



UNIDAD DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS

El comité interinstitucional del mar, (cim). Órgano sustancial en el esfuerzo del ministerio de defensa de apoyo al desarrollo de los intereses marítimos, evidenciando la necesidad de una estructura (secretaría técnica) para la institucionalidad del cim y un marco jurídico capaz de soportar los procesos de coordinación y articulación en la política pública marítima de Ecuador.

Humberto Gómez
Cuarto Entregable
30/06/2022

CONTENIDO

Introducción	3
Los intereses marítimos	5
Definiciones de intereses marítimos, visiones oceanopolíticas y órganos de gestión	11
Colombia.....	12
Chile.....	17
Ecuador.....	23
El Comité Interinstitucional del Mar	27
Los orígenes de la necesidad de un cuerpo técnico que coordine y articule los temas del mar	27
Aspectos legales de la situación institucional de la DIGEIM.....	30
La creación del Comité Interinstitucional del Mar	33
Las competencias finales de la DIGEIM	37
La supresión de la SETEMAR.....	38
La relación institucional entre la DIGEIM y el CLEPCE.....	40
El CIM y el Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025.....	40
Las políticas oceánicas	44
El origen de las Políticas Oceánicas y Costeras, y del sistema de gestión del mar en Ecuador	46
La participación de la Armada en la elaboración del Plan de Ordenamiento del Espacio Marino y Costero.....	48
Los problemas del CIM	51
Las responsabilidades del CIM y el Plan de Ordenamiento Espacial Marino Costero	52
Propuesta de creación de la secretaría de desarrollo marítimo, SENDEMAR	53
Consideraciones para la creación de la SENDEMAR	53
Consideraciones generales sobre una visión exitosa del CIM.....	55
Estructura de la SENDEMAR	56
El Ministerio de Defensa Nacional y el CIM	58
Conclusiones	60
Bibliografía	62

EL COMITÉ INTERINSTITUCIONAL DEL MAR, (CIM). ÓRGANO SUSTANCIAL EN EL ESFUERZO DEL MINISTERIO DE DEFENSA DE APOYO AL DESARROLLO DE LOS INTERESES MARÍTIMOS, EVIDENCIANDO LA NECESIDAD DE UNA ESTRUCTURA (SECRETARÍA TÉCNICA) PARA LA INSTITUCIONALIDAD DEL CIM Y UN MARCO JURÍDICO CAPAZ DE SOPORTAR LOS PROCESOS DE COORDINACIÓN Y ARTICULACIÓN EN LA POLÍTICA PÚBLICA MARÍTIMA DE ECUADOR.

Introducción

A nivel mundial, la gestión de los intereses marítimos tiene una fuerte orientación hacia la sostenibilidad, lo que garantiza que las medidas que están tomando los Estados con relación al uso del mar sean concordantes con esa urgente tendencia global y, además, consecuentes con sus respectivas visiones oceanopolíticas. En ese contexto, en Latinoamérica, en lo que respecta a los países a la vera del Pacífico Sureste, la visión oceánica se remonta a cientos de años atrás; no obstante, en el Siglo XX, hay ejemplos interesantes de la visión oceánica regional, entre las que podemos mencionar, en 1942, el tratado entre Venezuela y Gran Bretaña sobre el suelo y al subsuelo marinos, en el golfo de Paría; el 23 de junio de 1947, la declaración presidencial chilena de soberanía nacional sobre la plataforma continental y "todo el mar desde la costa hasta una paralela matemática proyectada a 200 millas marinas de las costas continentales".

En agosto de 1947, la proclamación presidencial peruana sobre la soberanía y la jurisdicción nacionales sobre la plataforma submarina y sobre el mar adyacente a las costas hasta 200 millas, entendiéndose el dominio nacional para "para reservar, proteger, conservar y utilizar los recursos y riquezas naturales existentes en dicho mar o debajo de él"; la Declaración de Santiago de 1952, sobre Zona Marítima, por medio de la cual los "Gobiernos de Chile, Ecuador y Perú proclaman como norma de su política internacional marítima, la soberanía y jurisdicción exclusivas que a cada uno de ellos corresponde sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países, hasta una distancia mínima de 200 millas marinas desde las referidas costas", entre otras.

Conforme la humanidad fue evolucionando y la tecnología acelerando la adaptación del hombre a las nuevas situaciones y circunstancias de los tiempos, la investigación sobre los mares y océanos incrementó el conocimiento sobre ellos, y, con eso, la comprensión de la

riqueza de su biodiversidad; la sensibilidad de sus ecosistemas; los componentes físicos, químicos, biológicos y geológicos que configuran sus procesos naturales y simbióticos; la fuerza de las conjugaciones océano-atmosféricas que pueden ocasionar severos daños a las zonas marino-costeras; las cinco dimensiones del mar y sus interrelaciones dinámicas y constantes, sus componentes físicas, químicas, geológicas y biológicas, que caracterizan los espacios marítimos y la vida que la albergan.

El ser humano comenzó a dar valor a todo lo que el mar tiene, lo visible y lo que sus entrañas guardan cual secretos intocables; comenzaron a configurar intereses para las naciones, algo por lo que los pueblos estaban dispuestos a explorar, descubrir, conquistar, explotar, usar y transformar; y, en esa búsqueda, los “camino” trazados en el mar, también comenzó a tener un valor inestimable, porque le permitía llegar hasta dónde sus esfuerzos serían recompensados, conformándose el comercio marítimo y, con ello, el desarrollo basados en el mar; luego, el hombre comenzó a pasar los límites y se dio cuenta, todavía no se sabe si conscientemente o por los efectos negativos de sus agresiones al medio marino y su biodiversidad; entonces llegó a entender la palabra “sostenible”, a entender los caminos de la “resiliencia” y entendió que debe conservar esas riquezas que representan ecosistemas, biodiversidad.

Se valoró sus intereses marítimos y la visión con las que los veían en el presente tiempo y en el futuro; comenzó a construir leyes y políticas que se transformaban en órdenes para quienes usen el mar y usufructúan de sus recursos, lo hicieran sosteniblemente, con racionalidad y resiliencia, creándose un marco regulatorio a nivel internacional, que además de crear las reglas de juego, construyeran las bases de una sólida conciencia marítima, que aplicándose en los territorios marítimos de las naciones, a través de sus visiones oceanopolíticas, las proyectasen a sus espacios marítimos jurisdiccionales y no jurisdiccionales, para, finalmente, hacer posible una gobernanza razonable de mares y océanos, frente a las amenazas de los tiempos presentes.

Este trabajo define los conceptos básicos de la gestión marítima, desde los intereses marítimos, hasta las particularidades de las concepciones de las visiones oceanopolíticas y los órganos de gestión de Colombia, Chile y Ecuador, identificando sus territorios marítimos, los componentes de sus intereses marítimos y la interpretación y alcances de sus visiones oceanopolíticas; identificando los actores que cada país toma en cuenta para ser parte de la generación de las políticas oceánicas. Luego, se concentra en los aspectos relevantes del caso

ecuatoriano inherente al Comité Interinstitucional del Mar, CIM, desde sus orígenes, pasando por el primer órgano exitoso de gestión marítima al más alto que tuvo Ecuador, en la Armada, a través de la Dirección General de Intereses Marítimos, la DIGEIM y todos los procesos evolutivos hasta su actual situación; se identifica a la ya suprimida Secretaría Técnica del Mar, SETEMAR y la problemática que rodeó a esa decisión; posteriormente observa una de las últimas simbiosis eficientes que establecieron la relación DIGEIM con el Comité del Límite Exterior de la Plataforma Continental Ecuatoriana, CLEPCE; prosiguiendo con la relación entre el CIM y el Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025.

Se detalla los aspectos más significativos de las políticas oceánicas, su origen y la del sistema de gestión del mar, analizando la participación de la Armada en el primer Plan de Ordenamiento del Espacio Marino-Costero, POEMC. Se identificaron los problemas más significativos del CIM; identificando las responsabilidades del CIM y el POEMC; finalmente se llega a establecer una propuesta para la creación de una secretaría de desarrollo marítimo, SENDEMAR, que se constituiría en el cuerpo institucional que necesita urgentemente el CIM para cumplir con sus tareas, identificando las consideraciones generales para la visión exitosa del CIM, identificándose los actores actuales y sugeridos que conforman y conformarán sus estructuras, presentes y futuras; se plantea una estructura lógica de la SENDEMAR y se hace un análisis de la relación entre el Ministerio de Defensa Nacional y el CIM; finalmente se establecen algunas conclusiones del trabajo.

Los intereses marítimos

A través de la historia, las distintas culturas y civilizaciones que han prosperado a la vera de los mares y océanos se han desarrollado de forma extraordinaria y han dejado profundos cambios en la evolución de los Estados. Un claro ejemplo de esto son los pueblos que emergieron del área de influencia del mar Mediterráneo, como los míticos minoicos, la expansión marítima de isla de Samos, el imperio ateniense, los fenicios, cartagineses, los pueblos del mar, etc. Su crecimiento y expansión contribuyeron no sólo a la difusión del comercio, sino a crear una cultura basada en el uso del mar.

La explicación es sencilla, cuanto compleja, porque no siempre las fórmulas han servido para todos los pueblos, sino más bien para aquellos que han determinado objetivos a los cuales los líderes los han conducido, hasta alcanzarlos con éxito; pero, en el camino, los ha guiado una

visión respecto a cómo actuar en un medio, a veces tan extraño como extremo, como es el mar, definiendo esos factores alrededor de conceptos como la talasocracia hasta la oceanopolítica. En medio de todo eso, lo realmente importante es entender que los mares y océanos son espacios vitales, a través de los cuales los seres humanos podemos progresar.

Los océanos no son cuerpos estancos, un error recurrente a lo largo de los años, cuando los Estados ribereños los han usado indiscriminadamente, a su entender, sin afectar los demás. La fórmula es también muy simple, todo lo bueno o malo que hagamos en una determinada parte de los mares y océanos, repercutirán en todos los espacios hasta donde ellos tengan influencia directa o indirecta, porque están interconectados, porque en la realidad es uno solo, tal vez no percibido por el convencionalismo humano de darle nombres a los espacios geográficos, según dónde ellos estén.

Entonces la conectividad oceánica es un hecho fáctico insoslayable, lo que propicia la conexión entre los Estados del mundo; concomitante con esa realidad se han tejido un conjunto de “camino” sobre ellos, las líneas de comunicación marítima, SLOC¹, que generalmente se definen como “las principales rutas marítimas entre puertos, utilizadas para el comercio, la logística y las fuerzas navales. El crecimiento del comercio mundial depende de la mejor forma en que el comercio internacional se conecte a dichas líneas marítimas de comunicaciones” (Daily.FT, 2019).

Así se ha definido un concepto muy antiguo: la capacidad del ser humano de moverse de un punto a otro, a través de mares y océanos, para llevar cosas objeto de comercio, con lo cual se generan recursos económicos para los dueños de la carga y también para quien la transporta, además de los puertos que los recibe y que los despacha para concretar con su “periplo²”. De igual manera, bajo circunstancias de crisis o guerra, esas líneas se convertían en líneas vitales que eran custodiadas con navíos capaces de defenderlas contra quienes quisieran obstaculizar su flujo o apoderarse de las valiosas cargas³.

¹ Por sus siglas en inglés de *Line Sea of Communication*.

² De acuerdo con la Real Academia Española, se define “periplo” como:
Viaje o recorrido, por lo común con regreso al punto de partida.
En la geografía antigua, circunnavegación.

En la Antigüedad clásica, obra en que se cuenta o refiere un viaje de circunnavegación. El periplo de Hanón.

³ En la actualidad del 90% del comercio mundial se transporta a través de los mares y océanos.

A través de los mares y océanos también se caracterizan los balances de poder, de quienes entienden la capacidad de generar riqueza desde los océanos, no solo por el fortalecimiento de las SLOC, sino de explorar y explotar los recursos vivos y no vivos que se encuentran en los espacios marítimos jurisdiccionales y no jurisdiccionales, complementando procesos con los cuales las naciones prosperan. Ese es un tema vital, porque no solo que se transportan cosas que son motivo de desarrollo para sus pueblos, sino que, también, obtienen del mar recursos para el mismo fin.

Con el devenir de los años, el conocimiento sobre el mar se ha concretado de diversas maneras; una de las más importantes es el propio desarrollo de los instrumentos para explorarlos, que son los navíos, éstos han tenido cambios sustanciales condicionados por el tipo de energía que los han impulsado, desde los remos, la vela, el vapor, los combustibles fósiles y, ahora, en medio de los evidentes impactos negativos del cambio climático, el ser humano se ha volcado en la búsqueda de energías limpias que los impulse, retornando a las velas, a la energía solar o a las combinaciones que mejor pudieran lograr a ello.

La industria de la construcción naval ha dado extraordinarios pasos en los últimos años y más aún en medio de la guerra ruso-ucraniana que evidenció que la dependencia europea de los combustibles fósiles rusos trae consigo consecuencias geopolíticas, a través de medidas de presión y también son un elemento que contribuye al cambio climático; lo que está empujando el desarrollo de proyectos para impulsar los navíos con energías limpias, como son los casos, como ejemplos, del desarrollo de baterías de energía combustible de hidrógeno, viento y electricidad:

- **Combustible de hidrógeno.**

ABB proporcionará una solución de propulsión y energía al primer barco fluvial del mundo que funcionará exclusivamente con pilas de combustible de hidrógeno. La embarcación, que operará por el río Ródano, en Francia, será construida por la filial *Compagnie Fluviale de Transport (CFT)* del grupo galo *Sogestran*, cuya entrega está prevista para 2021. (HyE, 2019)

- **Energía eólica.**

El *Estraden* cuenta con una instalación desarrollada por la compañía también finesa *Norsepower*. Se trata de los llamados 'Rotor Sails', que absorben energía eólica procedente del viento que sopla sobre cubierta (...) Su aspecto es más bien el de columnas coronadas con un tope. Todo lo largo del tubo rota muy rápido cuando le da el

viento. Este movimiento crea una diferencia de presión entre la parte delantera y la trasera de la columna. En una el viento sopla a mayor velocidad que en la otra, algo parecido a lo que ocurre en las alas de un avión. Si en aeronáutica esto se conoce como el teorema de Bernoulli, en este caso es el efecto Magnus. La diferencia de presión impulsa al barco hacia delante. (Bejerano, 2017)

- **Energía eléctrica.**

En 2017, China lanzó el primer carguero 100% eléctrico y es cierto que, algunos barcos movidos por energías limpias, como el Energy Observer, están intentando demostrar que se puede realizar una navegación sostenible. De hecho, el *Observer* consume prácticamente lo que un automóvil Tesla de alta gama. (Enérgya.VM, 2019)

El impulso para el desarrollo de las energías renovables debe partir desde las políticas públicas, hasta las iniciativas privadas. Pero estas políticas deben estructurar, coordinar y articular las capacidades de los Estados para alcanzar los objetivos que se proponen, a través de mecanismos que integren todos los esfuerzos disponibles. Lógicamente, para los Estados organizados, la planificación es un elemento sustancial dentro de todo lo que aspiran, y más aún dentro de lo que, para el efecto, consta en la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030 que también incluye a los mares y océanos.

