Marítimo basándose en una política mundial sostenida en el comercio globalizado (Till, 2009).

Por tal efecto, dado que no existe formalmente una conceptualización de la Estrategia Marítima en el Ecuador; el CIM a partir de la VOME y de las Políticas Oceánicas, elementos base para la gestión de los espacios marítimos, se debe trazar una Estrategia Marítima aplicada al Ecuador, conscientes de la importancia del mar y los océanos para el desarrollo y supervivencia, que comprometa al gobierno a fortalecer el Poder Marítimo como expresión del Poder Nacional en los espacios marítimos jurisdiccionales a través del Poder

Naval, para brindar seguridad y protección a sus intereses marítimos para su desarrollo. Que se inculque en el pueblo, una conciencia marítima que dirija su interés hacia el mar como fuente de riqueza, prosperidad y supervivencia.

Para ello se requiere que el Estado genere adecuadas políticas públicas y un marco legal que faciliten la gobernabilidad marítima. Se debe considerar como factor esencial el desarrollo del clúster marítimo¹ ecuatoriano, para la integración de todas las organizaciones, instituciones públicas y privadas, relacionadas con el mar, de tal forma de contribuir a la consecución de las políticas nacionales océano-costeras. Consecuente a la Estrategia Marítima del Ecuador, la política exterior, de producción y de comercio exterior juegan un papel preponderante para conseguir la cooperación regional y mundial para enfrentar los riesgos y amenazas comunes, así como para impulsar las alianzas estratégicas en lo referente al aprovechamiento de los recursos vivos y no vivos especialmente en la ZEEI.

La tercera interrogante permite analizar que la región sureste del Océano Pacífico, sobre todo el área de las Islas Galápagos y sus espacios marítimos circundantes, gozan de características geográficas y océano-atmosféricas particulares que propician su biodiversidad. Por este motivo, se vuelve imprescindible que el Estado ecuatoriano establezca una política nacional basada en la VOME, siendo tarea del CIM liderada por la Cancillería, pero con el soporte técnico de la Armada a través de la Dirección de Intereses Marítimos, como órgano encargado de establecer el desarrollo de la gestión marítima. De esta manera, impulsar que esta política sea incorporada en el plan de gobierno sobre la importancia de las Islas Galápagos, considerando que los recursos vivos que se encuentran en la ZEEI son afectados de forma indiscriminada todos los años.

Adicionalmente, la geopolítica postpandémica demanda estimar prospectivamente la probabilidad de ocurrencia de escenarios futuros, tal como lo define Joseph S. Nye, el cual prevé que el creciente poder chino, la polarización en Occidente y la globalización económica (Nye, 2020), puedan afectar nuestros recursos especialmente en las áreas antes descritas.

Esta amenaza reinante en el escenario marítimo decanta en el posible conflicto entre dos potencias. China está disputando la hegemonía a los Estados Unidos en numerosos ámbitos, incluyendo el económico, el militar y el tecnológico. Así, bajo la analogía histórica, Atenas representada por China desafía al poder de Esparta-Estados Unidos. No obstante, la trampa de Tucídides² no siempre aboca a las potencias a la guerra abierta, siendo una incógnita para todos los países en conocer cuáles serán los resultados en un futuro cercano. El Ecuador en su momento deberá tomar decisiones sobre mantenerse al margen o apoyar a una de estas potencias, todo esto con base en el análisis de conveniencias económicas, políticas y diplomáticas.

Como se ha mencionado, se vuelve trascendental identificar los riesgos que afectarán a los países para poder tomar decisiones estratégicas al momento de establecer alianzas y acuerdos regionales. De acuerdo con el reporte del Foro Económico Mundial (2021), los cambios climáticos, la crisis alimentaria y la migración resultante de la pandemia COVID-19 serán temas que indudablemente el Ecuador deba realizar acciones estratégicas a fin de cuidar sus recursos.

¹ Conjunto de entidades interconectadas que operan en el negocio marítimo ubicadas en determinado lugar.

