

# CONVEMAR Y LA RESERVA MARINA DE GALÁPAGOS

Jaime Dávalos Suárez

Comisión Nacional de Límites Marítimos, Guayaquil, Ecuador

\*Autor de correspondencia: oomonte@espe.edu.ec

Recibido 05 de mayo 2018, aceptado después de revisión al 20 de septiembre 2018

## RESUMEN

El barco de bandera china Fu Yuan Yu Leng fue apresado dentro de la reserva marina de Galápagos con 300 toneladas de pesca ilegal en donde se encontraban especies en peligro de extinción, dicha embarcación y sus tripulantes fueron sentenciados por la justicia ecuatoriana. La adherencia a la CONVEMAR por parte de Ecuador lleva a analizar si los resultados de esta acción fue o no favorable para el país. Para el proceso judicial en contra de la embarcación pesquera se utilizó los artículos descritos en la convención CONVEMAR por lo que el Estado ecuatoriano recibió el respaldo internacional y jurídico, evitando así vacíos legales o posibles repercusiones por parte del Gobierno Chino. La adhesión del Ecuador a la CONVEMAR resulta muy conveniente ya que es un respaldo legal que debe ir de la mano con una capacidad de exploración aeromarítima y un sistema de identificación que permita localizar a las embarcaciones que se dedican a la sobre explotación marítima dentro y fuera de los espacios de jurisdicción nacional.

**Palabras clave:** Convención, pesca ilegal, soberanía, biodiversidad marítima, CONVEMAR, proceso judicial.

## ABSTRACT

The Chinese flagship Fu Yuan Yu Leng was captured within the Galápagos marine reserve with 300 tons of illegal fishing where endangered species were found. This vessel and its crew were sentenced by the Ecuadorian justice. The adherence to the CONVEMAR by Ecuador leads to analyze whether the results of this action has been favorable or not for the country. For the judicial process against the fishing vessel, the articles described in the CONVEMAR convention have been used, so the Ecuadorian State received international and legal support, thus avoiding legal gaps or possible repercussions on the part of the Chinese Government. The accession of Ecuador to the CONVEMAR is very convenient since it is a legal backing that needs to go hand in hand with an aeronautical exploration capacity and an identification system that allows to locate the vessels that are engaged in over-exploitation within and outside of the sea of the spaces of national jurisdiction.

**Keywords:** Convention, illegal fishing, sovereignty, maritime biodiversity, UNCLOS, judicial process.

## INTRODUCCIÓN

El domingo 13 de agosto de 2017 el barco de bandera china Fu Yuan Yu Leng 999 (Barco carguero de 98 metros de eslora y 16 metros de manga) fue apresado en la Reserva Marina de Galápagos (RMG), transportando en sus bodegas 300 toneladas de tiburones de cinco especies distintas (Según reporte del Ministerio de Ambiente, las cinco especies de tiburones encontradas en las bodegas del buque capturado son: martillo, silky, zorro ojón, sedoso y mako. Se contabilizaron en total 6.623 ejemplares.), algunas de ellas en peligro de extinción, según lo establecido por WWF (Apéndice II de la Convención sobre el Comercio de Especies Amenazadas de Fauna y

Flora) (El Universo, 2017). De acuerdo al reporte de la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos (DIRNEA), el barco fue detenido a 35.5 millas al este de la isla San Cristóbal y formaba parte de una gigantesca flota de buques de bandera china, que merodeaba la Zona Económica Exclusiva (ZEE) del archipiélago desde el 16 de julio anterior, como se evidencia en las figuras 1 y 2.