Durante los últimos meses los precios de la energía se han encarecido notablemente. **Ser energéticamente autónomos y competir internacionalmente con energía libre de emisiones es, desde ya, uno de los principales objetivos europeos a corto plazo.** (Comisión Europea, 2022)

La investigación oceánica es trascendente para el desarrollo de los Estados con visión oceanopolítica; porque de esos procesos se obtiene el conocimiento del mar que permite evaluar su estado de arte, su evolución y, sobre todo, las amenazas que puede caracterizar escenarios complejos para la humanidad; en ese marco está la investigación del cambio climático, los estudios sobre el mar Ártico y en la Antártida; la investigación de la tectónica de placas para los efectos tsunamigénico; las climatología oceánica para el conocimiento de los procesos océano atmosféricos y su relación con las tormentas tropicales, etc.

Uno de los temas más complejos que los Estados deben tratar en la actualidad es el cambio climático, lo cual tiene dos vertientes claramente definidas en cuanto a la investigación

oceánica sobre el tema, ya que, sobre la base de la información obtenida, es posible alertar a los políticos de todos los Estados del mundo, para tomar decisiones políticas globales que contribuyan al efecto, para eso es necesario contar con el talento humano, los medios y la construcción de las capacidades que, en forma permanente, deben hacer un constructo que sirva de apoyo a su propio Estado como al mundo.

En ese sentido, por ejemplo, a nivel de los Estados Parte de las Naciones Unidas, existe una instancia fundamental que partió de reconocer que hay un problema, ese problema fue identificado en base a la investigación oceanográfica, lo que permitió argumentar la existencia del cambio climático, para lo cual, en 1992, durante la Convención de Río⁴ se dejó abierta la firma de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, CMNUCC o UNFCCC⁵, la cual entró en vigor⁶ el 21 de marzo de 1994 y cuyo propósito fue:

El objetivo último de la presente Convención y de todo instrumento jurídico conexo que adopte la Conferencia de las Partes, es lograr, de conformidad con las disposiciones pertinentes de la Convención, la estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropógenas peligrosas en el sistema climático. Ese nivel debería lograrse en un plazo suficiente para permitir que los ecosistemas se adapten naturalmente al cambio climático, asegurar que la producción de alimentos no se vea amenazada y permitir que el desarrollo económico prosiga de manera sostenible. (ONU, 1992)

Con el fin de monitorear las disposiciones relacionadas con el cumplimiento de la UNFCCC, cada año se realiza la conferencia de los Estados-Parte de la Convención, COP, siendo la última⁷, la COP-26, que se realizó en octubre de 2021. Los temas que se tratan en estas reuniones de alto nivel global fundamentan todo sobre la base de la investigación científica sobre el cambio climático, en gran parte considerando la información oceánica que se ha recabado de diferentes fuentes, considerando las problemáticas que se encuentran

⁴ La CMNUCC es una de las dos importantes convenciones que quedaron abiertas durante la realización de la "Cumbre de la Tierra de Río" de 1992. Además, de la CMNUCC también quedaron abiertas el "Convenio de las Naciones Unidas sobre la Diversidad Biológica" y la "Convención de Lucha contra la Desertificación", para lo cual se creó un Grupo de Enlace Mixto para coordinar la sinergia del conocimiento y de las propuestas para las decisiones que pudieran tener los Estados Parte. (UNFCCC, 2022)

⁵ Por sus siglas en inglés de: *United Nations Framework Convention on Climate Change*

⁶ A la fecha, hace 38 años, cuando se conocía menos del problema que ahora.

⁷ La COP-26 comenzó el domingo 31 de octubre hasta el viernes 12 de noviembre y se llevó a cabo en Glasgow, Reino Unido.

concentrados en los efectos del derretimiento de los polos⁸.

El conocimiento derivado⁹ de la investigación oceanográfica, se traduce en la producción de geodata¹⁰ y geoinformación, con la cual es posible desarrollar tecnologías avanzadas para obtener más información oceanográfica, mediante el empleo de satélites e ingenios submarinos, capaces de explorar las profundidades, desde la zona marino-costera, dotados con multisensores y procesos multitemporales, con los que es posible definir y caracterizar escenarios, con los cuales se toman decisiones acertadas, consecuentemente, el uso, compartición y esfuerzos conjuntos para obtener ese conocimiento es vital.

Sobre la base de los datos recopilados en todo el mundo, el Informe Mundial sobre las Ciencias Oceánicas 2020 ofrece un panorama mundial de cómo se llevan a cabo las ciencias oceánicas, dónde y por quién. Al analizar los recursos humanos, las infraestructuras, el equipamiento, la financiación, las inversiones, las publicaciones, las políticas de flujo e intercambio de datos, así como las estrategias nacionales, en el Informe se sigue la evolución de nuestra capacidad para comprender el océano y aprovechar las nuevas oportunidades. (UNESCO, 2021)

El hombre ha tenido acciones permanentes sobre la exploración y la extracción de recursos marinos. Estos procesos han estado acompañados de impactos negativos que de inicio han tenido que ver con basura que dejan los procesos de extracción (plásticos, residuos biológicos, residuos de combustibles, etc.), hasta los resultados extremos y negativos como la sobrepesca, la pesca ilegal no declarada no reglamentada, la extracción de hidrocarburos en la alta mar y la extracción de minerales sin las debidas precauciones ambientales; considerando que todo ello son elementos fundamentales para la sobrevivencia de la humanidad.

Recientemente, la Secretaria Ejecutiva de la ONU, sobre cambio climático, Patricia Rodríguez, con motivo de un discurso proferido en el contexto de las conferencias de “Nuestros Océanos” señaló que:

⁸ El polo norte, el océano Ártico, y su influencia en los continentes que lo rodean; y, en el polo sur, la Antártida, y los océanos que rodean al Continente Blanco, con especial énfasis en las investigaciones relacionadas con el océano Antártico o Austral.

⁹ Se considera que pueden venir de varias fuentes como aquella que provenga del Estado, de la Academia y del Sector Privado.

¹⁰ Geodata “son información sobre ubicaciones geográficas que se pueden almacenar y utilizar con un sistema de información geográfica” (Heavy.AI, 2022) que se obtiene como un proceso de investigación en el ámbito de las ciencias geográficas.

"El océano nos ha alimentado y sostenido durante siglos, y no podemos seguir contaminando y saqueando sin tener en cuenta las consecuencias", dijo Espinosa.

Para mucha gente, el océano es un completo desconocido pero su protección "es relevante y está directamente ligada a todas las personas de este planeta" afirmó, "como también lo es abordar el cambio climático". Por ejemplo, la protección y restauración de hábitats oceánicos como las praderas marinas y los manglares, junto con sus redes alimentarias asociadas, pueden secuestrar dióxido de carbono de la atmósfera a un ritmo hasta cuatro veces superior al de los bosques terrestres. (UNFCCC, 2022)

Todos los aspectos referidos y relacionados con el mar, representan los intereses marítimos de los Estados; los cuales, de una u otra forma los materializan y son el fundamento de las visiones oceanopolíticas que orientan las decisiones y las políticas sustantivas sobre la gestión del mar, que en la actualidad, necesariamente tienen que ser sostenibles y resilientes que deben emerger como un eje fundamental para la supervivencia de los Estados, el bienestar de la nación y la proyección de su influencia en el presente y en el futuro.

El tema de los intereses marítimos, su identificación, caracterización y desarrollo, no es un tema poco importante en las agendas de gobierno de los países, porque en medio de las presiones a las que se enfrenta el mundo, el no coordinar y articular todos los factores mencionados y otros más, a través de organismos idóneos, capaces, especializados y eficientes, pueden representar debilidades, pueden traer consecuencias definitivas a los países que no tienen tales fortalezas, las cuales no tienen que ver con las extensiones de sus territorios, sino con las capacidades que puedan desarrollar en ellos.

Definiciones de intereses marítimos, visiones oceanopolíticas y órganos de gestión

Sobre lo referido en los párrafos anteriores, podemos colegir la suprema importancia de los intereses marítimos, que son la base de la visión oceanopolítica de los Estados y orienta la definición de las políticas oceánicas que orientan la gestión del uso de los espacios marítimos, jurisdiccionales y no jurisdiccionales, con el fin de garantizar la supervivencia y desarrollo de los pueblos a la vera de los mares y océanos y de aquellos otros que no teniendo ese privilegio, pueden gestionarlos, también, de forma sostenible y resiliente. En ese contexto, veamos algunas definiciones conceptualizadas por algunos países:

Colombia.***Definición de intereses marítimos colombianos.***

Las oportunidades, necesidades y beneficios en torno al territorio marítimo y su zona costera, que permiten generar desarrollo a partir de la implementación de políticas estatales de preservación, conservación, administración y utilización sostenible. (Ramírez-Cabrales, Pedroza, & Forero, 2021)

Los intereses marítimos colombianos.

Los Intereses Marítimos Nacionales, IMN, (CCO, 2018) del Estado colombiano son:

1. Soberanía e integridad del territorio marítimo nacional;
2. Conciencia, Apropiación Territorial y Cultura Marítima;
3. Recursos Ambientales Marino-Costeros;
4. Educación Marítima;
5. Investigación Científica;
6. Tecnológica y de Innovación;
7. Poder Naval;
8. Seguridad Integral Marítima;
9. Ordenamiento Marino-Costero;
10. Transporte y Comercio Marítimo;
11. Turismo Marítimo y Recreación
12. Industria Naval y Marítima
13. Minería Marina y Submarina 13. Pesca y Acuicultura

Los componentes de los intereses marítimos colombianos.

- a. Nación, género y colectivo marítimo
 - a.1. Talento Humano y Comunidad Marítima
- b. Integridad, defensa y protección de los espacios marítimos jurisdiccionales
 - b.1. Soberanía e Integridad del Territorio Marítimo Nacional.
 - b.2. Infraestructura para el Aseguramiento, la Integridad, el Orden Marítimo y el Estado de Derecho en el Mar.
 - b.3. Seguridad Integral Marítima y Fluvial (SIMF).
- c. Desarrollo económico
 - c.1. Transporte y Comercio Marítimo.
 - c.2. Turismo Marítimo y Recreación.
 - c.3. Industria Naval y Marítima.

- c.4. Minería Marina y Submarina.
- c.5. Pesca y Acuicultura.
- c.6. Conectividad por el Mar.
- c.7. Salud Pública y Bioseguridad Marina.
- d. Fortalecimiento de la gobernanza marino-costera y oceánica
 - d.1. Ordenamiento Marino-Costero.
 - d.2. Gobernanza Oceánica.
- e. Uso sostenible de la biodiversidad marina
 - e.1. Recursos Ambientales Marino-Costeros.
- f. Cultura y educación marítima
 - f.1. Cultura Marítima.
 - f.2. Educación Marítima.
 - f.3. Investigación Científica, Tecnológica y de Innovación.
 - f.4. Patrimonio Cultural Sumergido.

Interpretación de la visión oceanopolítica colombiana.

La institucionalidad de la gestión sostenible y resiliente de los intereses marítimos colombianos, a través de políticas oceánicas y costeras, en el marco del derecho internacional marítimo y el marco legal nacional vigente es la Comisión Colombiana del Océano, CCO, quien coordina y articula las acciones necesarias con los órganos, estatales y privados, cuyas competencias y capacidades, directa o indirectamente tienen que ver con el uso del mar, a través de las actividades que realizan los colombianos, tanto en el océano Pacífico Sureste, como en el mar Caribe, lo que le da una condición bioceánica.

Asumen que su territorio nacional está constituido por un territorio que emerge¹¹ del mar, como son las islas y el continente (territorio terrestre), con una extensión aproximada de 1.141.748 km² y, además; y otro, el oceánico de 928.660 km²; que da un total de 2.070.408 km², que constituye su territorio nacional, con una relación 55.15% (terrestre) vs 44.85% (oceánico), respectivamente, es decir, aproximadamente la mitad de su identidad geográfica es tierra y la mitad agua, según su visión:

¹¹ El territorio colombiano que emerge del mar puede considerárselo como el territorio terrestre que, según sus datos oficiales, tiene una extensión de.

Para el caso colombiano la condición bioceánica y ubicación geoestratégica del país, representa una posibilidad única de desarrollo. Colombia cuenta con un territorio de una extensión aproximada de 2.070.408 km², del cual el 55,15% (1.141.748 km²) corresponde a tierras emergidas, continentales e insulares y el 44,85% a territorio marítimo (aproximadamente 589.560 km² en el Caribe y 339.100 km² en el Pacífico) (Dimar, 2019). La zona costera de Colombia se extiende a lo largo de 12 de los 32 departamentos del país (47 municipios), de los cuales, ocho tienen costas en el Caribe y cuatro en el Pacífico. Además, el país cuenta, aproximadamente, con 100 islas, 17 cayos, 42 bahías, 5 golfos, áreas coralinas, arrecifes coralinos y manglares (CCO, 2017), tres Reservas de Biosfera, 35 Áreas marinas protegidas, una Zona Marina Especialmente Sensible y 9 Zonas Portuarias (CONPES 3990, 2020). (Ramírez-Cabrales, Pedroza, & Forero, 2021, pág. 11)

Por otra parte, la visión colombiana respecto a su realidad futuro, como una nación marítima, con un alto potencial de desarrollo se centra en el escenario de convertirse en una potencia media oceánica, PMO, lo que implica la posesión de grandes capacidades para el poder marítimo, es decir, “la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los Intereses Marítimos de un país tanto en la paz como en conflicto. En síntesis, consiste en la facultad que tiene un Estado para usar el mar en su beneficio. (Cuadros, 2005)”; con lo cual, primero es capaz de realizar la gestión integral del territorio nacional, lo que implica, tanto el terrestre, como el marítimo, luego de lo cual será capaz de proyectarse a un posicionamiento de importancia e influencia en el plano internacional, propugnando el desarrollo sostenible del mar.

Es interesante observar como la visión colombiana, para efectos de la percepción de su capacidad oceánica y desarrollo marítimo, tiene cinco aristas sobre el mismo mar; así, lo visualizan como el mar-recurso; el mar-medio de transporte e intercambio; el mar-medio de información; el mar- dominación y el mar- área de soberanía. La claridad de este pensamiento los hace entender claridad los conceptos de integralidad para la ejecución del esfuerzo en aras de objetivos que están en el mar, que no pueden ser otros que el desarrollo de los intereses marítimos y lo que ese implica para la nación colombiana, de hecho están claros de que aquello aporta al engrandecimiento de su Poder Marítimo; todo ello, observando las visiones geopolíticas¹² y oceanopolíticas¹³ que sirven del marco conceptual de referencia y otros espacios

¹²“concibe al Estado como un organismo geográfico o como un fenómeno del Espacio” (Rudolf Kjellen, 1916).

¹³ “Se trata de ocupar el espacio oceánico como un verdadero espacio de conocimiento y desarrollo del Estado”. (Duvauchelle, 1996)

de pensamiento marítimo, con las que han construido y desarrollado el propio.

La política nacional del océano y de los espacios costeros, PNOEC.

LPNOEC tiene un interesante proceso proactivo de inversión, del esfuerzo (Figura 1) para alcanzar objetivos fundamentales en la gestión marítima sostenible, como lo expresan en el siguiente detalle:

Prevé que la participación de las entidades públicas se presente de manera proactiva, de tal manera que sean generadoras de iniciativas de inversión a partir de un esfuerzo innovador, logrando integrar algunas políticas sectoriales del pasado y así prevean los planes y proyectos del futuro. (CCO, 2018, pág. 59)

Figura 1

Esfuerzos Estructurales Integrados Estatales que Configuran el PNOEC



Nota. Figura tomada, el 21 de junio de 2022, de la página 59 de la Política Nacional del Océano de los Espacios Costeros.