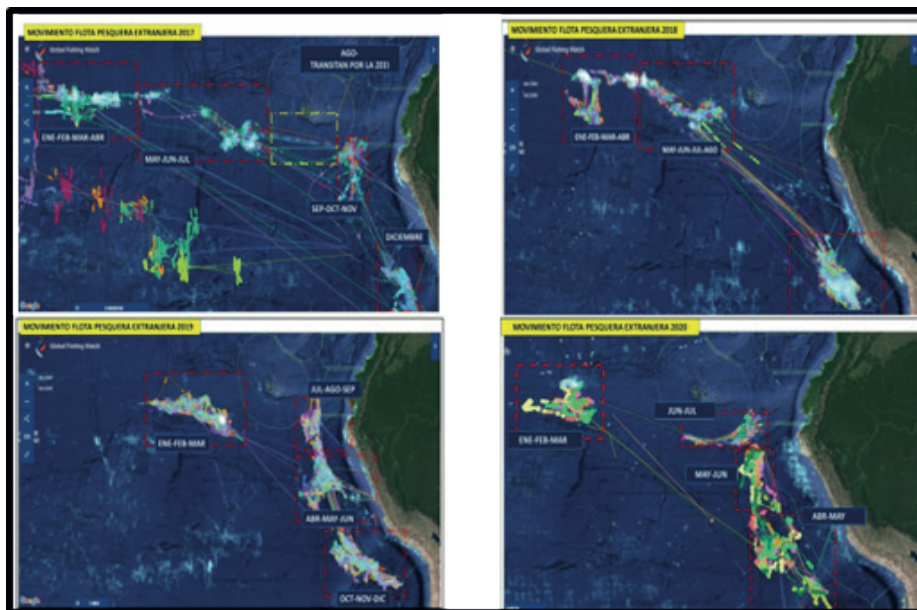
² Término utilizado para describir la situación en la cual un estado poderoso (como Atenas en el siglo V AC) se siente amenazado por un estado emergente (como Esparta) y responde con acciones agresivas, lo que lleva a una escalada de la violencia ya la guerra. La idea es que el estado dominante actúa para mantener su posición de poder, mientras que el estado emergente busca expandir su influencia y poder.

Es importante analizar que la gran biodiversidad en estas áreas motiva en la actualidad la presencia de una flota pesquera extranjera (FPE), quien opera en determinados periodos del año en las inmediaciones de la ZEEC y ZEEI ecuatorianas, sin descartarse que eventualmente ingresen a estas zonas. La operación de esta FPE es considerada depredadora debido a la gran cantidad de pesca que es capaz de obtener y procesar, razón por la cual pone en riesgo la fauna y consecuentemente, el aporte de la pesca a la economía marítima del país y la soberanía alimentaria y marítima ecuatoriana.

A través de los sistemas de monitoreo, vigilancia marítima y las operaciones realizadas por unidades navales, durante los años 2017 al 2020 (Ver figura 2), se identificó que estos buques inician las operaciones durante el primer trimestre del año, ubicándose al oeste de las Islas Galápagos a distancias que oscilan desde las 300 hasta las 1300 millas náuticas, paulatinamente se desplazan hacia el suroeste en el segundo trimestre continuando las faenas, y finalmente se ubican en el corredor localizado entre las ZEEC y ZEEI (Torres, 2020).

Así mismo, se ha identificado que en su mayoría los buques, con base en el análisis realizado por el Comando de Operaciones Navales, estarían compuestos por barcos pesqueros en un 96%, los que realizan el esfuerzo principal de la flota, barcos tipo reefer³ el 3% que reciben la pesca obtenida y proveen de insumos y el 1% corresponde a barcos tanqueros, que proporcionan el combustible necesario para la operación de la flota (ver Figura 2).

Figura 2: Desplazamiento de la flota pesquera extranjera 2017-2020



Nota. Obtenido de COOPNA (2021)

En resumen, la FPE está conformada por barcos dedicados a la pesca de cefalópodos, principalmente el calamar y ocasionalmente de tiburones. La pesca es realizada en aguas de escasa corriente y baja temperatura, por tal motivo, estos barcos se desplazan cada cierto tiempo en búsqueda de condiciones oceano atmosféricas adecuadas. Es importante evidenciar que casi la totalidad de los barcos pertenecientes a la FPE son de

³ Equipado con un motor refrigerador que permite el transporte de mercancías sensibles.

procedencia china o emplean banderas de conveniencia de otros países como Argentina, Inglaterra, Liberia y Panamá. Así mismo el monitoreo realizado se ha identificado que el 50% de estos buques presentan información incompleta o errónea en sus sistemas de identificación, AIS⁴ y que el 70% están catalogados por los sistemas de monitoreo como de riesgo medio. Esta denominación es por sus antecedentes, como son cambios recurrentes en su AIS, cambios en su número de llamada, cambios de bandera de registro y lo más crítico, ingreso en áreas restringidas.