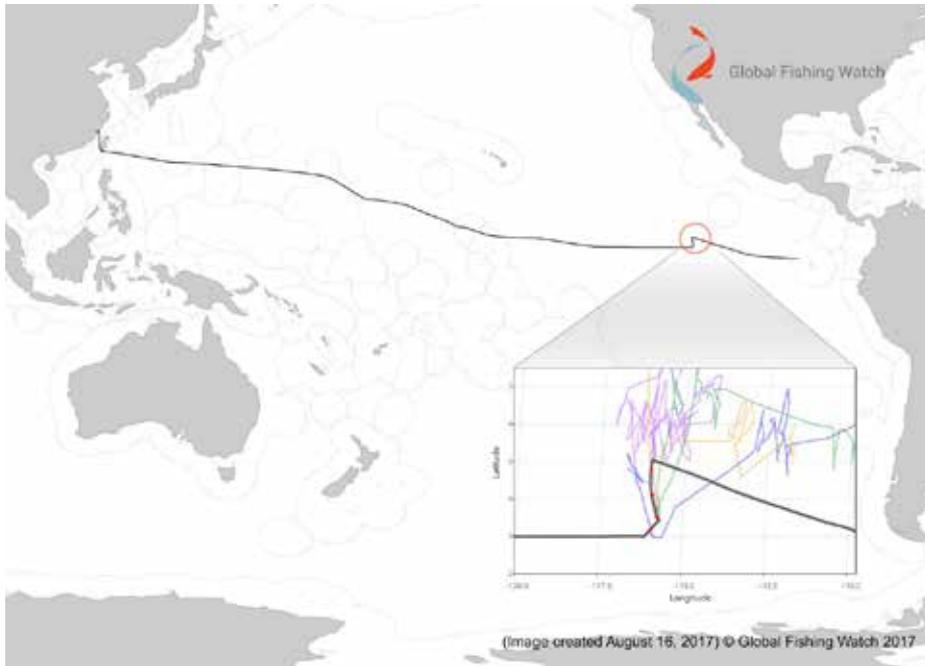


Figura 1. La Trayectoria del Buque Fu Yuan Yu Leng 999 de China a Galápagos. El viaje realizado por el buque refrigerado Fu Yuan Yu Leng 999 revela un encuentro con cuatro barcos pesqueros en el Pacífico (Cutlip, 2017). Fuente: blog.globalfishingwatch.org

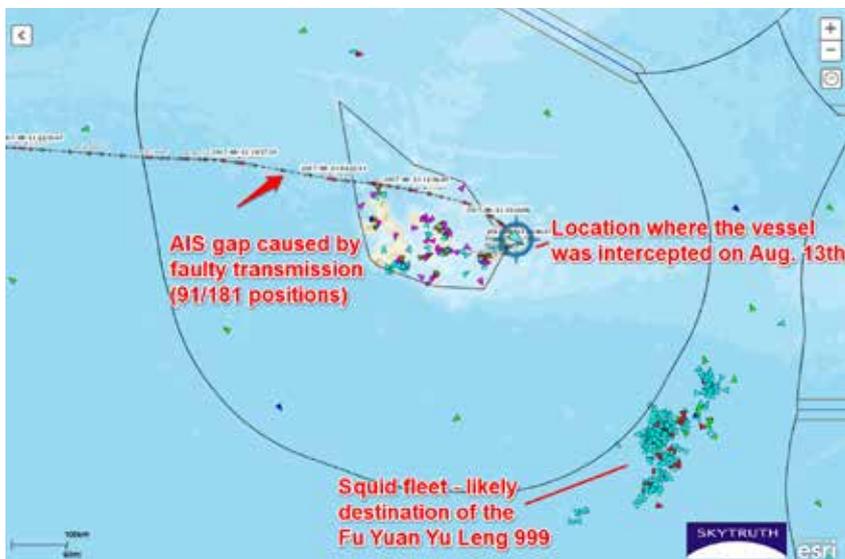


Figura 2. Mapa con el Desplazamiento y Ubicación de Pesqueros Chinos. El mapa de de Global Fishing Watch confirma la trayectoria del barco chino Fu Yuan Yu Leng 999 hasta su ingreso al área de EEZ de Galápagos. Hacia el sureste se observa más de cien barcos de calamar chinos cerca del límite de la ZEE (Bergman, 2017). Fuente: <https://www.skytruth.org>

Conforme a la legislación ecuatoriana, el barco y su tripulación fueron juzgados y sentenciados de acuerdo al Artículo 247 del Código Integral Penal (COIP) por tenencia y transporte de especies protegidas dentro de la Reserva Marina de Galápagos (El Art. 247 del COIP establece: “La persona que cace, pesque, capture, recolecte, extraiga, tenga, transporte, trafique, se beneficie, permute o comercialice especímenes o sus partes, sus elementos constitutivos, productos y derivados, de flora o fauna silvestre terrestre, marina o acuática, de especies amenazadas, en peligro de extinción y migratorias, listadas a nivel nacional por la Autoridad Ambiental Nacional así como instrumentos o tratados internacionales ratificados por el Estado, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años. Se aplicará el máximo de la pena prevista si concurre alguna de las siguientes circunstancias: 1. El hecho se cometa en período o zona de producción semilla... 2. El hecho se realice dentro del Sistema Nacional de Áreas Protegidas...”). Actuó como acusadora particular la Dirección del Parque Nacional Galápagos (DPNG), en representación de la víctima del delito ambiental cometido por el Capitán, los Oficiales y Tripulantes del barco en mención, contra quienes se dictó 4, 3 y 1 año de prisión respectivamente. Como reparación integral de los daños ocasionados al ecosistema marino, se impuso la sanción de 5.9 millones de dólares y el decomiso penal del barco, el mismo que se trasladado al puerto de Manta y pasó a órdenes del Servicio de Gestión Inmobiliaria del Sector Público (INMOBILIAR). Según la disposición judicial, las especies decomisadas fueron arrojadas al mar, en el trayecto desde Puerto Baquerizo Moreno hacia Manta. Resulta probable que la imposición de este castigo, podría traer repercusiones importantes en las -hasta ahora inmejorables- relaciones políticas y diplomáticas con el gobierno chino, el mayor financista de los proyectos del gobierno nacional.

Aun así, la opinión pública ecuatoriana considera que estas sanciones resultan demasiado benevolentes frente a la magnitud del delito ambiental cometido. Pero más allá de la tibieza de dichas sanciones, es preciso analizar si para enfrentar esta crisis, la reciente adhesión del Ecuador a la CONVEMAR resultó conveniente, o si los resultados hubiesen sido más favorables manteniéndose al margen de la misma. Ese es el propósito de este artículo y para ello se revisarán brevemente los acontecimientos ocurridos como parte de la pujante geopolítica china, en el complejo escenario que representa una de las regiones más sensibles de nuestro planeta.