En ese contexto y considerando las características fundamentales de las políticas públicas, similares en la mayoría de los países y más aún, más cercanas, por los países vecinos,

definen el objetivo principal para desarrollar su política oceánica, de la siguiente manera:

Establecer un marco para el desarrollo y fomento de los Intereses Marítimos Nacionales, a través de una integración efectiva y armoniosa entre los actores encargados de su ejecución, garantizando la cabal administración de los usos establecidos para el territorio, aprovechamiento económico de las actividades marino-costeras, beneficio público, conservación del ambiente, promoción del desarrollo sostenible del océano y los espacios costeros, desarrollo sociocultural, vigilancia y control de los espacios jurisdiccionales. El objetivo último es salvaguardar para las generaciones actuales y futuras un territorio sano, seguro, desarrollado y próspero que permita convertir a Colombia en una Potencia Media Oceánica que redunde en el aumento de la calidad de vida de los habitantes y el desarrollo nacional. (CCO, 2018, pág. 60)

Órganos de gestión del mar: La Comisión Colombiana del Océano.

En 1969 la Armada Nacional de Colombia, con una amplia visión oceanopolítica¹⁴, creó la Comisión Colombiana de Oceanografía, CCO, como una importante iniciativa para que el país desarrolle sus capacidades a través del mar, para lo cual incorporó en ese empeño a los actores de la sociedad que, directa o indirectamente, tenían que ver con el mar. En 53 años la evolución de esa visión ha sido significativa, sobre todo en el empeño de desarrollar uno de sus más importantes intereses marítimos que es la conciencia marítima, sobre esa base, en el año 2000 concretó su evolución hacia los nuevos escenarios y contextos globales de la gestión sostenible y resiliente del mar, transformándose en la Comisión Colombiana del Océano, el actual CCO.

Con el Decreto Nro. 347 de 1 de marzo de 2000, se modifica¹⁵ la Comisión Colombiana de Oceanografía, cambiando su nombre por el de Comisión Colombiana del Océano, CCO, con los actores que integran la gestión sostenible y resiliente del mar (Figura 2), la cual deberá funcionar con carácter y Permanente, como órgano intersectorial de asesoría, consulta, planificación y coordinación del Gobierno Nacional en materia de Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros y sus diferentes temas conexos estratégicos, científicos, tecnológicos, económicos y ambientales relacionados con el desarrollo sostenible de los mares colombiano y

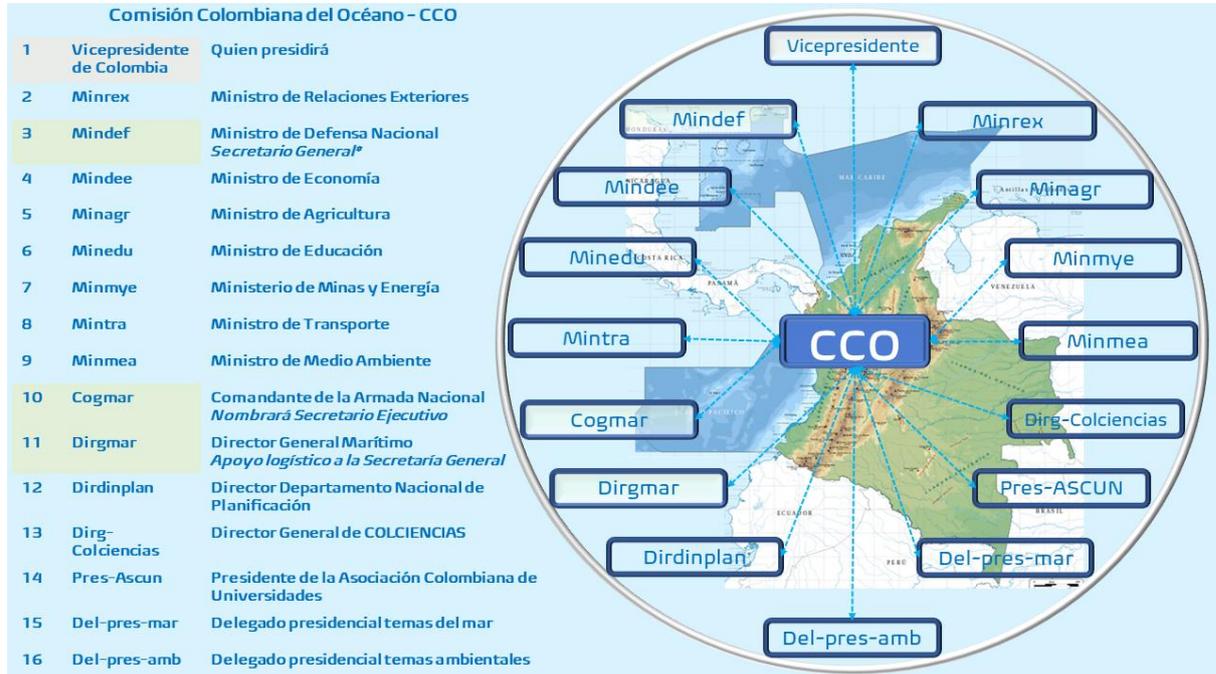
¹⁴ La visión oceanopolítica es el término que representa la estructuración de la visión oceánica colombiana, aunque su uso es relativamente nuevo, su concepto se remonta en el tiempo, desde que la humanidad entendió que el mar es fuente de su desarrollo, supervivencia y hegemonía (Gómez, 2004).

¹⁵ Este Decreto modificó, en cuanto a su composición y organización, a una entidad que ya existía, la Comisión Colombiana del Oceanografía, que había sido creada mediante el Decreto Nro. 763 de 1969 y que había sido reestructurada mediante el Decreto Nro. 415, de 1983.

sus recursos.

Figura 2

Miembros de la Comisión Colombiana del Océano



Nota. La figura es de propia autoría, elaborada el 7 de junio de 2022, sobre la base de la información concerniente al detalle de los miembros de la Comisión Colombiana del Océano.

Chile.

Definición de los intereses marítimos chilenos.

Es el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social y militar que obtiene una nación de todas las actividades relacionadas con el uso del mar. Estas son ejecutadas en la alta mar, aguas jurisdiccionales, fondos marinos y litoral, tanto por el Estado como por particulares, con la finalidad de aprovechar sus facilidades y explotar los recursos contenidos en ellos.

Componentes de los intereses marítimos chilenos.

De acuerdo con la DOCTRINA MARÍTIMA: EL PODER MARÍTIMO NACIONAL, promulgada por el Almirante Rodolfo Codina Díaz, Comandante en Jefe de la Armada, en Valparaíso, el 05 de junio de 2009, los siguientes son los intereses marítimos de Chile (Armada de Chile, 2009)

1. Transporte y Comercio Marítimo

2. Minería Submarina
3. Pesca y Acuicultura
4. Turismo Marítimo y Recreación
5. Investigación Científica Marina
6. Industria de Ribera
7. Potencialidad Energética

Concepto de la visión oceanopolítica chilena: El Mar Presencial.

A este respecto, debe señalarse que incide en la necesidad de "estar en esta Alta Mar, observando y participando en las mismas actividades que en ella desarrollan otros Estados" y que, actuando dentro del estatus jurídico de la Alta Mar establecido por la Convención sobre el Derecho del Mar de las Naciones Unidas, constituyan para el Estado de Chile una forma de cautelar los intereses nacionales y de contrarrestar amenazas directas o indirectas a su desarrollo, y, por lo tanto, a su seguridad. Dicho concepto no significa el desconocimiento de la Alta Mar como tal, sino reconocer una continuidad espacial entre el territorio continental y antártico y la isla de Pascua, derivada de la necesidad de ejercer acciones que resguarden nuestra soberanía y, mediante éstas, dar seguridad a la zona económica exclusiva y al Mar Territorial. En otras palabras, el concepto de "Mar Presencial" implica estar y permanecer en la Alta Mar existente entre la zona económica del continente y la, del borde exterior de la plataforma continental de la isla de Pascua e isla Sala y Gómez, con el propósito de cautelar los intereses nacionales y, a la vez, realizar actividades económicas que contribuyan al desarrollo de la nación. (Martinez Busch, 1993)

Órganos de gestión del mar: La Política Oceánica Nacional de Chile.

Para la gestión de los intereses marítimos chilenos, algunas de las instituciones creadas por el Estado han asumido algunos espacios de esa gestión, en forma técnica, coordinada y articulada; en ese sentido se puede decir que no existe un solo órgano estatal que se encargue de dicha tarea, sino que, a través de procesos integrales, se lleva a cabo, exitosamente, la tarea; sin embargo, con el Decreto Supremo Nro. 94, del Ministerio de Relaciones Exteriores, de 17 de mayo de 2017, se creó la Comisión Asesora Presidencial Denominada Consejo de Ministros para el Desarrollo de la Política Oceánica.

Mediante el Decreto Nro. 74, de 12 de mayo de 2018 y promulgada el 9 de marzo de 2018,

se aprobó la “Política Oceánica Nacional de Chile”, PONC, la cual reliva el carácter de su conciencia marítima en cuanto a evidenciar la importancia que tiene el mar para su existencia; de hecho, uno de los primeros aspectos que declara es esa incondicionalidad de la nación chilena para alcanzar su desarrollo en función de la gestión sostenible del mar, a través del primer título del documento: “LA IMPORTANCIA DE UNA POLÍTICA OCEÁNICA”, declara que:

Chile es un país oceánico y, como tal, posee una importante proyección al mar, contando con una de las mayores Zonas Económicas Exclusivas del mundo y convirtiéndose en un referente internacional en materias de conservación y uso sustentable del océano. Los ciudadanos han establecido una relación histórica con el mar, siendo el océano base importante de su desarrollo social, económico y cultural. (Gobierno de Chile, 2018)

Las declaraciones de la importancia que tiene el mar para los chilenos, son constantes y tocan aspectos fundamentales de la conciencia marítima de Chile, evidenciando los compromisos con relación a la gobernanza de los mares y océanos, además de la visión de la conservación de los recursos vivos y no vivos que poseen en sus espacios marítimos jurisdiccionales (nuestro mar), constantes en la CONVEMAR; pero también dejan claro su visión oceanopolítica trans horizonte, cuando dejan ver su compromiso con el futuro, con las nuevas generaciones, y su compromiso de combatir las amenazas que ciernen sobre el mar.

Esta Política constituye un nuevo paso hacia la consolidación de nuestro compromiso con la gobernanza internacional de los océanos, situando a nuestro mar en el lugar preponderante que le corresponde. La misma sienta las bases de nuestras acciones futuras, poniendo de relieve la conservación y uso sostenible de nuestro mar y sus recursos, el combate a la pesca ilegal, a la polución marina y a los efectos del cambio climático en el océano. (Gobierno de Chile, 2018, pág. 7)

La PONC alude a los intereses marítimos chilenos a partir de la descripción de los sectores a los cuales la Política favorecerá a través de las líneas de gestión estratégica que se deberán establecer en función de la realidad chilena y siempre relevando la importancia del uso sostenible del mar, para ello, señala que se incluirán un “conjunto de orientaciones, alcances, prioridades, intereses, además de una institucionalidad en materia oceánica”. En la alusión implícita de la gestión de los intereses marítimos, la PONC es sencillamente categórica al afirmar que es una Política de Estado que concierne a:

a todos los sectores, puesto que las actividades que se realizan en el océano son heterogéneas y abarcan una multiplicidad de áreas de desarrollo, proveyendo numerosas oportunidades para distintos sectores, como la pesca artesanal e industrial, la industria pesquera extractiva y la acuicultura, el transporte marítimo y el desarrollo de los puertos al servicio de nuestro comercio exterior, el turismo, las ciencias del mar, las energías renovables, entre otras. (Gobierno de Chile, 2018, pág. 6)

La participación interinstitucional es la mayor fortaleza de la PONC, en ese sentido, como ya se indicó, la gestión sostenible, resiliente e integral del mar no está “ubicada” en un solo órgano estatal, sino que está distribuida entre varias entidades que tienen una larga data de gestión en los temas marinos y marítimos; gran conocimiento sobre los temas afines y medios necesarios para llevar a cabo sus respectivas tareas, contribuyendo con la generación de acciones integradas, de acuerdo a sus competencias que, directa o indirectamente, se relacionan con el mar. La elaboración de la PONC tuvo la participación de los Ministerios de Relaciones Exteriores, de Defensa Nacional, de Economía, Fomento y Turismo, y del Medio Ambiente. Contó también con la opinión representativa del sector académico y científico a nivel nacional, coordinado por CONICYT¹⁶. Asimismo, se recabaron las opiniones de instancias representativas de organismos privados, organizaciones no gubernamentales, sociedad civil y organizaciones internacionales, y se tuvieron a la vista experiencias de políticas oceánicas de otros países, así como los procesos de formulación de dichas políticas. (Gobierno de Chile, 2018, págs. 6-7)

Los órganos técnicos que apoyan a las instituciones que tienen responsabilidad en el desarrollo de la PONC, la mayoría son parte de la Armada chilena, por su larga data, experiencia y profesionalismo en la seguridad y la defensa de los espacios marítimos jurisdiccionales y no jurisdiccionales, en donde se encuentran sus intereses marítimos y en donde está enfocada su evolucionada visión oceanopolítica. La presencia e importancia de la Armada de Chile, también es recogida en el PONC, cuando dice que el Estado, a través de “la Armada de Chile, ejerce relevantes funciones de seguridad en los océanos, al servicio del país y en cumplimiento de los compromisos internacionales” (Gobierno de Chile, 2018, pág. 7).

Órganos competentes en la gestión del mar e implícitos en el PONC.

¹⁶ CONICYT es el acrónimo de la Comisión Nacional de Investigación Científica y Tecnológica de Chile.

Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, DIRECTEMAR.

Misión

Al igual de lo que ocurre en Ecuador, en donde la Armada del Ecuador sustenta dos roles fundamentales, la seguridad y defensa de la soberanía y del territorio marítimo, pero, al mismo tiempo, cumple un rol fundamental como Autoridad Marítima Nacional; en ese sentido Chile tiene una figura parecida, que por supuesto atiende a otro interés marítimo fundamental que es la seguridad a la navegación, la salvaguarda de la vida humana en el mar y la protección del medio marino, en funciones directamente relacionadas con la Autoridad Marítima Nacional y las regulaciones internacionales concernientes a la Organización Marítima Internacional, OMI, y a la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, FAO¹⁷

La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, es el organismo de alto nivel de la Armada de Chile que como servicio público del Estado de Chile, cautela el cumplimiento de las leyes y acuerdos internacionales vigentes, para dar seguridad marítima, proteger la vida humana en el mar, zonas fluviales y lacustres; preservar el medio ambiente acuático y los recursos naturales marinos; ejercer la policía marítima y fiscalizar y regular las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo de su jurisdicción, con el propósito de contribuir al desarrollo marítimo de la nación. (DIRECTEMAR, 2021)

Comité Oceanográfico Nacional.

Mediante la Ley Nro. 16771, de 22 de marzo de 1968 el gobierno chileno cambia el nombre del Departamento de Navegación e Hidrografía de la Armada chilena, por el de “Instituto Hidrográfico de la Armada de Chile¹⁸”, estableciendo sus funciones y recursos. En esta Ley se establecen las actividades a las que se dedicará el Instituto, lo cual se detalla en el artículo 3 de dicha ley; así mismo, en el segundo párrafo de dicho artículo, se detallan los aspectos de la oceanografía, en términos de: “Oceanografía, planificación y coordinación de todas las actividades oceanográficas nacionales relacionadas con investigaciones fisicoquímicas, Mareas, Maremotos...”.