III. Evaluación de resultados y discusión

La protección del espacio marítimo es una tarea multidisciplinaria del Estado ecuatoriano, sin embargo, la misión exclusiva de la defensa de sus intereses marítimos es responsabilidad de la Armada Nacional. La vigilancia permanente de las aguas ecuatorianas por parte de la Armada y la concientización sobre la importancia de proteger la riqueza natural y económica de las 200 millas y la provincia de Galápagos son cruciales para garantizar la seguridad marítima. Los principales desafíos a los que se enfrenta el espacio marítimo ecuatoriano son la contaminación, la sobreexplotación pesquera, la piratería, el tráfico de drogas y los desastres naturales. Este estudio ofrece un análisis comparativo y propone lineamientos estratégicos para hacer realidad las políticas oceánicas del Ecuador y garantizar sus derechos soberanos y la preservación del ecosistema marino.

3.1 Evaluación de Resultados

Se han analizado las normativas de los países vecinos, específicamente Colombia y Brasil, debido a que comparten características similares a las del Ecuador.

3.1.1 Análisis de Datos

Al examinar los modelos regionales exitosos, como los de Brasil y Colombia, se puede proporcionar ideas útiles para mejorar la gobernabilidad marítima en Ecuador. Algunas de estas ideas podrían incluir la reorganización del CIM siguiendo un modelo similar al de Colombia y la implementación de planes y programas para aplicar políticas marítimas siguiendo un modelo similar al de Brasil. El presente estudio pudo evidenciar que, tanto en Brasil como en Colombia, se han logrado implementar y evaluar políticas marítimas de manera efectiva, lo que ha creado un marco de gobernabilidad que promueve la colaboración entre diferentes entes gubernamentales y contribuye al desarrollo marítimo de esos países.

Se sugiere que el modelo de gobernabilidad marítima propuesto por la Comisión Colombiana del Océano⁵ podría ser adaptado para ser utilizado en Ecuador, ya que ambos países cuentan con ministerios y secretarías con responsabilidades y competencias en la gestión de sus espacios marítimos. En este sentido, se propone que la CIM sea presidida por el vicepresidente de Ecuador y la asesoría técnica sea asumida por una Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada Ecuatoriana como ente especializado de la gestión marítima. Esto requeriría la emisión de un nuevo decreto ejecutivo. Aunque Ecuador cuenta con un marco normativo para la planificación e implementación de políticas marítimas, la falta de inclusión de estas en el Plan Nacional de Desarrollo dificulta su ejecución y reduce su contribución a la gobernabilidad marítima del país. Además, se ha observado que una adecuada coordinación entre los diferentes entes gubernamentales

⁴ Corresponde a las siglas en inglés de Automatic Identification System. Sistema de Identificación Automática

⁵ <http://www.cco.gov.co/cco/nosotros/la-comision.html>

puede mejorar la gobernabilidad y contribuir al desarrollo nacional y al bienestar social de las personas que dependen de estos espacios. Por lo tanto, se sugiere que el Comité Interinstitucional del Mar participe en la elaboración del próximo Plan Nacional de Desarrollo para incluir objetivos y acciones estratégicas relacionadas con la implementación de políticas marítimas.

3.1.2 En Ecuador

La Política Marítima deseada para el Ecuador reflejaría una perspectiva holística del espacio oceánico. Incorporaría un enfoque basado en el ecosistema para la gestión del uso de los océanos y proporcionaría un marco amplio para la gestión oceánica/costera (Juda, 2007). Se necesita con urgencia una política que defina las funciones y responsabilidades de los gobiernos en la protección y gestión del patrimonio cultural marítimo. Algunos proponen la implementación de una estructura de gobernanza regional basada en los principios de la gestión basada en ecosistemas para administrar y desarrollar estos recursos de manera efectiva (Claesson, 2009). Perreault et al. (2010) examinan las luchas contemporáneas sobre la gobernanza de los hidrocarburos en Ecuador y Bolivia. Bueger (2015) identifica seis factores que desencadenan la piratería u otras actividades ilegales: (1) geografía (2) débil aplicación de la ley y corrupción (3) inseguridad marítima (4) dislocación económica (5) aceptabilidad cultural y habilidades y (6) la prevalencia de mentalidad criminal.

La adopción de un enfoque de geopolítica crítica que dé cuenta del vínculo que se refuerza mutuamente entre las narrativas geoinformadas y las prácticas de proyección de poder, Germond et al. (2016) proponen que la gobernanza de los océanos y la seguridad marítima se han traducido en un control cada vez mayor de los Estados y las organizaciones regionales sobre el mar. Pyć, (2016) presenta algunos comentarios generales sobre la gobernanza mundial eficaz de los océanos (GOG). Marko, (2018) examina el papel de la ética en el derecho marítimo internacional y la gobernanza de los océanos. Otros trabajos influyentes incluyen a Struett et al. (2014) y Leeuwen (2015).