## EL ESTATUS DE GALÁPAGOS

El Archipiélago de Galápagos se encuentra ubicado aproximadamente a 600 millas náuticas de la costa continental del Ecuador. Esta privilegiada posición donde confluyen varias corrientes marinas desde diferentes direcciones y con distintos niveles de temperatura, a lo largo del tiempo ha ocasionado la colonización de sus aguas por especies marinas muy variadas, que lo han convertido en un verdadero “santuario de vida marina” según lo califica el Ministerio de Ambiente del Ecuador.

Resulta evidente que las características descritas anteriormente, convirtieran a Galápagos en un Área Protegida, la misma que está compuesta por el Parque Nacional Galápagos (PNG) –la cual abarca el 97% del total de la superficie terrestre de las islas (El hecho de que el 97% de la superficie terrestre del Archipiélago de Galápagos constituya un Área Protegida determina que únicamente el 3% restante se encuentre disponible para el desarrollo de las actividades normales de la población)- y por la Reserva Marina de Galápagos (RMG) con una superficie de 133.000 kilómetros cuadrados (La superficie aproximada del Ecuador es de 257.000 km<sup>2</sup> por lo tanto la RMG corresponde casi al 50% de dicha extensión. A pesar de la vastedad que pudiera representar, la RMG no alcanza a ubicarse dentro de las 10 reservas marinas más grandes del planeta) (MAE, 2015). La administración y control del PNG y la RMG están a cargo de la Dirección del PNG -organismo adscrito al Ministerio del Ambiente- con el apoyo de la Armada del Ecuador.

Las principales características físicas de la RMG las constituyen su intrincada morfología submarina y los factores oceanográficos concurrentes en el área, los mismos que dan origen a un altísimo porcentaje de especies endémicas como el coral negro de Galápagos. De esta manera, el accidentado relieve de su fondo marino y los afloramientos de nutrientes causados por la presencia de la corriente submarina de Cromwell, permiten la formación del plancton que es el medio de sustento de aves marinas, lobos marinos, ballenas, mantas gigantes y tortugas marinas, entre otras especies. En este mismo lugar confluyen también la corriente cálida de Panamá y la corriente fría de Humboldt, produciendo una peculiar mezcla de aguas templadas y tropicales, que favorecen el desarrollo de la biodiversidad (MAE, 2015). Esta peculiaridad ocasiona que las islas Galápagos tengan la mayor cantidad de tiburones en general y la mayor densidad de tiburones martillo en particular, a nivel mundial (Galapago, 2011), los que se encuentran concentrados principalmente entre las islas Darwin y Wolf, pero desplazándose de manera rotativa sobre las crestas de la isla Malpelo, isla de Cocos y las Galápagos; constituyendo uno de los atractivos turísticos de mayor importancia del país. Según Hugo Arnal, director de la WWF en el Ecuador, “la RMG es una gran área de reproducción y repoblamiento para el Océano Pacífico oriental y los barcos pesqueros están aprovechando lo que sale de ella, lo que es conocido el efecto de *spill-over*” (Alvear, 2017).

La conservación de Galápagos está basada en el control estricto de las áreas terrestres y marinas, mediante la regulación del turismo, limitación de las obras de infraestructura a lo estrictamente indispensable y con el mínimo impacto ambiental, el uso de energías amigables con el medio ambiente; pero sobretodo, radica en evitar el incremento de la población de las islas, a través del control de ingreso y salida de ciudadanos nacionales y extranjeros. Para lograr este objetivo, ha sido necesario la participación de científicos, técnicos y administradores del PNG, de la Fundación Charles Darwin, ONGs nacionales y extranjeras, operadores de turismo, pescadores, la comunidad galapagueña y la Armada Nacional en su rol de autoridad de Policía Marítima. La Armada del Ecuador desempeña tres papeles fundamentales: el primordial lo ejerce como fuerza en la defensa de la soberanía y la integridad territorial; concomitante con este, ejerce como autoridad de Policía Marítima para la vigilancia y control de los espacios acuáticos; así como también colabora con el desarrollo de la nación mediante la promoción e impulso de los intereses marítimos.

El Archipiélago de Galápagos ha recibido varios reconocimientos internacionales, que no pretenden otra cosa sino, tratar de todas las maneras posibles, de blindar y proteger a las islas y sus alrededores, para contener la depredación de sus especies antes de que sea demasiado tarde. Estos reconocimientos llevan implícita una cuota de sacrificio por parte de los ecuatorianos, puesto que significan la renuncia libre y voluntaria a los beneficios económicos que potencialmente podrían producirse -principalmente por la pesca y el turismo- a cambio de la preservación y conservación de la flora y fauna de Galápagos.