¹⁷ Por su sigla en inglés de *The Food and Agriculture Organization*.

¹⁸ Mediante la Ley Nro. 19.002, de 24 de octubre de 1990, el Instituto Hidrográfico de la Armada de Chile se cambia por el de “Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile”, SHOA.

Posteriormente, mediante el Decreto Supremo Nro. 814, de 10 de septiembre de 1971 se crea el Comité Oceanográfico Nacional, CONA, con el objeto de asesorar y coordinar “las instituciones que efectúan investigaciones del océano en sus diferentes aspectos, para el cumplimiento de lo dispuesto por la ley 16.771 en el campo de la oceanografía”

Misión

Asesorar y coordinar a los organismos e instituciones nacionales dedicados a la investigación del océano y sus recursos naturales. Velar por la ejecución y actualización del Plan Oceanográfico Nacional, con el fin de dar cumplimiento a lo expuesto en el objetivo anterior. Asesorar científica y técnicamente al Director del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, ante organismos nacionales e internacionales, en todas las disciplinas que comprenden las ciencias del mar, con el fin de estudiar y evaluar materias tratadas y formular las proposiciones y sugerencias que más convengan a los intereses del país y de la ciencia. (CONA, 2022)

El Departamento de Asuntos Marítimos del Ministerio de Relaciones Exteriores

Este Departamento de la Cancillería chilena es un departamento muy especializado y técnico en los temas relacionados con el mar, de hecho, tiene a su cargo el dirigir, evaluar y coordinar la política internacional del Estado chileno con todos los temas relacionados con la CONVEMAR, sobre todo con lo que tiene que ver con el uso sostenible de los recursos marinos y la conservación del marino y de las zonas costeras, para lo cual llevan a cabo las siguientes tareas, siempre en el ámbito de los asuntos marítimos (MINREL-CHILE, 2022):

1. Participa en reuniones internacionales, a fin de promover y resguardar los intereses nacionales en asuntos marítimos y pesqueros.
2. Integra grupos de trabajo junto a otras direcciones del Ministerio de Relaciones Exteriores, instituciones públicas y privadas y organizaciones no gubernamentales para coordinar la posición nacional en aquellos foros internacionales que tratan asuntos de su ámbito.
3. Realiza informes sobre temas específicos, a petición de las autoridades del Ministerio de Relaciones Exteriores.
4. Evacua consultas de organismos públicos o privados.

5. Recaba y remite la información que debe hacerse llegar o es solicitada por los organismos internacionales, secretarías de las convenciones de su ámbito y otros países.

Dando especial énfasis en los temas relacionados con:

1. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, CONVEMAR
2. Negociaciones pesqueras
3. Diversidad biológica marina y costera
4. Comisión Ballenera Internacional (CBI)
5. Grupo de Buenos Aires, comisión ballenera internacional
6. Organización Marítima Internacional (OMI)
7. Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS)
8. Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA)
9. Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (AIFM)

Ecuador.

Definición de los Intereses marítimos nacionales.

Son todas aquellas actividades y recursos vivos y no vivos, que el Estado ecuatoriano, desarrolla, posee y vigila, en los campos político, económico, social y estratégico.

Componentes de los intereses marítimos.

Los intereses marítimos nacionales (Figura 1) están caracterizados por:

1. La conciencia marítima (el articulador de los demás)
2. El complejo geomarítimo;
3. La economía marítima;
4. Los tratados internacionales;
5. La infraestructura científica y tecnológica;
6. El sistema de la marina mercante y,
7. El eje dinamizador de los otros intereses marítimos: La conciencia marítima.

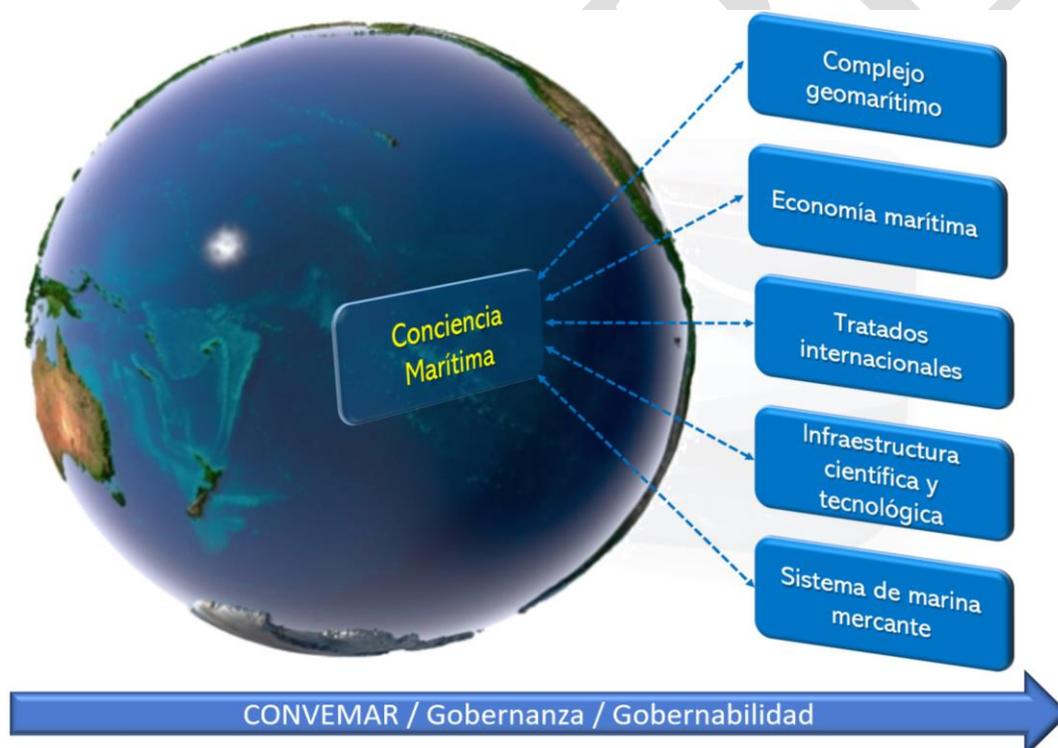
La conciencia marítima.

Es la percepción que tiene el ecuatoriano de la importancia que tiene el mar para su desarrollo integral y supervivencia como ciudadano de una nación marítima que es Ecuador. Esa

percepción le hace ver que el mar es tan significativo para su propia existencia y su entorno, en el que está involucrada su familia, sus amigos, la sociedad y la nación; que está arraigada desde el hecho de ser una fuente de trabajo para el sustento de su familia, hasta el origen de un avanzado desarrollo tecnológico orientado hacia las energías azules u oceánicas o cualesquiera otros productos de la investigación oceanográfica, generando el conocimiento vital para la gestión sostenible, sustentable, resiliente y constructiva del mar, en el contexto de sus intereses marítimos y de su visión oceanopolítica (Gómez, 2015); a través de los distintos usos que caracterizan actividades que el ecuatoriano lleve a cabo en sus espacios marítimos jurisdiccionales y no jurisdiccionales, incluidas las actividades de exploración y explotación de sus recursos vivos y no vivos, que constituyen su patrimonio marítimo, conscientes de la necesidad de su conservación, cuidado, protección, seguridad y defensa.

Figura 3

Los Intereses Marítimos de Ecuador



Nota. La conciencia marítima es el más importante de los intereses marítimos nacionales porque sintetiza la visión oceanopolítica del ecuatoriano y traza los horizontes hasta donde anhela llegar, en aras del desarrollo, la influencia y la supervivencia de la nación marítima. Esta Figura es autoría de Gómez H (INOCAR, 2016).

Definición del territorio marítimo nacional.

Son todos los espacios marítimos jurisdiccionales, en donde el Estado ecuatoriano ejerce soberanía, derechos de soberanía y jurisdicción, con el fin de garantizar su gobernanza y

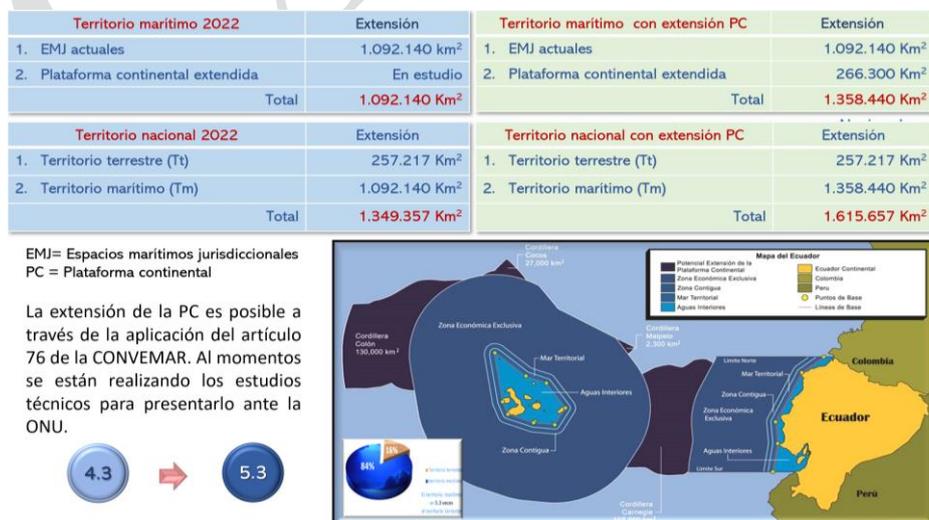
governabilidad, el desarrollo de los Intereses Marítimos Nacionales y la protección y defensa de su soberanía e integridad territorial marítimos. (DIGEIM, 2018)

El territorio marítimo ecuatoriano está constituido por los espacios marítimos jurisdiccionales: aguas interiores, mar territorial, zona económica exclusiva y la plataforma continental, tanto del Ecuador continental, como del insular. En el interior de la zona económica exclusiva está definida la zona contigua. Por otra parte, el Estado ecuatoriano puede extender su plataforma continental, conforme al artículo 76 de la CONVEMAR, a través de las cordilleras submarinas de Carnegie, Coco y Colón, lo que incrementará los espacios marítimos jurisdiccionales de 4.3 a 5.3 veces el territorio terrestre, en donde se ejercen soberanía y derechos de soberanía (Figura 4).

La extensión del territorio nacional equivale a la suma de las extensiones del territorio terrestre más el territorio marítimo, que en la actualidad (años 2022) es 1.349.357 Km². Ecuador está llevando a cabo los estudios para extender su plataforma continental de conformidad con el artículo 76 de la CONVEMAR, finalizados el proceso ante la Comisión sobre Límites de la Plataforma Continental de la ONU, CLCS¹⁹, el territorio marítimo se incrementará en, aproximadamente, 266.300 Km², consecuentemente, se incrementará el territorio nacional a, aproximadamente, 1.625.657 Km². Entonces, los espacios marítimos jurisdiccionales incrementan su relación con los espacios terrestres de 4.3 a 1 a 5.3 a 1.

Figura 4

Los Espacios Marítimos Jurisdiccionales Conforme a la CONVEMAR



¹⁹ Por sus siglas en inglés de *Commission on the Limits of the Continental Shelf*.

Nota. La figura es autoría de Gómez H. La información fue tomada de “Espacios Marítimos según la CONVEMAR”, por Gómez H. y Pazmiño A, 2007, CNDM.

Concepto de una visión oceanopolítica para Ecuador: El Mar Equinoccial.

Desde la visión oceánica del señorío de Salangone, que con sus extraordinarias balsas manteño-huancavilcas surcaron las aguas costeras e incluso oceánicas, llevando mercaderías y cultura, y que, en 1526 admiró al ojo experto del más grande práctico de la época, Bartolomé Ruiz, por su maniobrabilidad, habilidad de los hombres que los tripulaban y la altivez de los navegantes; pasando por la visión preclara de la navegación mercante de Vicente Rocafuerte, llegando a una visión oceanopolítica más estructurada, nombrada de cualquier forma, pero consistente en el concepto de Manuel Alomía, cuando exhortaba, en la década de los años 30, a fortalecer a la Armada para enfrentar a los depredadores de las aguas de Galápagos; pasando por los ecuatorianos visionarios que propiciaron la Declaración de Santiago de 1952, y los otros que vieron a la Antártida como una promesa de mejores días para las generaciones de ecuatorianos, hasta los tiempos actuales en los que es necesario estructurar una visión oceanopolítica, para un país marítimo como el nuestro.

La Armada caracterizó una visión oceanopolítica, El Mar Equinoccial, promulgada mediante del Consejo de Almirantes 03/10 de 2010, que es un proceso que nació en el 2004, en la Academia de Guerra, y ha continuado su desarrollo y fortalecimiento a través de nuevos y enriquecedores argumentos que la han consolidado con el tiempo y que incluso llegó hasta el Libro Blanco de la Defensa en el año 2018; fue parte de la estructura conceptual del “CARTA DIDÁCTICA DEL TERRITORIO MARÍTIMO DE ECUADOR”.

Así mismo, el 25 de septiembre de 2015, el señor Comandante General de la Armada de la época, Valm. Luis Santiago Chávez, con motivo del 52 aniversario de la Academia de Guerra Naval, propuso a nombre de la Armada y bajo las consideraciones de la posición geográfica privilegiada de Ecuador en la cuenca del Pacífico Sureste, teniendo a las islas Galápagos, como un portaviones natural para el control del mar, para la conservación del medio marino, la pesca sostenible en la alta mar, sus intereses en la Antártida, presentó una propuesta de visión oceanopolítica para nuestro País, “El Mar Equinoccial”, en los siguientes términos:

“El Mar Equinoccial son los espacios marítimos jurisdiccionales y no jurisdiccionales en los cuales

se gestionan, defienden y protegen los intereses marítimos del Estado ecuatoriano, en donde éstos se encuentren, conforme al interés nacional y fundamentado en la gobernanza de los mares y océanos.”

En esa misma oportunidad, el señor Valm. Luis Chávez hizo una reflexión sobre lo que esa visión oceanopolítica representaba para el país, de esta forma:

“La presente propuesta de la Armada del Ecuador, que es consecuente con la gobernanza de los mares y océanos, coadyuvará al desarrollo de una visión oceanopolítica nacional, a través de la cual se identifique la importancia de los intereses marítimos nacionales y se generen decisiones que garanticen el uso sostenible, sustentable y racional del mar; a fin de propender al desarrollo, la seguridad y supervivencia del Estado ecuatoriano”.

Años más tarde, el 18 de mayo de 2018, el señor Calm. Renán Ruiz, en la primera y única reunión del Consejo de Gestión Marítima, en un análisis general ratificó el concepto en los términos que había sido promulgado por el señor Valm. Luis Santiago.

El Comité Interinstitucional del Mar

Los orígenes de la necesidad de un cuerpo técnico que coordine y articule los temas del mar
Con el Decreto Supremo (DS) Nro. 112, de 8 de febrero de 1973, publicado en el Registro Oficial (RO) Nro. 248, de 16 de febrero de 1973, se creó la Dirección General de Desarrollo Marítimo, como un Reparto de la Armada Nacional, tomando en cuenta las siguientes consideraciones:

Que, dentro del Plan General de Desarrollo del país, aprobado por el Gobierno Nacionalista y Revolucionario de las Fuerzas Armadas, consta como fundamental prioridad, la explotación y aprovechamiento de los recursos marinos en beneficio del pueblo ecuatoriano.