3.2 Discusión

3.2.1 Acciones propuestas para ejercer el derecho de visita

- a. Coordinar y definir con la Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur (OROP-PS) las áreas en alta mar, donde se encuentran las especies altamente migratorias y transzonales vinculadas a las aguas jurisdiccionales ecuatorianas, para fomentar la conservación.
- b. Coordinar e impulsar con la autoridad pesquera nacional la presentación de estudios científicos que fundamenten las áreas definidas con la OROP-PS.
- c. Implementar y exigir a los buques autorizados que realizan faenas de pesca del calamar gigante el VSM de acuerdo con la medida de conservación Nro. CMM 18-2020 establecida por la OROP-PS (donde está la República Popular de China).
- d. Establecer por intermedio de la Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur los procedimientos para realizar la inspección y derecho de visita para precautelar los recursos vivos en la ZEEI, no se incluyen a los no miembros de la OROP.
- e. Coordinar a través de Cancillería la publicidad con los países miembros de la OROP-PS los procedimientos de inspección y visita.
- f. Calificar a miembros de la Armada del Ecuador como inspectores de pesca para realizar las inspecciones y derechos de visita en la ZEEI, tal como define la CONVEMAR para estos procedimientos.

- g. Realizar Cooperación regional con Chile, país parte de la CONVEMAR, y el Acuerdo de Nueva York para efectuar procedimientos de visita, donde se incluya intercambio de información sobre posición de buques pesqueros y rutas.
- h. Impulsar los cambios necesarios en la legislación nacional para tener una gobernabilidad marítima entre las diferentes instituciones.
- i. Coordinar con la OROP-PS para que se emitan las sanciones ante infracciones resultantes de inspecciones a bordo como multas y decomiso de la pesca.

IV. Conclusiones y Trabajo Futuro

Las leyes nacionales y tratados internacionales fortalecen la gobernabilidad marítima, ya que permiten tomar medidas que faciliten la protección y explotación de los recursos en las áreas jurisdiccionales sensibles como la ZEEI. Contar con una Estrategia Marítima ecuatoriana con base en la Visión Océano-política del mar Equinoccial, consciente de la importancia del mar para el desarrollo y supervivencia del Estado, que comprometa al gobierno a fortalecer el Poder Marítimo como expresión del Poder Nacional en los espacios marítimos jurisdiccionales, permitirá acrecentar e impulsar las alianzas estratégicas para el aprovechamiento de los recursos vivos en la ZEEI. La composición de la Flota pesquera extranjera que opera en ZEEI ha permitido identificar y establecer que se encuentra conformada casi en su totalidad por barcos pesqueros chinos y que realizan un patrón similar durante los últimos años por lo que se vuelve imprescindible proponer acciones donde incluye a la Armada del Ecuador para el ejercicio del derecho de visita en alta mar.

Referencias

- Armada de Colombia. (2018). *Evolución del pensamiento estratégico con relación a la estrategia marítima y a la guerra en el mar*. 181.
- Arksey H, O'Malley L. (2005). Scoping studies: towards a methodological framework. *International Journal of Social Research Methodology* 8(1):19–32. doi: 10.1080/1364557032000119616.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2021). LEY ORGÁNICA DE NAVEGACIÓN, GESTIÓN SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMA.
- Basil Germond; Celine Germond-Duret. (2016) “Ocean Governance and Maritime Security in A Peaceful Environment:the Case of The European Union”, *MARINE POLICY*, 2016. (IF: 3)
- Comisión Colombiana del Océano. (2018). Política Nacional PNOEC.
- Chamberg-Michilot, D., Diaz-Barrera, M. E., & Benites-Zapata, V. A. (2021). Revisiones de alcance, revisiones paraguas y síntesis enfocada en revisión de mapas: aspectos metodológicos y aplicaciones. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública*, 38, 136-142.
- Christian Bueger (s.f.) “Learning from Piracy: Future Challenges of Maritime Security Governance”, *GLOBAL AFFAIRS*, 2015. (IF: 3)