Tabla 1: Cronología de los Reconocimientos Otorgados a las Islas Galápagos

|      |                                      |
|------|--------------------------------------|
| 1959 | Parque Nacional <sup>a</sup>         |
| 1978 | Patrimonio Natural de la Humanidad   |
| 1985 | Reserva de la Biósfera               |
| 1986 | Reserva Marina <sup>b</sup>          |
| 2002 | Sitio Ramsar <sup>c</sup>            |
| 2005 | Zona Marítima Especialmente Sensible |

<sup>a</sup>El PNG se creó mediante Decreto Ley de Emergencia del 4 de julio de 1959, en el cual se declaran “parques nacionales de reserva de exclusivo dominio del Estado, para la conservación de la flora y fauna todas las tierras que forman las islas del Archipiélago de Colón o Galápagos...” (Se excluyen las áreas pobladas de Santa Cruz, Isabela, San Cristóbal y Floreana); <sup>b</sup>El 13 de julio de 1971 se creó la Reserva Marina, dentro de una franja de 40 millas náuticas a partir de las líneas de base del Archipiélago y las aguas interiores; <sup>c</sup>El Sitio Ramsar se encuentra en los humedales del sur de la isla Isabela y fue declarado como tal en el año 2002

Por lo antes anotado, podemos concluir -sin temor a equivocarnos- que las islas Galápagos constituyen el maravilloso escenario, donde el Estado ecuatoriano tiene la obligación de realizar todos los esfuerzos a su alcance para proyectar su soberanía en el Pacífico Sudoriental.

## **EL DRAGÓN QUE AMENAZA A LAS GALÁPAGOS**

China es una potencia continental poseedora de un extenso litoral que va desde el mar del Japón en el noroeste hasta el Golfo de Tonkín en el sur. Su extensión es de 9.596.900 Km<sup>2</sup>, (37 veces la superficie de Ecuador) lo que la convierte en la cuarta nación más grande del mundo, después de Rusia, Canadá y los EEUU. Su población supera los 1.300 millones de habitantes y es la mayor del planeta (Diplomática, 2017).

China posee la flota pesquera más grande del mundo y en su mayoría es subvencionada por el Estado; a decir de algunos autores, supera los 2.500 barcos y emplea a más de 14 millones de personas. Ese gigante depredador, a lo largo del tiempo ha sido capaz de devastar sus propios mares y los de África Oriental, en cuyas aguas -según el científico

español Pelayo Salinas de León-, ya han sido exterminados el 90 por ciento de los tiburones. Para lograrlo ha contado con la complicidad del propio Estado chino, quien a través de compañías estatales como la China National Fisheries Corporation, reciben la pesca ilegal en alta mar, la acopian en sus barcos cargueros e ingresan a puerto de manera legal, convirtiéndose en cómplices de los delitos ambientales cometidos por los particulares que enarbolan su bandera (Santos, 2017). Esta estrategia ha permitido que China llegue a convertirse en el mayor exportador de pesca a nivel mundial y que en la actualidad, sus tentáculos se hayan desplazado hacia el Pacífico Sudoriental, en busca de nuevas materias primas como el bacalao y el calamar gigante argentino, el atún de Chile, el tiburón de Colombia y Ecuador; y la totoaba mejicana (Faidutti, 2017). Según Franklin Ormaza de la ESPOL, China captura 25 millones de toneladas métricas anuales de peces, mientras que el Ecuador apenas alcanza el medio millón de toneladas métricas en el mismo periodo.

El interés de los chinos por las riquezas contenidas en los mares latinoamericanos, fue advertida hace ya varios años por varias organizaciones ecologistas; es decir que lo ocurrido en nuestro país no es algo nuevo, no es una situación coyuntural, se trata de algo estructural y va mucho más allá de la amenaza que representan únicamente los buques de bandera china, puesto que existen barcos de otras nacionalidades que también explotan nuestros recursos, debido a la poca o ninguna vigilancia de nuestra RMG, no se diga de la ZEE a su alrededor.

Entre los años 2013 y 2014, China se mantuvo a la cabeza de las capturas de peces con cerca de 850 mil toneladas (Alvear, 2017); de ese monto, tan solo 12 mil corresponden a las capturas realizadas en sus aguas, por lo tanto podemos deducir que por lo menos existe una grave sospecha de que el restante haya sido sustraído de nuestro patrimonio.

De la inmensa flota pesquera china de ultramar, en la actualidad el 10% (cerca de 300 barcos) se encuentran desplegados en las aguas adyacentes a las ZEE del Ecuador –tanto continental como insular- tal como lo informara la Armada Nacional. Con las limitadas capacidades tanto de la DPNG como de la propia Armada, lo más probable es que la RMG haya sido violada por muchos de los barcos de esta flota cuantas veces hayan deseado hacerlo los pescadores chinos, por supuesto sin que hayan podido ser detectados por autoridad nacional alguna. El desconocimiento de la realidad es tal, que inicialmente ni siquiera se había podido establecer con exactitud el número de embarcaciones que componían esta flota, ya que únicamente se puede contabilizar el número de aquellas que tienen encendido el sistema de localización AIS, es decir de aquellas que voluntariamente cooperan para su control, resultando en un registro absolutamente temporal, inexacto e incompleto. El AIS es el sistema de identificación automático que registra la presencia de las naves cooperantes, es decir aquellas que voluntariamente deciden encenderlo para ser monitoreadas.