Que, la Armada Nacional con el fin de intervenir positivamente en la gran tarea del Desarrollo Marítimo del país ha constituido algunas Empresas Navieras y de industria de Construcción Naval a la que es necesario adscribir a los Repartos Navales más afines con su finalidad específica y técnica.

Que, el Programas de Desarrollo del Poder Marítimo Nacional, para llevarse en forma ordenada y planificada, precisa de Organismos especializados y técnicos que lo

oriente, dirija y coordine.

Además, a esta organización se subordinó, por adscripción, a la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, DIMMER; al Instituto Oceanográfico de la Armada, INOCAR, y a la Empresa de Transportes Navieros Ecuatorianos, ASTINAVE.

En el artículo 2 de este Decreto, dispone que la Dirección General será: la Dependencia orientadora, coordinadora y reguladora de las actividades de los Organismos adscritos a ella y cumplirá esta función de acuerdo a las normas y Reglamentos internos que, para el efecto, expida la Comandancia General de la Marina.

Se observa que cuatro de los aspectos que caracterizan los intereses marítimos nacionales, como son la autoridad marítima, el servicio hidrográfico, la investigación hidro-oceanográfica y el transporte marítimo, serían, a partir de esa fecha, coordinados, regulados y articulados por la Comandancia General de la Armada.

Esto representa el primer paso de la gestión de los intereses marítimos nacionales; aunque, por la falta de entendimiento y conocimiento respecto a esos asuntos y, además, comprendiendo que la Armada es la única institución de la época que comprendía cómo hacerlo, le asignan tales responsabilidades; siendo necesario identificar que dichas tareas son de alto nivel y abarcarían, más adelante, conforme evolucionara, las responsabilidades de otras instituciones.

Obsérvese que para 1973 había sido creado un *Plan General de Desarrollo* en el cual era “fundamental prioridad, la explotación y aprovechamiento de los recursos marinos en beneficio del pueblo ecuatoriano”; que indica claramente la visión de la época respecto a la importancia de la gestión de los recursos marinos y su aprovechamiento por parte del pueblo ecuatoriano y que aquello debía tener un espacio institucional importante como el que caracterizaba la Armada del Ecuador.

Aproximadamente, cuatro años y seis meses después, en el RO. Nro. 434, de 30 de septiembre de 1977, se publicó el DS²⁰. Nro.1857, el Consejo Supremo de Gobierno de la época reconoce la importancia de la Dirección General de Desarrollo Marítimo en cuanto a la gestión de

²⁰ El autor se tomó la licencia de crear una sigla, DS, para abreviar la palabra “Decreto Ejecutivo”.

los intereses marítimos y dispone que se cambie el nombre por el de “Dirección General de Intereses Marítimos”, DIGEIM; además, se dispone que a esta Dirección General se adscriba al INOCAR²¹; se relievra que el INOCAR fue creado antes de la Dirección General de Desarrollo Marítimo. Es interesante observar que en el artículo 2 del DS Nro. 1857, sobre la función básica de la DIGEIM, le da un importante papel de asesoramiento, en los siguientes términos:

Asesorar al Comandante General de Marina, en los aspectos relacionados a Intereses Marítimos, así como la planificación en alto nivel del desarrollo y empleo del Poder Marítimo, excluyendo lo relacionado al Poder Naval.

Además, le confiere a la DIGEIM la tarea de planificar el desarrollo y empleo del Poder Marítimo, es decir, el nivel de la DIGEIM, en la época, estaba, incluso, por encima del propio rol de la Armada, ya que refería su gestión al de, prácticamente, coordinar, articular y planificar todo el desarrollo marítimo nacional, excepto lo que le correspondía como rol intrínseco el de la Armada, el Poder Naval.

A la DIGEIM le dieron una tarea supra que, en lo mínimo, le correspondía a un ministerio; pero estaba claro que en el País debía existir un órgano estructurado y de gran nivel técnico que atendiese eficientemente los temas del mar. Esta situación, en el siguiente Siglo, trajo desentendimientos profundos de este rol capital, el cual, tanto por el tema jerárquico, como de la misma evolución de la sociedad, su influencia y competencias conferidas por este DS, fue decayendo progresivamente. Por otra parte, es necesario considerar que las políticas públicas del País están a cargo de cada ministerio, ya que el Estado les delega las competencias, conforme lo indica la Constitución, en su artículo 151:

Las ministras y los ministros de Estado serán de libre nombramiento y remoción por la Presidenta o Presidente de la República, y lo representarán en los asuntos propios del ministerio a su cargo. Serán responsables política, civil y penalmente por los actos y contratos que realicen en el ejercicio de sus funciones, con independencia de la responsabilidad civil subsidiaria del Estado.

Para ser titular de un ministerio de Estado se requerirá tener la nacionalidad ecuatoriana, estar en goce de los derechos políticos y no encontrarse en ninguno de los casos de

²¹El INOCAR fue creado con el Decreto Supremo Nro. 642, de 18 de julio de 1972 y publicado en el RO Nro. 108 de 25 de julio de 1972.

inhabilidad o incompatibilidad previstos en la Constitución. El número de ministras o ministros de Estado, su denominación y las competencias que se les asigne serán establecidos mediante decreto expedido por la Presidencia de la República.

La condición sui-generis que quedó planteada para la Armada del Ecuador y sobre todo para la DIGEIM, debió ajustarse con el tiempo, obedeciendo a las adaptaciones que la evolución el imponía. Esa adaptación, por supuesto, tenía que ver con la tecnología y la construcción de capacidades del talento humano, del Personal Naval que debía realizar las tareas derivadas de la misión asignada para la DIGEIM; sin embargo, había un proceso evolutivo que era más importante aún, el cambio de mentalidad de la Armada y el cambio de mentalidad y visión de la sociedad; presionada por el hecho de la necesidad de considerar al mar como un proceso productivo y de igual importancia que los procesos productivos que se daban en tierra y, además, que la visión de ordenamiento, conservación y protección, en el ámbito de la sostenibilidad y la resiliencia se hacían cada vez más presente en la interacción ministerial con otros estamos, estatales y privados, del Ecuador.

Aspectos legales de la situación institucional de la DIGEIM.

En 1977, Ecuador, probablemente tuvo el primer órgano integral para la gestión del mar, similar, guardando las distancias estructurales de estos tiempos, al CCO; ubicado en la estructura de la Armada (Tabla 1), pero sin independencia dentro del escalafón militar para llevar las tareas que le correspondía; sin embargo, se dieron pasos trascendentales en el desarrollo de los intereses marítimos, sobre todo por los organismos que estaban subordinados a ella.

Tabla 1

Tareas de la DIGEIM Asignadas Mediante el DS-1857, Artículo 3.

#	Tarea	Nivel gubernamental
1.	Difundir y fortalecer la conciencia marítima.	A la Armada, según el DS-1857, es una competencia intrínseca y sin marco legal en contrario. No obstante, entra en el principio de gobernabilidad con los ministerios afines, como el Ministerio de Educación y Cultura; la Secretaría Nacional de Ciencia, Tecnología e

		Innovación.
2.	Estudiar y preparar los elementos necesarios para la decisión del Comandante General de Marina en lo referente al desarrollo marítimo	El desarrollo marítimo no es una decisión del Comandante General de Marina; es una tarea coadyuvante del Ministro de Defensa Nacional, con los ministerios de Transportes y Obras Públicas, del Ambiente, Agua y Transición Ecológica; con el Viceministerio de Acuicultura y Pesca.
3.	Planificar la política nacional para el desarrollo de los intereses marítimos del país y llevarlo a conocimiento del Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos.	SENPLADES
4.	Efectuar los estudios relacionados con la Política nacional en asuntos de soberanía marítima.	Ministerio de Defensa Nacional y Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana.
5.	Promover el desarrollo de la Flota Mercante Nacional y la infraestructura en lo relacionado a puertos.	Ministerio de Obras Públicas y la Autoridad Marítima.
6.	Formular la política general para evitar la contaminación.	Ambiente, Agua y Transición Ecológica
7.	Establecer la política tendiente a la armonización de las actividades de las direcciones, institutos y otros organismos nacionales, encargados de lograr los objetivos del Poder Marítimo, exceptuando el Poder Naval.	En el concepto del principio de gobernabilidad, el Ministerio de Defensa es uno de varios ministerios.
8.	Establecer la Política para la aplicación de las leyes que regulen el transporte por vía marítima y fluvial y para promover el desarrollo de la investigación oceanográfica.	Ministerio de Obras Públicas y Transportes; el Ministerio de Defensa Nacional (INOCAR) y la SENESCYT.
9.	Actuar como organismo de orientación, administración y fiscalización de las actividades relacionadas con el transporte por agua entre los que se refiere la Ley General de Transporte Marítimo y Fluvial.	Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Ministerio de Defensa Nacional.

-
- | | | |
|-----|--|---|
| 10. | Representar a la Armada Nacional en los órganos o firmas nacionales o internacionales relacionadas al campo de Desarrollo e Intereses Marítimos. | Ministerio de Defensa Nacional |
| 11. | Las demás que le confiera por ley, los reglamentos o las disposiciones de la Comandancia General de Marina. | Ministerio de Defensa Nacional
Armada del Ecuador. |
-

Nota. El alto nivel de responsabilidad y gestión asignada a la DIGEIM, mediante el DS. Nro. 1857 supera al propio nivel de la Armada; esta situación, con el tiempo, debilitó la propia estructura institucional de la DIGEIM.

El artículo 6, del DS Nro. 1857, menciona que:

Quedan expresamente derogadas todas las leyes decretos, reglamentos o disposiciones que se opongan al presente Decreto, el mismo que entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Conforme a esta disposición, se creó un hecho histórico en la institucionalidad de la Armada del Ecuador, ya que, a partir de la promulgación del referido Decreto Supremo, la gestión de los intereses marítimos nacionales pasó a ser una responsabilidad exclusiva de la DIGEIM, sin quitar el hecho que lo sustantivo, la coordinación y la articulación interinstitucional era el mecanismo más idóneo para llevar a cabo dicha responsabilidad; no obstante, debido al desgaste institucional, en el marco de todas las tareas encomendadas, se inició con las interferencias y desencuentros entre la jerarquía de quién ostentaba periódicamente el puesto de Director General de Intereses Marítimos y los mandos superiores, considerando, *stricto sensu* el escalafón militar, Comandante General de Marina, Ministro de Defensa Nacional; lo que no era compatible con el mandato y surgía la necesidad de gestionar “saltando”, muchas veces, el órgano regular establecido; lo que representó una brecha que, poco a poco, se volvió insalvable.

Para el año 2007, la DIGEIM, consciente de la problemática que se estaba presentando a nivel de una sociedad que estaba en plena evolución y que, además, estaba impulsada por un gobierno que tenía intenciones de desinstitucionalizar a las Fuerzas Armadas, concentró sus esfuerzos para crear una institucionalidad que tuviera la libertad de cumplir sus tareas, a través de una Secretaría General que estuviera a cargo de un *Comité Interministerial del Mar* (la semilla del CIM), que debía generar un producto fundamental, el Plan Estratégico de los Intereses Marítimos, lo que más tarde se llamó Agenda Intersectorial del Mar (que nunca se elaboró) y de

un organismo, a nivel de una *Secretaría del Mar* (la semilla de la Secretaría Técnica del Mar), la cual debía estar subordinada a la Vicepresidencia de la República o, en su defecto, debía crearse un Ministerio del Mar, una idea que ya había sido planteada por el señor CPNV-EMC Fernando Zurita, con el fin de coordinar y articular la gestión de los intereses marítimos nacionales, cuyo diseño final, junto a las de las políticas oceánicas y costeras, estuvieron a cargo de los señores CPNV (SP) José Olmedo y CPFG-EM Humberto Gómez, quienes, por disposición superior, en el 2008, entregaron todos esos productos a la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, SENPLADES, la cual, tres (3) años después, contribuyó para la promulgación de una nueva figura institucional llamada “Secretaría Técnica del Mar” y el “Comité Interinstitucional del Mar”.

La creación del Comité Interinstitucional del Mar

Con el Decreto Ejecutivo, DE²², Nro. 990, de 29 de diciembre de 2011, se crearon la Secretaría Técnica del Mar, SETEMAR, y el Comité Interinstitucional del Mar, CIM. El propósito de la creación de la SETEMAR y del CIM quedó detallado en los artículos 1,2 y 5 del DE-990, en los siguientes términos:

Art. 1.- El presente decreto ejecutivo tiene como objetivo articular las acciones que desarrollan las distintas instituciones del Estado en relación con el mar, adaptándolas a la nueva estructura democrática del Estado, lo cual permitirá un sistema coherentemente articulado de permanente y continua colaboración interinstitucional, en armonía con los preceptos constitucionales y legales.

Art. 2.- Créase el Comité Interinstitucional del Mar, como ente de aprobación de política pública intersectorial del mar, articulación y seguimiento, en el marco de la planificación y desarrollo nacional.

Art. 5.- Créase la Secretaría Técnica del Mar, como entidad adscrita a la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, con autonomía administrativa y financiera, para la coordinación de la implementación y el seguimiento de la política de desarrollo del territorio marino costero.

Con el referido Decreto, al CIM y a la SETEMAR les fueron otorgadas las competencias que según la Reforma Democrática del Estado esos estamentos debían cumplir, a través de las siguientes atribuciones (Tabla 2), según el artículo 4, para el CIM y según el artículo 6, para la

²² El autor del presente documento se tomó la licencia de crear la sigla “DE” para abreviar la palabra “Decreto Ejecutivo”.

SETEMAR: **Art. 4.-** Atribuciones del CIM; **Art. 6.-** Atribuciones de la SETEMAR.

Tabla 2

Competencias del CIM y de la SETEMAR de Acuerdo al Decreto Ejecutivo Nro.990

#	CIM	SETEMAR
1.	Aprobar y coordinar la política nacional relativa al espacio marítimo.	Coordinar de manera integral las políticas nacionales atinentes a la problemática del espacio marino.
2.	Planificar la política nacional para el desarrollo de los intereses marítimos del Estado.	Efectuar estudios relacionados al desarrollo del espacio marino - costero.
3.	Vigilar que la cooperación interministerial para temas del territorio marino costero guarde concordancia con la política intersectorial establecida.	Realizar seguimiento y monitoreo de las actividades que desarrollen las instituciones públicas en el espacio marino, con la finalidad de verificar que se enmarquen dentro de las políticas nacionales definidas.
4.	Establecer políticas que permitan armonizar las actividades de las direcciones, institutos y otros organismos nacionales, relacionados con el espacio marítimo, a efectos de definir sus competencias y evitar superposición de atribuciones.	Articular la ejecución de sus planes, programas, proyectos con las diferentes instituciones, para asegurar la adecuada implementación de la política nacional del espacio marino sistematizado de información recabada.
5.		Otras que le asigne el CIM y la SENPLADES, en el ámbito de sus competencias.

Nota. Las competencias conferidas al CIM y a la SETEMAR definitivamente afectaron a la institucionalidad de la DIGEIM.