- Daria Gritsenko. (2013). "The Russian Dimension of Baltic Maritime Governance", *JOURNAL OF BAL-TIC STUDIES*, 2013. (IF: 3)
- Diaz, J., Uribe, S., & Rodriguez, M. (2016). *Estrategia Maritima evolucion y prospectiva*. 416.
- Dorota Pyć. (2016). "Global Ocean Governance", *TRANSNAV: INTERNATIONAL JOURNAL ON MARINE NAVIGATION AND SAFETY OF SEA TRANSPORTATION*, 2016. (IF: 3)
- Dávalos, J. (2015). *La Gobernanza de los Espacios Marítimos del Ecuador*. 4.
- Dirección General de Intereses Marítimos, A. del E. (2020). *Estrategia Marítima del Ecuador*. 84.
- DIRPGE. (2018). *Plan de Gestión Institucional de la Armada del Ecuador "Bicentenario"*.
- DOBARE. (2020). *Doctrina Básica de la Armada del Ecuador*.
- Gobierno de Chile. (2018). *Política Oceánica Nacional de Chile*.
- Gomez, H. (2015). *La oceanopolítica ecuatoriana*. 11.
- Hernández, R. (2018). *Metodología de la investigación científica* (6ta Edición, Vol. 1).
- Hurtado, R. (2020). Caso de estudio: La política nacional del océano y los espacios costeros y el desarrollo sostenible de Colombia. Recuperado el 15-Nov-2021. https://www.researchgate.net/publication/345905357_Caso_de_estudio_La_politica_nacional_del_oceano_y_los_espacios_costeros_y_el_desarrollo_sostenible_de_Colombia.
- Judith van Leeuwen. (2015). "The Regionalization of Maritime Governance: Towards A Polycentric Governance System for Sustainable Shipping in The European Union", *OCEAN & COASTAL MANAGEMENT*, 2015. (IF: 3)
- Kooiman, J. (2008). *Exploring the concept of governability*.
- Lawrence Juda. (2007). "The European Union and Ocean Use Management: The Marine Strategy and The Maritime Policy", *OCEAN DEVELOPMENT & INTERNATIONAL LAW*, 2007. (IF: 3)
- Management of Maritime Cultural Heritage in the USA", *MARINE POLICY*, 2009. (IF: 3)
- Michael J. Struett; Jon D. Carlson; Mark T. Nance. (2014). "Maritime Piracy and The Construction of Global Governance", *NAVAL WAR COLLEGE REVIEW*, 2014. (IF: 3)
- Nye, J. (2020). Geopolítica pospandémica. *Project Syndicate*. <https://www.project-syndicate.org/commentary/five-scenarios-for-international-order-in-2030-by-joseph-s-nye-2020-10>
- Pavliha Marko. (2018). "Part III Human Health and Human Rights, 16 Ethics of International Maritime Law and Ocean Governance", *THE IMLI TREATISE ON GLOBAL OCEAN GOVERNANCE*, 2018.
- Roldan, A. (2021). Webinar-Alianza-Pacífico.
- Salinas, M. (2019). Tormenta perfecta. Centro de Estudios Estratégicos- Marítimos, Academia de Guerra Naval, 16.

- Solís, Eri. (2012). Algunas Consideraciones sobre la Estrategia Marítima - PDF [En línea] Disponible en: <http://www.revistamarina.cl/>, [Consultado el 8 de mayo de 2012], pág. 13.
- Stefan Claesson. (s.f.) An Ecosystem-based Framework for Governance.
- Terzago, J. (2005). *Alfred Tayer Mahan (1840-1914) Contralmirante U.S Navy, su contribución como historiador, estratega y geopolítico*. Viña del Mar: Universidad Viña del Mar.
- Till, G. (2009). “Expeditionary Operations” in *Seapower: A guide for the Twenty First Century*. 2009, 222–225.
- Tom Perreault; Gabriela Valdivia. (2010). “Hydrocarbons, Popular Protest and National Imaginaries: Ecuador and Bolivia in Comparative Context”, *GEOFORUM*, 2010. (IF: 4)
- Torres, R. (2020). Comandante de la Marina: “Solo podemos actuar si los barcos entran a pescar.” *EXPRESO*. <https://www.expreso.ec/actualidad/comandante-marina-actuar-barcos-chinos-entran-pescar-86577.html>
- World Economic Forum. (2021). *The Global Risks Report 2021*: 16th Edition. (Jaime, 2015)
- Vélez Altamirano, DL (2021). Las políticas nacionales oceánicas y costeras en la gobernanza marítima del Ecuador. *Estado & comunes, revista de políticas y problemas públicos*, 2 (13), 67-84.