Tal como lo admite el Director de la Fundación Charles Darwin, esta captura se produjo por pura casualidad, cuando una embarcación del PNG localizó al carguero Fu Yuan Yu Leng 999 en la RMG y lo reportó a las autoridades navales para que procedieran a detenerlo (Santos, 2017). Según Arturo Izurieta Valery, Director de la Fundación Charles Darwin, de las 10 lanchas guarda parques del PNG, muy pocas pueden movilizarse, porque la mayoría se encuentran inoperativas y sin recursos para mantenimiento y reparación. Las pocas que pueden salir a navegar lo hacen con combustible y otros gastos logísticos pagados por la Fundación, ya que la Dirección del PNG no cuenta con los fondos suficientes para realizar los patrullajes de la RMG. Según las investigaciones, la pesca fue recibida entre el 5 y el 7 de agosto –es decir una semana antes de su captura- de dos barcos taiwaneses el Hai Peng 301 y el Hai Peng 302, 1000 kilómetros al noroeste de Galápagos. Después de haber cruzado ilegalmente casi la totalidad de la RMG en ruta hacia el Perú, sin ser detectado, el barco fue detenido por una lancha guardacostas operando coordinadamente con un avión de exploración aeromarítima y un helicóptero naval.

Es importante mencionar que la flota pesquera china representa una grave amenaza para la seguridad alimentaria del país y del mundo en general, porque afecta de manera directa al ecosistema, donde los tiburones se encuentran al inicio de la cadena alimenticia. Según los pescadores de Galápagos, son los tiburones quienes se encargan de mantener el equilibrio de las poblaciones de lobos marinos; quienes a su vez, se alimentan de los peces que sirven para el consumo humano; si esta cadena se rompiera por la desaparición de los tiburones, la proliferación de lobos marinos provocaría a la larga la desaparición del pescado en las islas, afectando la alimentación de sus pobladores.

Es que los tiburones, el atún y los calamares gigantes son las especies más apetecidas por un país, donde las condiciones socioeconómicas de un importante segmento de la sociedad, les permiten pagar cantidades impresionantes por un plato de comida, tal como sucede en Hong Kong donde la sopa de aleta de tiburón cuesta 150 dólares y el kilo de aletas puede llegar fácilmente a valer 1.000 dólares; un kilogramo de totoaba –cuyo buche es en realidad lo más preciado- puede costar entre 1.500 y 2.000 dólares, por sus propiedades afrodisiacas y medicinales (Gorostiza, 2017). Otro de los factores desencadenantes de la depredación, lo constituye el drástico cambio de los hábitos alimenticios de la población china en general, cuya ingesta de pescados y mariscos aumentó sorprendentemente de 6 kilos anuales por persona en 1961, a 35 kilos aproximadamente en el año 2015. Como si esto no fuese suficiente, la FAO ha reportado que el suministro mundial de pescado para consumo humano ha duplicado al crecimiento de la población en los últimos 50 años (Alvear, 2017).

## EL ECUADOR EN LA CONVEMAR

El 22 de mayo del 2012, Ecuador pasó a constituirse en el estado número 163 en adherirse a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, más conocida como CONVEMAR; posteriormente, el 24 de septiembre del mismo año en la Secretaría General de la ONU fue depositado el documento de ratificación de la adhesión (Dávalos, 2015). Este documento llamado oficialmente “Instrumento de Adhesión” lleva como anexo la “Declaración del Ecuador al momento de adherir a la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar”, en la que se recogen las puntualizaciones que el Ecuador pone de manifiesto junto con su adhesión. Dentro de ellas, el acápite número XII textualmente dice lo siguiente:

“De conformidad con las disposiciones pertinentes en la Convención, cuando la misma población o poblaciones de peces asociadas se encuentren tanto dentro de la zona ecuatoriana de 200 millas como en un área marítima adyacente a dicha zona, los Estados cuyos nacionales pesquen tales especies en el área adyacente a la zona ecuatoriana, están obligados a acordar con el Estado ecuatoriano las medidas necesarias para su conservación y protección, así como para promover su óptima utilización. A falta de dicho acuerdo, el Ecuador se reserva el ejercicio de los derechos que le corresponden conforme el artículo 116 y otras disposiciones de la Convención, así como de las demás normas del derecho internacional.” (Asamblea Nacional, 2012)

Efectivamente, Ecuador y China no disponen de un acuerdo bilateral para el tratamiento de la pesca en la zona adyacente a la ZEE, por lo tanto aplica el artículo 116 de la CONVEMAR, que a su vez refiere a los artículos 63, 64, 65, 66 y 67. Veamos tan solo el más relevante:

“Art.64.- Especies altamente migratorias: el Estado ribereño y los otros Estados cuyos nacionales pesquen en la región las especies altamente migratorias enumeradas en el Anexo I cooperarán, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales apropiadas, con miras a asegurar la conservación y promover el objetivo de la utilización óptima de dichas especies en toda la región, tanto dentro como fuera de la Zona Económica Exclusiva.....” (Organización de las Naciones Unidas, 2012)

El tiburón martillo, científicamente conocido como tiburón oceánico de la familia sphyrnidae y las demás especies capturadas por el barco chino en la RMG, son parte del listado de especies altamente migratorias (ONU, 2001) detalladas en el Anexo I de la CONVEMAR, por lo tanto, de acuerdo al artículo 64, China tiene la obligación de cooperar con Ecuador para su preservación y conservación.