El DE. Nro. 990 fue elaborado con prisa y sus autores no tomaron en cuenta que con la Primera Disposición General que preveía que el “artículo 7B numerales 2, 3 y 7 del DS. Nro. 112, publicado en el RO. No. 248, de 16 de febrero de 1973, serán asumidas por el Comité Interinstitucional del Mar y la Secretaría Técnica del Mar, según corresponda”; por otra parte, con la Primera Disposición Derogatoria, suprimen el DE. Nro. 2890, publicada en el RO. Nro. 628, de 29 de julio del 2002, es decir, la Comisión Nacional del Derecho del Mar, valioso instrumento creado entre la Armada y la Cancillería para los procesos de adhesión de Ecuador a la

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, CONVEMAR y otros aspectos sustanciales de la gestión de los intereses marítimos nacionales. Así mismo, en la Segunda Disposición Derogatoria, nuevamente, con el mismo error de la Primera Disposición General, por la prisa asumían que estaban derogando el DS. Nro. 112, pero, en realidad, estaban derogando el DS Nro. 1857, los numerales 5, 6, 8 y 9 de un supuesto artículo 7B.

Entonces, técnicamente no estaban derogando nada, ya que el DS. Nro. 112, como en el DS. Nro. 1857 no existía ninguna numeración compuesta por un literal y un numeral; al contrario, denominación correspondía a un documento simplificado que hacía referencia al DS. Nro. 1857 que actualizaba las competencias que le otorgaban a la Dirección General del Desarrollo Marítimo, creado con el DS. Nro. 112, de 1973, en los cambios realizados mediante el DS. Nro. 1857, de 1977, a la nueva DIGEIM; en todo caso, quisieron referirse al DS. Nro.1857, lo que prueba que la prisa les hizo cometer errores que nunca fueron corregidos. En ese contexto (Tabla 3) se hicieron las siguientes modificaciones:

Tabla 3

Error por Apresuramiento de las Derogaciones de las Competencias de la DIGEIM

#	Tarea	Derogaciones de competencias a la DIGEIM Sobre el error de confundir al DS. Nro. 112 y al DS. Nro. 1857
1.	Difundir y fortalecer la conciencia marítima	El DE-990, no lo tocó.
2.	Estudiar y preparar los elementos necesarios para la decisión del Comandante General de Marina en lo referente al desarrollo marítimo	7B-2 Pasan al CIM y a la SETEMAR, según la Primera Disposición General del DE. Nro. 990.
3.	Planificar la política nacional para el desarrollo de los intereses marítimos del país y llevarlo a conocimiento del Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos.	7B-3 Pasan al CIM y a la SETEMAR, según la Primera Disposición General del DE. Nro. 990.
4.	Efectuar los estudios relacionados con la Política nacional en asuntos de soberanía marítima.	El DE-990, no lo tocó.
5.	Promover el desarrollo de la Flota Mercante	7B-5 Derogado según la Segunda Disposición

	Nacional y la infraestructura en lo relacionado a puertos.	Derogatoria del DE. Nro. 990.
6.	Formular la política general para evitar la contaminación.	7B-7 Pasan al CIM y a la SETEMAR, según la Primera Disposición General del DE. Nro. 990.
7.	Establecer la política tendiente a la armonización de las actividades de las direcciones, institutos y otros organismos nacionales, encargados de lograr los objetivos del Poder Marítimo, exceptuando el Poder Naval.	7B-7 Pasan al CIM y a la SETEMAR, según la Primera Disposición General del DE. Nro. 990.
8.	Establecer la Política para la aplicación de las leyes que regulen el transporte por vía marítima y fluvial y para promover el desarrollo de la investigación oceanográfica.	7B-7 Pasan al CIM y a la SETEMAR, según la Primera Disposición General del DE. Nro. 990.
9.	Actuar como organismo de orientación, administración y fiscalización de las actividades relacionadas con el transporte por agua entre los que se refiere la Ley General de Transporte Marítimo y Fluvial.	7B-7 Pasan al CIM y a la SETEMAR, según la Primera Disposición General del DE. Nro. 990.
10.	Representar a la Armada Nacional en los órganos o firmas nacionales o internacionales relacionadas al campo de Desarrollo e Intereses Marítimos.	El DE-990, no lo tocó.
11.	Las demás que le confiera por ley, los reglamentos o las disposiciones de la Comandancia General de Marina.	El DE-990, no lo tocó.

Nota. La prisa de desinstitucionalizar a las FFAA en el periodo de gobierno 2007-2012, eventualmente inducían a equívocos de este tipo.

Entonces, el DE. Nro. 990 afectó negativamente a la estructura de la DIGEIM en los aspectos sustanciales de la gestión de los intereses marítimos; tampoco fue considerado como Secretario Ejecutivo de la SETEMAR y, además, si consideramos el nivel en el que continuaba la DIGEIM como Reparto Naval, el DS. Nro. 1857 quedaba mínimamente habilitado para darle a la DIGEIM una complicada vida en el contexto nacional, porque quedó sólo representando un

espacio de gestión dentro de la Armada, que ya se había dificultado el 16 de noviembre de 2011, a través del DE. Nro. 940, cuando rompió su nexa con la Armada y, consecuentemente, el control de la DIGEIM sobre el INOCAR, cuando el artículo 1 del DE. Nro. 940 menciona que:

Adscribase al Ministerio de Defensa Nacional los institutos de investigación pertenecientes a las Fuerzas Armadas del Ecuador: Instituto Oceanográfico de la Armada, INOCAR, e Instituto Geográfico Militar, IGM, como institutos generadores de geoinformación y servicios especializados; en los ámbitos de la defensa de la soberanía e integridad territorial, apoyo al desarrollo nacional, cooperación con organismos del Estado y organismos internacionales.

Lo cual rompió el vínculo que tenía la DIGEIM con el INOCAR desde la década de los 70's del Siglo XX, mediante la única Disposición Derogatoria, el "tercer inciso del artículo 1 del Decreto Ejecutivo Nro. 1857, publicado en el Registro Oficial Nro. 434 de septiembre 30 de 1977, así como las disposiciones de igual o menos jerarquía que se opongan a este Decreto:

~~Adscribese a la Dirección General de Intereses Marítimos, el Instituto Oceanográfico de la Armada creado por Decreto Supremo No. 642 del 18 de julio de 1972, publicado en el Registro Oficial No. 108 del 25 de julio del mismo año.~~

Las competencias finales de la DIGEIM

Los decretos ejecutivos 940 y 990 fueron nefastos para la institucionalidad de la Armada en cuanto al que fuera uno de los sectores más importantes de su orgánico, la DIGEIM, la cual, desde el 2012 funcionó con muletas de sus antiguos logros y sobre todo sustentado en el conocimiento adquirido a través de la Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar, además de la necesidad manifiesta de los encargados de la SETEMAR que no tenían las capacidades ni los perfiles para entender y administrar los intereses marítimos nacionales, que poco a poco, también para la Armada comenzó a ser complicado porque su posición jerárquica y orgánica, dentro de la Armada y dentro del Ministerio de Defensa Nacional, no les permitía cumplir sus funciones. Finalmente, la DIGEIM desde un ente supra de los intereses marítimos nacionales, quedó reducido a un reparto más de la Armada, con las competencias residuales que le dejó del DE. Nro. 990:

Tabla 4

Competencias Finales de la DIGEIM

#	Competencias
1.	Difundir y fortalecer la conciencia marítima.
4.	Efectuar los estudios relacionados con la Política nacional en asuntos de soberanía marítima.
10.	Representar a la Armada Nacional en los órganos o firmas nacionales o internacionales relacionadas al campo de Desarrollo e Intereses Marítimos.
11.	Las demás que le confiera por ley, los reglamentos o las disposiciones de la Comandancia General de Marina.

Nota. Con respecto al numeral 1., finalmente sólo puede ser coadyuvante; con el numeral 4, como proponente, luego de pasar los filtros de la Comandancia General de la Armada y del Ministerio de Defensa Nacional, quedando este último como detentor legal de la propuesta. La 10 y 11 son procesos sujetos al entorno de la Armada, sin participación directa sobre la gestión de los intereses marítimos.

La supresión de la SETEMAR

Tanto ha sido la incomprensión de la gestión de los intereses marítimos, que luego vino lo peor, del cuerpo entero que era la SETEMAR-CIM, aun cuando hubo muchos errores que lo inclinaban hacia su desaparición, lo lógico era que reestructuren a la SETEMAR, no obstante, vino una de las peores decisiones en la gestión de los intereses marítimos nacionales, mediante el DE. Nro. 923, de 22 de febrero de 2016, publicado en el RO. Nro. 710 de 11 de marzo de 2016, dispone, mediante el artículo 2 que “Suprímase la Secretaría Técnica del Mar creada en el Artículo 5.” Es decir, ocurrió una decapitación o más preciso sería decir que hubo una “decorporización²³”, ya que la cabeza, el CIM, se quedó sin un cuerpo ejecutivo, la SETEMAR.

Es indudable que la SETEMAR, por las razones que sean, desde el inicio se configuró erróneamente, porque el responsable de la Secretaría debió ser un experto en la gestión de los intereses marítimos, sea militar o civil, eso no era lo más importante, sino que comprendiera la complejidad de asumir la responsabilidad de una entidad que se las tenía que ver con un medio y sus componentes, de extrema dinámica y complejidad como el mar. Entonces, un neófito en la materia era obvio que cometería muchos errores y no favoreció en nada al principal factor de gestión con este fin: la coordinación y articulación interinstitucional con los órganos estatales,

²³ El término “decorporización” fue empleado por Geert Lovink, en su libro “Tristes por diseño: las redes sociales como ideología” que significa: “un movimiento hacia un cerebro sin cuerpo” (Lovink, 2019).

privados, y de la academia que sintetizan los intereses marítimos, para identificar los problemas, hacer un diagnóstico, evidenciar una solución, crear una estrategia para solucionarla, encontrar los recursos y, finalmente, ejecutar las acciones pertinentes, es decir, hablamos de estructurar políticas intersectoriales e interinstitucionales, de condición estatal y naturaleza marítima; estamos hablando de políticas oceánicas, las cuales si fueron promulgadas en 2014, pero, hasta la fecha se operativizan.

Entonces, el momento que solo se quedó la cabeza del sistema simbiótico CIM-SETEMAR, el Decreto 923 seccionó la parte que soportaba la institucionalidad, que para estos casos es fundamental. El escenario es simple, en las reuniones del CIM van varios notables que tienen apenas una hora, tal vez dos, para leer un documento del cual tomarán una resolución, luego de eso, sus vidas continúan, siendo el hecho cierto de que, o entendieron a cabalidad y tomaron la decisión a consciencia o, como siempre pasa, tuvieron que confiar en los que les pasaron los documentos, luego de eso, pues, será tarde; esto sucede, porque, como se ha referido, no se está consciente de la importancia que tiene el mar para la vida de los ecuatorianos.

El problema adquiere una dimensión aún más sensible cuando comprendemos que quienes elaboran los documentos también son dependientes de instituciones estatales a las que les deben sus primeras obligaciones, en ese sentido, también tomarán las cosas según las circunstancias y prioridades; atrás del CIM no hay un cuerpo que haga análisis, informes, coordinen y articulen conscientemente los diferentes aspectos de las responsabilidades que les ha sido asignado al CIM, consecuentemente, la calidad de las decisiones no será la más óptima y probablemente, tal vez, no se notará la diferencia. La visibilidad del CIM es casi nula, nadie sabe de esa instancia y menos de las funciones que cumple. Un cuerpo estructurado, debe tener el tamaño de la responsabilidad que se ha sido asignado al CIM, y es de un tamaño similar de la antigua SETEMAR, es más, debe crearse cuanto antes esa institucionalidad, porque el CIM no está realizando su trabajo en forma argumentada y certezas cercanas, son esfuerzos muy grandes, pero inoficiosos, a la hora de sugerir las políticas oceánicas, gestionar sosteniblemente a los intereses marítimos. Y por último, la propia historia y gestión del CIM está difuminado entre varias otras tareas, incluso, algunas de ellas más prioritarias, de los funcionarios que las ejecutan. La solución a esta problemática es la creación de una nueva SETEMAR, pero, depurando los problemas que tuvo la primera, porque fue concebida, desde su inicio, para ser parte del CIM, como un cuerpo y un cerebro, interdependientes, así podrá salir avante el CIM

con las tareas de alto nivel, para la gestión sostenible y resiliente del mar.

La relación institucional entre la DIGEIM y el CLEPCE

La DIGEIM sin una capacidad institucional real para gestionar los intereses marítimos ha tenido que crear los vínculos para continuar proactivamente con los proyectos más significativos de la gestión de los intereses marítimos nacionales, como es el ejemplo de los trabajos para la extensión de la plataforma continental de conformidad con el artículo 76 de la CONVEMAR, en la que fue necesaria una coordinación estrecha y coordinada entre el Coordinador Marítimo de la Armada con la Cancillería²⁴ y el Director General de Intereses Marítimos²⁵ de la época para propiciar la creación del Comité del Limite Exterior de la Plataforma Continental Ecuatoriana, CLEPCE, lo cual se materializó con el DE. Nro. 291 de 18 de enero de 2018.

El DE. Nro. 291 se creó con una capacidad de articular los trabajos del INOCAR, con la DIGEIM, en un tema que reúne aspectos técnicos fundamentales que están bajo la responsabilidad de la Armada, como la operación del BAE "ORIÓN"; la construcción de capacidades del talento humano del Personal Naval que realiza los trabajos y las coordinaciones al más alto nivel de la Armada. En este Decreto el Director General de Intereses Marítimos actuaba como Secretario del Comité y, consecuentemente, los aspectos institucionales y de seguimiento, además de generación de documentos y propuestas de directrices eran técnicamente desarrolladas. No obstante, como ya ha referido, los decretos que restaron competencias a la DIGEIM seguían pesando en la gestión del CLEPCE, hasta que hubo una reforma mediante el DE. Nro. 1197, de 26 de noviembre de 2020, cesando al Director General de Intereses Marítimos como Secretario del CLEPSE y colocándolo como un asesor técnico con voz, pero sin voto.

El CIM y el Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025

El DE. Nro. 1197 "reorganizó" al CIM como un cuerpo colegiado de la Función Ejecutiva y le asigna la responsabilidad de aprobar, articular, coordinar y evaluar la política pública intersectorial, en el marco del Plan Nacional de Desarrollo y la normativa legal vigente, tal como consta en su artículo 1. Ahora bien, El Plan Nacional de Desarrollo se denomina ahora el "Plan

²⁴ Se encontraba de coordinador el señor CPCB-TC Víctor Masson Fiallos.

²⁵ Se encontraba de Director General de la DIGEIM el señor CPNV-EM Humberto Gómez

de Creación de Oportunidades 2021-2025”, PCO-21-25²⁶, es cual es considerado como la “la máxima directriz política y administrativa para el diseño y aplicación de la política pública en Ecuador”, es decir, todo lo que consta en el PCO-21-25 es lo que el actual gobierno llevará a cabo, de conformidad con las propuestas presentadas en el plan de gobierno.

Se afirma que el PCO-21-25 está alineado con la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030 de la ONU, ADS-2030²⁷, en ese importante marco internacional y de compromiso con un mundo aquejado de grandes males, conviene entender en qué ámbitos de gestión el PCO-21-25 está involucrado, porque esa implicación repercute como mandato ineludible emanado en el DE. Nro. 1197 e incide sobre el comportamiento de la gestión del CIM, en todo lo que es afín al Objetivo de Desarrollo Sostenible 14, ODS-14, relacionado con: “Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos”, eso implica una responsabilidad estatal del uso del mar que realiza la nación ecuatoriana, a través de las actividades que llevan a cabo en los espacios marítimos jurisdiccionales y no jurisdiccionales en donde están sus intereses marítimos. Pero, tal vez, debamos partir por entender las razones por las cuales debemos alcanzar el ODS-14, a través de eficientes políticas oceánicas generadas por un órgano estatal competente que esté a tiempo completo entendiendo estas complejidades; ¿por qué? Porque los océanos:

proporcionan recursos naturales fundamentales como alimentos, medicinas, biocombustibles y otros productos. Contribuyen a la descomposición molecular y a la eliminación de los desechos y la contaminación, y sus ecosistemas costeros actúan como amortiguadores para reducir los daños causados por las tormentas. Mantener la salud de los océanos ayuda en los esfuerzos de adaptación al cambio climático y mitigación de sus efectos.