La principal ventaja de ser país miembro pleno de la CONVEMAR, radica en poder invocar su mandato legal, que promueve el uso pacífico de los mares y regula todos los asuntos relativos a las especies marinas y oceánicas, dentro del cual se destaca la existencia de un marco normativo para la cooperación internacional orientada a la protección y preservación del ambiente marino, privilegiando áreas vulnerables como las islas Galápagos. Si el país se hubiera mantenido al margen de la CONVEMAR, no hubiese podido actuar legalmente contra la flota pesquera china y la captura del Fu Yuan Yu Leng 999, así como las sanciones impuestas al barco y su tripulación, hubieran sido apeladas y fácilmente anuladas por la justicia. Pero lo más importante de todo, es que dichas sanciones no hubiesen recibido el respaldo de la comunidad internacional.

El Ministerio de RR.EE. llamó al Embajador de China en Ecuador para protestar formalmente por la presencia de la flota cerca de la ZEE, donde no pueden pescar barcos de bandera internacional y recordó la obligación que tiene China de respetar los derechos de soberanía del Ecuador en la ZEE sobre los recursos vivos y no vivos de acuerdo a la CONVEMAR, así como de respetar las leyes que regulan la RMG. Algunos analistas políticos y diplomáticos,

se apresuraron en expresar públicamente que las sanciones impuestas a la flota china, traerán retaliaciones contra el Estado ecuatoriano, lo cual hasta la fecha no ha sucedido, seguramente por la consistencia jurídica que significa actuar bajo el amparo de un instrumento jurídico común para ambos países, que es la CONVEMAR. Recordemos que las autoridades ecuatorianas, nunca lograron comprobar que la pesca se realizó en la ZEE, por lo tanto el ilícito se habría cometido en alta mar, donde no aplica la legislación nacional.

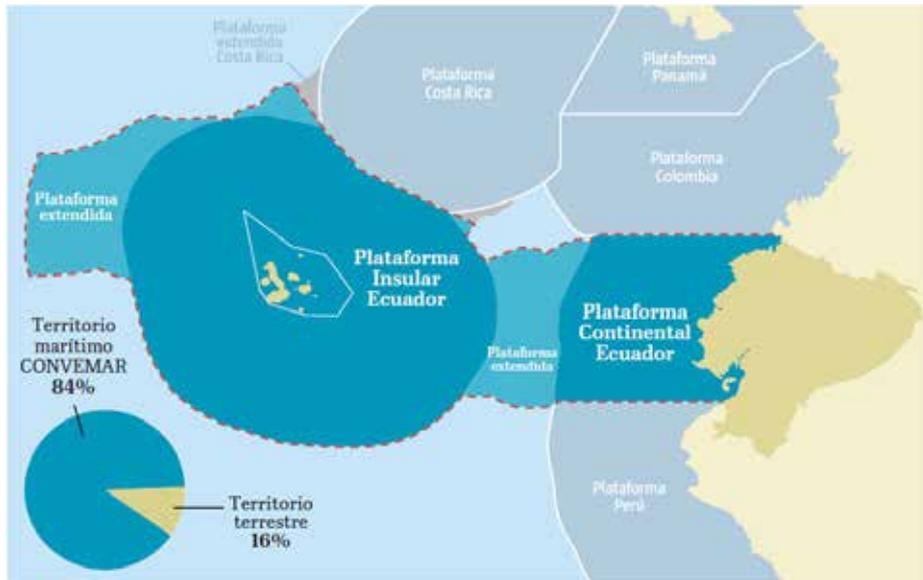


Figura 3. Extensión de Plataforma Continental. Fuente. [www.eltelegrafo.com.ec](http://www.eltelegrafo.com.ec), sobre la base de información de Senplades y Secretaría Técnica del Mar

De la misma manera, se conoce que el Ecuador habría recurrido a la Organización Regional Pesquera del Pacífico Sur (OROP-PS) en busca de respaldo, lo cual no sería del todo apropiado en vista de que dicha organización regula a todas las especies marinas del Pacífico Sudoriental, excepto a aquellas que se encuentran incluidas en el Anexo I de la CONVEMAR, como es el caso de los tiburones oceánicos.

Esta experiencia demuestra que la CONVEMAR y las leyes nacionales, únicamente pueden ser aplicadas sobre los infractores cuando estos son localizados, detectados y aprehendidos en el lugar de sus fechorías. De lo contrario, las normas solo constituyen letra muerta para los Estados ribereños que no tienen la suficiente capacidad para actuar con una policía marítima ágil, pre posicionada y con alta permanencia en el mar. Idealmente, ni siquiera los medios de combate navales reúnen las capacidades adecuadas para actuar en escenarios tan complejos como en la aplicación de la CONVEMAR, frente a gigantescas flotas pesqueras que depredan los mares, sin respetar los acuerdos, ni las leyes establecidas por la comunidad internacional.

En este punto Ecuador necesita darse un baño de verdad, porque el escenario a vigilar y proteger es tan grande que la repotenciación de los medios a la que se han referido los mandos navales, es absolutamente insuficiente. Se requiere de una flota oceánica que nunca el Ecuador la ha tenido, con una capacidad de exploración aeromarítima que tampoco la tenemos y un sistema de identificación que permita localizar embarcaciones no cooperantes dentro y fuera de los espacios de jurisdicción nacional. La fuerza naval con esas capacidades fue concebida y planificada hace más de 15 años por la Armada para estar lista en un horizonte de 20 años, pero

simple y llanamente no ha podido ser implementada por la desidia gubernamental reflejada en las asignaciones del presupuesto general del Estado.

La flota china y las de otros países depredadores de los mares, conocen muy bien las debilidades del control marítimo que tienen los países latinoamericanos y burlan los sistemas de control cooperativos al ingresar a sus ZEE, apagando los respondedores de dichos sistemas; por lo tanto, crear zonas protegidas más grandes –como lo han sugerido varios analistas- no soluciona el problema, mientras no tengamos medios para hacer efectivos los controles sobre las mismas. Estas flotas pesqueras únicamente pueden ser disuadidas mediante la presencia física de las unidades de policía marítima en alta mar; el respaldo legal para su actuación ya lo tienen en la CONVEMAR y en la legislación nacional.

Por su parte, un conjunto de 11 organizaciones ambientalistas agrupadas (El 30 de agosto de 2017 frente al Consulado de China en Guayaquil se reunieron representantes de los grupos ambientalistas Resiste Yasuní, Mingas por el Mar, Rescate Animal, Keiko Conservation Ecuador, The Wild GYE Initiative, Nawake Project, Ecuatorianamente, Escuela del Océano, Yaku Club de Buceo, Sealife Diving y Derecho Ambiental, para protestar contra las autoridades por considerar que las sanciones impuestas al barco chino capturado son muy benevolentes en relación al delito cometido) en una sola voz de protesta, manifestaron no estar de acuerdo con las sanciones impuestas al barco capturado, por considerarlas demasiado benevolentes y entre las sugerencias presentadas exigían al gobierno la ratificación del “Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector de Puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”, instrumento jurídico propuesto por la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, mundialmente conocida como FAO. De la misma manera, exigían transparencia y acceso a la información sobre el manejo de los recursos asignados para la ejecución de programas de control y vigilancia en la RMG; así como también, que se revise técnicamente el concepto de pesca incidental, además de que se manejen las pesquerías según el estado de conservación de las especies.

Otra de las sugerencias presentadas por los ambientalistas, en vista de que la presión que reciben las áreas marinas protegidas es cada vez mayor, ha sido la de fortalecer el Corredor Marino del Pacífico Este Tropical (CMAR), que es una extensa porción del océano que abarca la unión de cinco Áreas Marinas Protegidas pertenecientes a Panamá, Colombia, Costa Rica y Ecuador, delimitadas por la isla Coiba, islas Malpelo y Gorgona, isla del Coco e islas Galápagos, respectivamente; de las cuales, cuatro constituyen Patrimonio Natural de la Humanidad. La sugerencia es perfectamente válida en tanto y en cuanto, los cuatro países se comprometan a aportar con los medios necesarios para la materialización de su control y vigilancia. A priori, podemos aseverar que eso será muy difícil de cumplir porque ni Costa Rica ni Panamá disponen de fuerzas navales para hacerlo, mientras que la importancia que otorga Colombia al océano Pacífico es tangencial y nuestras capacidades son bastante reducidas. Ante esta realidad, podría considerarse legítimo el apoyo que organizaciones no gubernamentales como Greenpeace (ONG ambientalista fundada en 1971 en Canadá para proteger y defender el medio ambiente) y Sea Shepherd Conservation Society (SSCS) (Organización ecologista internacional que trabaja desde 1977 por la conservación de la fauna marina) podrían brindar a la Dirección del Parque Nacional Galápagos y a la Armada Nacional, para mantener monitoreadas a las embarcaciones que merodean la ZEE y la RMG. Claro está, que este curso de acción implica hipotecar la soberanía nacional a ONGs extranjeras.

En definitiva, después de este incidente el Ecuador –sus autoridades y la sociedad civil- han despertado sobresaltadas para recordar que el espacio marítimo a proteger es 5,3 veces mayor

que el territorio continental; que semejante vastedad llena de recursos vivos y no vivos, de valor incalculable, se encuentra en un alto grado de descuido por falta de medios para protegerla; que instituciones como el Comité Interministerial del Mar y la Secretaría Técnica del Mar, creadas con este propósito y eliminadas sin explicación alguna, son indispensables para liderar y coordinar de manera permanente, los temas relacionados con los espacios oceánicos a través de la generación de la política pública, que permita armonizar las actividades de las instituciones involucradas en busca del aprovechamiento de las riquezas y del mayor beneficio nacional. Que la frase “El futuro de la Patria está en el Mar” tiene un significado mucho más grande que el que le impone la simple demagogia y demanda acciones contundentes por parte del gobierno nacional.