Las costas son también un gran lugar para el turismo y las actividades recreativas. Además, las zonas marinas protegidas contribuyen a la reducción de la pobreza aumentando las capturas de pesca y los ingresos y mejorando la salud de las personas. También ayudan a mejorar la igualdad de género, ya que las mujeres realizan gran parte de las labores en la pesca a pequeña escala.

El medio marino alberga además una asombrosa variedad de criaturas hermosas, que van desde los organismos unicelulares hasta el animal más grande que habita en la Tierra, la

²⁶ El autor del presente trabajo se ha tomado la licencia de crear la sigla PCO-21-25, para abreviar Plan de Creación de Oportunidades 2021-2015, que es el actual Plan Nacional de Desarrollo vigente.

²⁷ El autor del presente trabajo se ha tomado la licencia de crear la sigla ADS-2030, para abreviar Agenda de Desarrollo Sostenible de la ONU, 2030.

ballena azul. También es el hábitat de los arrecifes de coral, uno de los ecosistemas con más diversidad biológica del planeta. (ONU, 2022)

Por otra parte, se entiende que en el PCO-21-25, de alguna forma, deben estar presentes las metas del ODS-14, las cuales regirán los compromisos nacionales con los cuales Ecuador será evaluado en los esfuerzos para minimizar los impactos más severos de las amenazas del cambio climático; la acidificación de los océanos; el incremento del nivel medio del mar; el deterioro de los ecosistemas marinos, la pesca ilegal no declarada no reglamentada, INDNR; la sobrepesca; el deterioro de manglares, corales y pastos oceánicos; el deterioro de los servicios ecosistémicos marinos, etc. Siendo así, veamos las metas del ODS-14:

Tabla 5

Metas del Objetivo de Desarrollo Sostenible 14 - Vida Submarina

14.1	De aquí a 2025, prevenir y reducir significativamente la contaminación marina de todo tipo, en particular la producida por actividades realizadas en tierra, incluidos los detritos marinos y la polución por nutrientes.
14.2	De aquí a 2020, gestionar y proteger sosteniblemente los ecosistemas marinos y costeros para evitar efectos adversos importantes, incluso fortaleciendo su resiliencia, y adoptar medidas para restaurarlos a fin de restablecer la salud y la productividad de los océanos.
14.3	Minimizar y abordar los efectos de la acidificación de los océanos, incluso mediante una mayor cooperación científica a todos los niveles.
14.4	De aquí a 2020, reglamentar eficazmente la explotación pesquera y poner fin a la pesca excesiva, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y las prácticas pesqueras destructivas, y aplicar planes de gestión con fundamento científico a fin de restablecer las poblaciones de peces en el plazo más breve posible, al menos alcanzando niveles que puedan producir el máximo rendimiento sostenible de acuerdo con sus características biológicas.
14.5	De aquí a 2020, conservar al menos el 10% de las zonas costeras y marinas, de conformidad con las leyes nacionales y el derecho internacional y sobre la base de la mejor información científica disponible.
14.6	De aquí a 2020, prohibir ciertas formas de subvenciones a la pesca que contribuyen a la sobrecapacidad y la pesca excesiva, eliminar las subvenciones que contribuyen a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y abstenerse de introducir nuevas subvenciones de esa índole, reconociendo que la negociación sobre las subvenciones a la pesca en el marco de la

Organización Mundial del Comercio debe incluir un trato especial y diferenciado, apropiado y efectivo para los países en desarrollo y los países menos adelantados²⁸.

14.7 De aquí a 2030, aumentar los beneficios económicos que los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países menos adelantados obtienen del uso sostenible de los recursos marinos, en particular mediante la gestión sostenible de la pesca, la acuicultura y el turismo.

14.a Aumentar los conocimientos científicos, desarrollar la capacidad de investigación y transferir tecnología marina, teniendo en cuenta los Criterios y Directrices para la Transferencia de Tecnología Marina de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental, a fin de mejorar la salud de los océanos y potenciar la contribución de la biodiversidad marina al desarrollo de los países en desarrollo, en particular los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países menos adelantados.

14.b Facilitar el acceso de los pescadores artesanales a los recursos marinos y los mercados.

14.c Mejorar la conservación y el uso sostenible de los océanos y sus recursos aplicando el derecho internacional reflejado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que constituye el marco jurídico para la conservación y la utilización sostenible de los océanos y sus recursos, como se recuerda en el párrafo 158 del documento “El futuro que queremos”.

Nota. Es importante que las metas que ya vencieron sus plazos tengan un diagnóstico respecto a su cumplimiento y cuáles son los pendientes; además, las metas que aún no vencen el plazo deben tener los respectivos planes para alcanzarlas. Adaptado de *Objetivos de Desarrollo Sostenible*, en la ONU, obtenido el 20 de junio de 2022, de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/oceans/>

Observando las metas del ODS-14 es claro el nivel técnico y de preparación que debe tener un organismo que soporte al CIM, para institucionalizar eficiente y eficazmente todos los temas relacionados a la gestión sostenible y resiliente del mar; sin embargo, también hay temas que se suman al ámbito del ODS-14, que en el caso ecuatoriano tiene que ver con su visión respecto a los intereses marítimos, entre los que se encuentran la Antártida, los espacios marítimos no jurisdiccionales de la alta mar para pesca, la cual debe reunir requisitos fundamentales para no caer en sobre pesca o en la pesca ilegal no declarada ni reglamentada, INDNR; la visión de los intereses en la biodiversidad marina más allá de la jurisdicción nacional, BBNJ; la gestión del turismo sostenible; la generación de energías azules u oceánicas; el comercio y transporte marítimo como eje fundamental del desarrollo, en observancia con los demás intereses y, también, por supuesto, todo lo que tiene ver con el ordenamiento espacial

²⁸ Teniendo en cuenta las negociaciones en curso de la Organización Mundial del Comercio, el Programa de Doha para el Desarrollo y el mandato de la Declaración Ministerial de Hong Kong.

marino-costero, para lograr lo que se puede llamar como la estructura base del ordenamiento sostenible del territorio marítimo.

Las políticas oceánicas

Por otra parte, en el artículo 3, del DE. Nro. 1197, le asigna al CIM las siguientes atribuciones:

1. Articular y coordinar las políticas nacionales y demás acciones relativas al espacio marítimo;
2. Aprobar y coordinar la implementación de la Agenda Intersectorial del Mar; y,
3. Evaluar la implementación de las políticas contempladas en la Agenda del Mar.

En el artículo 4, en cambio, se definen las atribuciones de la Cancillería, en los siguientes términos:

1. Coordinar la implementación de las políticas nacionales oceánicas y costeras;
2. Asegurar la adecuada implementación de la agenda intersectorial del mar; y,
3. Realizar seguimiento y monitoreo de las actividades que desarrollen las instituciones públicas en el espacio marino. Con la finalidad de verificar que se enmarca en las políticas nacionales definidas.

En cambio, en el artículo 5, se le asignan las tareas a la Secretaría Técnica de Planificación, hoy Secretaría Nacional de Planificación, en los siguientes términos:

La Secretaría Técnica de Planificación “Planifica Ecuador” será la entidad encargada de elaborar y actualizar la Agenda Intersectorial del Mar, adecuando la política pública intersectorial del mar con la planificación nacional.

Como se ha podido ver en las figuras diseñadas por otros países para la gestión del mar, un eje trascendente son las políticas oceánicas que, conceptual y prácticamente, deben ser útiles, eficientes y eficaces; algo diferente a eso, para efectos de la gestión sostenible y resiliente del mar, no sirve, porque estamos hablando de un tema vital para la humanidad y no hay margen de error. En todo caso, estamos hablando de una POLÍTICA PÚBLICA con muchas complejidades, tantas como variables tienen los mares y océanos, lo que nos lleva a reflexionar que estas políticas públicas, además de complejas, tienen un alto porcentaje cuestiones técnicas y científicas que los actuales operadores de estas políticas deben no solo entender, sino saber,

de caso contrario, estamos hablando de una pérdida de tiempo que no es consecuente con las situaciones apremiantes actuales relacionadas con el mar.

En estos artículos hay elementos importantes que cabe resaltar en su conjunto, porque el Decreto que les ha asignado las responsabilidades, tanto al CIM, como a la Cancillería, como a la SENPLADES, guardan entre sí una círculo redundante, el cual, por efecto de que ninguno de los estamentos estatales involucrados ha logrado desarrollar las disposiciones que se les ha dado, y con justa razón, ya que por las tareas de peso que cada quien tiene que desarrollar como una institución fundamental, como es el caso de la Cancillería; sea por desconocimiento, producto de la falta de experiencia e información fundamentada, como es el caso de la SENPLADES y no existiendo un verdadero proceso articulador, tanto el tema de las políticas oceánicas que fueron promulgadas en el 2014 y que hasta la fecha no han podido ser ejecutadas; así mismo, la llamada agenda del mar, que no es otra cosa, que un plan estratégico de la gestión del mar, con 18 meses desde su promulgación, dado la importancia del mandato, no se ha podido elaborar o por lo menos no se tiene claro una hoja de ruta al respecto.

En todo caso, se mencionaba que se ha convertido en una suerte de círculo que no cierra, entre las obligaciones que tienen la Cancillería, el CIM (sin una estructura institucional que lo soporte) y la SENPLADES (sin un órgano central que le coordine con los niveles técnicos y de experticias, que hace que las cosas sólo se hayan desarrollado en aspectos como la gestión del CLEPCE y algunos otros temas, sin que, finalmente, el proceso se haya convertido en un tema integral.

Las políticas oceánicas que fueron elaboradas por la SETEMAR y promulgadas en diciembre de 2014, es la segunda buena intención de concretar una necesidad de Ecuador, para gestionar adecuadamente sus intereses marítimos nacionales, alineados a su visión oceanopolítica y con la capacidad de coordinar e integrar las competencias, directas o indirectas de las instituciones afines al mar; la primera, como se indicó, fue de la DIGEIM con el proceso previo de talleres; sin embargo, por la limitada conciencia marítima de nuestro País o por los cambios abruptos de institucionalidad de algunos de los actores fundamentales del desarrollo marítimo nacional, aquello no ha sido posible, como en Colombia y Chile, pero la mayor razón, nuevamente, la falta de estructura institucional del CIM y el hecho de no visualizar esa ausencia. Las políticas oceánicas promulgadas en el 2014 tienen una base en las entregadas a la SENPLADES en el 2008; sin embargo, sin algunos de los elementos que caracterizan a las de

sus vecinos en Colombia y Chile; a continuación, se detallan:

1. Conservar el patrimonio natural y cultural, los ecosistemas y la diversidad biológica de la zona marina y costera, respetando los derechos de la naturaleza en el Ecuador continental, el archipiélago de las Galápagos, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la Antártida.
2. Prevenir, controlar y mitigar la contaminación de los espacios marítimos nacionales y zonas costeras.
3. Desarrollar y fomentar la formación, investigación científica y la innovación tecnológica para una sociedad del conocimiento justa y solidaria, en los ámbitos oceánicos y marino-costeros.
4. Fomentar las actividades productivas y de prospección para el uso eficiente, inclusivo y sostenible de los recursos de la zona costera, oceánica, alta mar y fondos marinos.
5. Fomentar un sistema integral logístico, de comercialización y transporte marítimo, que se ajuste a la planificación nacional y a las demandas internacionales, y que contribuya a una competitividad sistémica.
6. Promover la inserción estratégica del Ecuador en el Océano Pacífico y en la Antártida.
7. Garantizar la soberanía, los derechos de soberanía y la seguridad nacional en el mar, en el marco de la CONVEMAR y otros acuerdos internacionales suscritos en el ámbito oceánico y marino - costero.
8. Reducir la vulnerabilidad y mejorar la adaptación de poblaciones y ecosistemas ante el cambio climático y eventos naturales que afecten a la zona oceánica y marino-costera.
9. Establecer el ordenamiento territorial oceánico y marino costero para articular las diversas intervenciones humanas de manera coherente, complementaria y sostenible. (SETEMAR, 2014)

El origen de las Políticas Oceánicas y Costeras, y del sistema de gestión del mar en Ecuador

La Armada del Ecuador encargó a la DIGEIM el diseño de las primeras políticas oceánicas y costeras (Figura 5), las cuales, después de un largo proceso de levantamiento de información,

se procesó, estructuró y diseñó entre el 2007 al 2008; elaborando un producto²⁹ que se denominó “Políticas Oceánicas y Costeras”, POC’S, las cuales, por disposición del Alto Mando Naval de la época, se entregó a la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, SENPLADES, para su conocimiento y desarrollo a nivel nacional.

Figura 5

Secuencia de las Políticas Oceánicas y Costeras de Ecuador



Nota. La figura es una representación esquemática de la secuencia de cómo se generaron y promulgaron las Políticas Oceánicas y Costeras de Ecuador, desde 1973 hasta 2014. Tomada de *Avance en la Política Oceánica Nacional del Ecuador*, Ministerio de Relación, Víctor Masson Fiallos, 2017, Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, tomada el 20 de junio de 2022, de: http://cpps.dyndns.info/cpps-docs-web/secgen/2017/taller-proi-oct/presentaciones/V.Masson%20-%20Ecuador_Victor_Masson%2026-10-17.pdf

Complementariamente a eso, como parte del diseño de la estructura que sustentaría todos los procesos de la política oceánica se diseñó la “Secretaría del Mar” como un órgano de planificación, coordinación, articulación y ejecución de las políticas oceánicas y de la gestión del mar; para ello se diseñó el Comité Interministerial del Mar (CIM), así se lo llamo en la época, como un órgano director de los procesos de articulación, coordinación y definición de líneas de gestión, que debían concretarse a través de un Plan Estratégico Marítimo, que se lo denominó “Agenda Interministerial del Mar”.

Este CIM fue concebido como un órgano de alto nivel del Gobierno, el cual debía depender de la Vicepresidencia de la República o si, en su consideración estructural, habría

²⁹ El grupo de trabajo para este fin estuvo a cargo de los señores CPNV-SP José Olmedo Morán y el CPFG-EM Humberto Gómez Proaño. Con esta oportunidad se elaboraron las Políticas Oceánicas y Costeras, el embrión de la “Secretaría del Mar”, el “Comité Interministerial del Mar” (no interinstitucional) y las líneas directrices para desarrollar el Plan Estratégico de los Intereses Marítimos, que se llamaría luego la Agenda Intersectorial del Mar.

dificultades, se crearía un Ministerio del Mar, una idea que fue expresada y argumentada desde la época de los talleres para las Políticas Oceánicas, por el señor CPNV Fernando Zurita; idea que fue recogida para la eventualidad de que no se pudiera, por alguna razón, ser incluida en la Vicepresidencia.