## CONCLUSIONES

El hecho de que el Ecuador haya adherido y ratificado su adhesión a la CONVEMAR, resulta muy conveniente para la defensa de sus derechos como Estado ribereño frente a un delito ambiental cometido fuera de sus aguas jurisdiccionales, ya que permite aplicar sanciones a los infractores, que son reconocidas por todos los países miembros de la Convención, incluido el país de bandera del barco capturado. En la eventualidad de que el país no fuese parte de la CONVEMAR, podría haber sancionado un delito cometido en su jurisdicción nacional de 200 millas –no reconocida internacionalmente– por un barco de bandera que solo reconoce hasta 12 millas de mar territorial, por ser China un Estado miembro de la CONVEMAR (desde junio de 1996), sanción que hubiese sido fácilmente anulada en los tribunales internacionales.

Este incidente, tan similar como al ocurrido en marzo del 2008 en Angostura, ha puesto en evidencia un secreto a voces que es la falta del equipamiento necesario para el cumplimiento de las tareas operativas, en este caso de la Armada y de la Dirección del Parque Nacional Galápagos. El asunto no es tan sencillo como el desembolso de una determinada cantidad de dinero cuando se presenta el problema, porque los procesos para adquirir una plataforma de superficie, aeronaval o de identificación automática, sea por vía de la construcción o de compra, demandan tiempos considerables para la fabricación de sus componentes, los que obviamente no se encuentran disponibles en el mercado.

Resultaría preocupante detallar todas las imprecisiones que se han dicho y se han escrito, en relación a la captura del barco chino, tanto por autoridades civiles, militares, periodistas y la opinión pública. Este acontecimiento ha relevado la necesidad de que la sociedad ecuatoriana en general, pero sus autoridades en particular, deben estar bien informadas, documentadas y adiestradas en el manejo del Derecho del Mar; los diferentes Ministerios deben ser profesionales en la materia que defienden y en este sentido es fundamental reactivar y fortalecer instituciones como el Comité Interministerial del Mar y la Secretaría Técnica del Mar.

La sugerencia de crear zonas protegidas más allá de la jurisdicción nacional es válida siempre y cuando el país cuente con los medios necesarios para protegerlas; estamos observando que desde hace ya varios años, el Ecuador ni siquiera cuenta con las capacidades necesarias para vigilar los espacios marítimos de jurisdicción nacional. Por este motivo, el Ministerio de Relaciones Exteriores quien realizó acercamientos con Colombia y Perú; quien ofició a la OROP-PS y al CIAT, entre otras medidas de carácter diplomático para buscar el respaldo internacional a nuestras acciones, debe tener presente que la diplomacia únicamente surte efecto cuando está respaldada por la fuerza.

## BIBLIOGRAFÍA

- Alvear, J. (2017). Depredación de nuestros mares . El Universo, pág. 8.
- Asamblea Nacional. (2012). Declaración del Ecuador al momento de adherir a la “Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar”. En: Declaración de Adhesión de Ecuador a Convención sobre Derecho del Mar: <http://www.apg.gob.ec/files/declaracionadhesiondeecuadoraconvencionsobrederechodelmar.pdf>
- Bergman, B. (2017). The Global Fishing Watch. Obtenido de Reefer Fined \$5.9 Million for Endangered Catch in Galapagos Recently Rendezvoused with Chinese Longliners : <https://www.skytruth.org/2017/08/galapagos-reefer-fined-5-9-million/>
- Cutlip, K. (2017). The Global Fishing Watch. Obtenido de Our Data Suggests Transshipment Involved in Refrigerated Cargo Vessel Just Sentenced to \$5.9 Million and Jail Time for Carrying Illegal Sharks. En: <http://blog.globalfishingwatch.org/2017/08/transshipment-involved-in-reefer-sentenced-for-carrying-illegal-sharks/>
- Dávalos, J. (2015). Gobernanza de los espacios marítimos del Ecuador . Sangolquí: ESPE.
- Diplomática. (2017). Ministerio de Relaciones Exteriores de España. En: [www.exteriores.gob.es](http://www.exteriores.gob.es)
- El Universo. (2017). Flota pesquera china infunde temor. El País.
- Faidutti, J. (2017). Las flotas pesqueras chinas y el Ecuador. Expreso.
- Galapago. (2011). En: <http://islasgalapagos.org/>
- Gorostiza, R. (2017). La flota pesquera china vino a buscar tiburones. El Universo.
- MAE. (2015). Áreas protegidas. Ministerio del Ambiente. En: <http://areasprotegidas.ambiente.gob.ec/>
- Ministerio de Justicia, Derechos Humanos y Cultos. (2014). Código Orgánico Integral Penal. Serie Justicia y Derechos Humanos. Quito: Gráficas Ayerve .
- Organización de las Naciones Unidas. (2012). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En: [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf)
- ONU. (2001). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. New York.
- Santos, T. (2017). Depredación en el mar. Vistazo.