Todo este paquete se entregó en abril de 2008 a la SENPLADES, la cual, años más tardes, el 29 de noviembre de 2011, mediante el Decreto Ejecutivo Nro. 990, se creó la Secretaría Técnica del Mar, SETEMAR y el Comité Interinstitucional del Mar, CIM; dicha Secretaría, luego de un trabajo que también se coordinó, entre otros asesores, con el suscrito, para la generación de las políticas oceánicas y costeras, las cuales fueron promulgadas en el RO Nro. 383 de 26 de noviembre de 2014, con la Resolución CIM Nro. 001-PCIMAR-2014. En su edición final, a pesar de algunas observaciones realizadas, no se observaron, por temas políticos, aspectos sustantivos de gestión. Dichas POC's están vigentes, pero aún no han sido operativizadas, ni tampoco se ha finalizado el proceso de elaboración de la Agenda Interinstitucional del mar.

La participación de la Armada en la elaboración del Plan de Ordenamiento del Espacio Marino y Costero

Por disposición del Comandante General de la Armada, en diciembre de 2016, se dispuso la conformación de un equipo de trabajo técnico para apoyar a la gestión de la SENPLADES, en la elaboración del primer Plan de Ordenamiento Espacial Marino Costero. El equipo de trabajo fue conformado con personal del INOCAR, de la DIGIEM, de la DIRNEA, y del COOPNA.

En grupo de la SENPLADES estuvo conformado por el Subsecretario General de Planificación y Desarrollo, el Subsecretario de Planificación Nacional, la Directora de Asuntos Marino Costeros, y, además, la participación del asesor español, PhD Manuel Benabent Fernández de Córdoba y la asesora cubana, Ingeniera Geógrafa Lupe González González.

Se hizo un diagnóstico del caso, sobre todo desde el punto de vista técnico en los aspectos de la Autoridad Marítima, como Poder Naval, como Intereses Marítimos, desde la perspectiva hidrográfica y oceanográfica y, sobre todo, en la conjunción de las responsabilidades de establecer un ordenamiento coherente con las necesidades de cada GAD, en su realidad

respecto al mar.

Uno de los principales aspectos que se observó fue que el asesor español había canalizado la visión del mar hacia aspectos y circunstancias propias de España y que las consideraciones de nuestro País eran sólo un tema académico, mas no objetiva y no soportado a nuestra realidad.

Uno de los problemas fue el desconocimiento de los temas de la CONVEMAR, como estructura fundamental sobre la cual deben cimentarse varios de los procesos que se deben emprender sobre la gestión sostenible y resiliente de la zona marino-costera y oceánica.

El equipo de la SENPLADES, con la excepción del Subsecretario General de Planificación y Desarrollo, no tenían conocimiento sobre lo que son y representan los intereses marítimos de nuestro País, sobre todo, a la conciencia marítima como valor fundamental en cualquier pensamiento hacia el mar y la lógica de la organización en función de las necesidades, colocadas en una visión espacial que les permita ser eficientes.

Se identificó la urgente necesidad de armonizar las leyes que esquematizan la gobernabilidad marítima en nuestro País; para que no existan interferencias de competencias, porque eso afecta a la hora de establecer una organización dentro del obligatorio “ordenamiento” de esos espacios que son vitales y que deben tener las características fundamentales: eficiencia, sostenibilidad, resiliencia y productividad, y que debían orientarse más hacia un concepto de economía azul.

El mayor problema viene de los GAD, ya que no cuentan con el elemento técnico suficientemente idóneo y preparado para los roles que les toca llevar a cabo, tanto desde el punto de vista de la implementación, la supervisión, los procesos de coordinación y articulación que deben darse, obligatoriamente, en ese nivel.

Por otro lado, todos estos aspectos pueden resumirse en un ejemplo que es evidente, por qué en un país pequeño existen dos normas de ordenamiento espacial de los espacios costeros y oceánicos, el uno, continental, el otro insular, como el que se promulgó en el 2015 por el Consejo de Gobierno de Galápagos; lo idóneo era tener solo un Plan de Ordenamiento, con dos grandes Capítulos; para que de esa forma no se piense que hay “repúblicas independientes” y

no se den interferencias o interpretaciones de las regulaciones, que de una u otra manera difieren en el momento de su ejecución.

También, se identificó que dentro de la visión de la gobernabilidad, los roles del principio aplicado como una norma no escrita, pero lógica, cuando varios estamentos estatales tienen competencias, directas o indirectas, en la gestión de los usos del mar, las que, obligatoriamente caracterizan varias actividades que las personas llevan a cabo en esos espacios y que a la hora de establecer procedimientos para la articulación de los procesos derivados, se topan con un sinnúmero de novedades, susceptibilidades y la pelea de quién debe hacerse cargo de qué; eso debe tener un mayor proceso de articulación y coordinación que debe estar a cargo del CIM, el cual deben funcionar de una forma oportuna y eficiente, porque la complejidad de los actores y por la falta de conocimiento de los mismos, no sólo sobre los temas del mar en su conjunto sino de los temas derivados de la administración.

Ya se identificó una de las mayores falencias del CIM, ya que debiendo funcionar como fue concebido, desde el inicio, como un órgano directivo que tiene tras de sí un órgano planificador, coordinador y articulador de la gestión del mar, sobre la base de un plan estratégico del mar alto nivel, el que en su tiempo se llama agenda interministerial del mar.

No estaban claros los procesos de difusión, no solo para efectos de conocimiento, sino para efectos de que quienes, finalmente, ejecutan los procesos, o sea sólo leyendo un manual sino entendiendo su realización espacial in situ y su interrelación con otros procesos similares, por eso el criterio técnico prevalece, incluso, sobre una decisión política que puede no ser la mejor, debido a las limitaciones que he mencionado.

Los roles de la ciencia y la tecnología casi estaban en un plano de interpretación, cuando ellos deben actuar como factores de desarrollo para el ordenamiento espacial de los espacios costeros y oceánicos; considerando, además, que eso nos permitirá tener una anticipación en el mejoramiento de los procesos o la incorporación de otros que permitan ir hacia el futuro, con las innovaciones que fueran necesarias.

La investigación como elemento transcendental dentro de la propia “visión actualizada” del ordenamiento eficiente.

Los problemas del CIM

La ausencia de una Secretaría Nacional de Gestión del Mar, o Marítima, para quitar del imaginario la mala fama que llegó a tener la Secretaría Técnica del Mar, pero que, en esencia y con reformas, debe existir para cumplir los roles sustanciales de coordinación y articulación; luego, la falta de actividad real del CIM, ya que debe tener una estructura que tenga una visión técnica, holística, integrada, y de peso entre todos los actores que llevan a cabo una gestión del mar, que involucra varias actividades.

Esta SNGM como figura capital por su importancia, debería ser un Ministerio; pero, como están las cosas en la actualidad, por lo menos debe estar a cargo de la Vicepresidencia de la República, como era en su diseño primigenio.

El CIM debe tener la representación de los actores involucrados en la gestión sostenible, eficiente y resiliente del mar, deben tener el entendimiento de los aspectos técnicos y con una claridad en los objetivos oceanopolíticos de desarrollo marítimo de nuestros intereses marítimos.

No debe confundirse la geopolítica marítima, con la oceanopolítica, eso es algo en lo que el CIM debería trabajar, porque la conceptualización de lo primero nos hace anclarnos a una visión terrestre, cuando todo lo que tiene que ver con el mar, tiene características propias, únicas y de mayor complejidad que los de la tierra.

La articulación de una clara visión oceanopolítica del Estado ecuatoriano, es urgente, a través de la cual no sólo que se satisfagan las necesidades de la Nación Marítima, sino que además les permita acatar con responsabilidad las Políticas Oceánicas y un Plan Nacional de Ordenamiento Espacial Marino-Costero, considerando lo dicho, porque islas y continente, a la luz de la gestión deben tener un único instrumento, el cual, respetando las individualidades, impongan una política clara de la gestión del mar y sus actividades derivadas.

Por último, hay que tomar en cuenta que el CIM no ha podido lograr la mayoría de los objetivos que motivaron su creación, lo que implica procesos de coordinación, articulación, planificación y ejecución, oportuna y eficiente de la gestión del mar, a través de la generación de Políticas Oceánicas y Costeras, las cuales están en estado nominativo, no ejecutivo desde el

año 2014, es decir, 8 años de un estado de inactividad que llamaría a la reflexión a cualquier sistema, entonces, no está funcionando, no hay gobernabilidad marítima.

Las responsabilidades del CIM y el Plan de Ordenamiento Espacial Marino Costero

Para efectos de impulsar el Plan de Ordenamiento Espacial Marino Costero de Ecuador, el cual, como parte de sus atribuciones fue llevado a cabo por el CIM, se necesita una estructura institucional, que, como se ha dicho, esté a nivel de un ministerio, como una secretaría nacional de gestión o desarrollo marítimos, dependiente de la Vicepresidencia, para que tenga el nivel correspondiente para que puede realizar, con los otros altos estamentos estatales, las articulaciones y coordinaciones de los temas del mar, sustentado en un plan estratégico marítimo; basado en el conocimiento, la investigación y la innovación, con líneas de investigación y gestión claras, sostenibles y resilientes.

Las razones ya fueron expresadas, sobre todo por el nivel que debe tener ese organismo, sin el cual, no tendrá la suficiente fuerza estatal para ejecutar su trabajo; además, los procesos de I+D+i, sin un peso estatal suficiente, no podrá impulsar procesos de política de sostenibilidad, de gobernabilidad marítima, de resiliencia eficiente, de coordinación y articulación interministerial; además de los procesos para la investigación oceánica.

Se debe tomar en cuenta de que si no se tiene el suficiente nivel, no podrán llevar adelante, en la visión simbiótica y holística, de los procesos inherentes a la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030, y el ODS-14 que es de su total responsabilidad; consecuentemente, tampoco podría impulsar el Decenio de las Ciencias Oceánicas de la ONU, ni la necesidad de la recuperación de los ecosistemas marinos y terrestres hasta el 2030; por supuesto, consideremos que no es sólo un tema del Ministerio del Ambiente, es un error y de ahí nacen las confusiones e interferencias que no han hecho posible llevar a cabo estos procesos fundamentales, incluso los que tiene que ver con la CONVEMAR.

El tema de la pesca, en sus más temibles factores para el futuro de la humanidad que son la sobrepesca y la pesca INDNR, solamente un órgano con el suficiente peso estatal podrá tomar las medidas y gestionar las políticas del caso; a eso hay que agregar, el tema de la contaminación marina, con especial énfasis por plásticos, es una necesidad urgente que pasa por la misma reflexión ya realizada; también están, de por medio, los temas del calentamiento de

los océanos, los cuales, como parte del calentamiento global, que necesitan una acción integral como país, como se está haciendo a nivel mundial, en forma urgente; por lo tanto, el peso del nivel estatal es prioritario, igual que tener una estructura institucional capaz de soportar el esfuerzo que proveerá insumos al CIM, para generar las políticas que sean necesarias y, luego, controlar su ejecución.

Y por supuesto, los temas inherentes a la propia gestión de la Autoridad Marítima, que en nada tiene que ver con una interferencia, sino con una “visibilización” de sus competencias, versus con las otras que emanan desde los otros ministerios, en su gestión directa o indirecta del mar. Queda también el impulso de los procesos de la investigación científica, es otro de los aspectos fundamentales que entran en la misma ya referida reflexión. Las energías azules, como elementos de la innovación y como un proceso derivado de la gestión del I+D+i, sin el peso suficiente queda en utopía. Los recursos no vivos de la plataforma continental extendida y de los fondos marinos, están en el mismo ámbito de la necesidad recurrente del peso estatal suficiente.

Propuesta de creación de la secretaría de desarrollo marítimo, SENDEMAR

Consideraciones para la creación de la SENDEMAR

Se ha procurado detallar los grandes retos que tienen los gobiernos con respecto al uso de mar, detallándose muchos de los factores que intervienen en la gestión marina y marítima de los intereses marítimos nacionales, que son los que determinan, finalmente, las verdaderas capacidades para el desarrollo, supervivencia y proyección de Ecuador al mundo; con los beneficios que aquello puede traer, si se hacen las cosas bien y conectadas con la realidad global.

El CIM es un órgano de decisión de alto nivel sobre los asuntos del mar; por su elevada responsabilidad es necesario contar con una estructura institucional que le permita cumplir a cabalidad sus tareas; por lo cual, se propone crear un órgano estatal más eficiente, eficaz, técnicamente constituido y de gran capacidad de gestión, que reemplace a la que fuera la Secretaría Técnica del Mar, SETEMAR; recogiendo de ésta los errores, como aprendizajes que guíen al perfeccionamiento de lo que sería la Secretaría Nacional de Desarrollo Marítimo, SENDEMAR, tomando en cuenta los siguientes aspectos:

1. La importancia que tiene la gestión sostenible y resiliente de los intereses marítimos

nacionales, sea que éstos se encuentren en los espacios marítimos jurisdiccionales o no; y que se encuentren configurados en las diversas actividades inherentes al uso sostenible del mar, que responden a políticas públicas oceánicas con la suficiente capacidad de adaptación a la dinámica de los mares, y que estén armonizados con las principios fundamentales de las políticas para la defensa y la protección de los recursos marinos; el mantenimiento de la soberanía marítima y la integridad del territorio marítimo; y, el pleno ejercicio de los derechos legítimos y soberanos del Estado ecuatoriano en el alta mar y en la Antártida.

2. La necesidad de que la políticas oceánicas respondan a las necesidades y realidades presentes de la nación ecuatoriana; a través de procesos que tiendan efectivamente al ordenamiento espacial oceánico y marino-costero, el cual, defina claramente los factores de conservación de la biodiversidad y de los ecosistemas marinos; de mitigación de los efectos negativos del cambio climático; que tiendan a minimizar y a eliminar la contaminación marina; que garanticen el usufructo racional de los recursos marinos (vivos y no vivos); que garanticen una transición inmediata del uso de la energía fósil a la energía azul u oceánica; que impulsen el deporte náutico y al turismo sostenible; que propicie iniciativas de exploración y explotación de los recursos no vivos de la plataforma continental y de los fondos marinos, con total observancia del respeto y conservación del medio marino; que minimice los impactos de los eventos oceánicos que constituyen amenazas a la zona marino-costera; que garanticen la construcción de los factores de sostenibilidad, resiliencia, desarrollo y supervivencia de las presentes y futuras generaciones de ecuatorianos; y, que, que priorice por encima de todo, el bienestar de los ecuatorianos.
3. Todo lo referido en los párrafos anteriores debe ser llevado a cabo a través de una planificación eficiente, eficaz, prospectiva y resiliente, que esté de acuerdo con el derecho internacional marítimo, con especial énfasis en su guía matriz: la CONVEMAR; que tome en cuenta al visión oceanopolítica ecuatoriana y su evolución, la que demandará importantes procesos de adaptación, cuyos factores serán parte de las previsiones a considerar, para que las acciones ante los eventos negativos, no sean reactivas, sino proactivas; que en los procesos fundamentales de coordinación, articulación y ejecución interinstitucional, además, estén involucrados los procesos de I+D+i que generen ciencia y tecnología de alto nivel y

que realmente propicien innovaciones y emprendimientos que posicionen a nuestro país como un gran Estado marítimo de la cuenca del Pacífico Sureste.

Consideraciones generales sobre una visión exitosa del CIM

Es necesario dotarlo de un cuerpo institucional ejecutivo, capaz de construir los procesos de coordinación y articulación de la gestión sostenible y resiliente de los intereses marítimos, a través de la planificación y la supervisión de la gestión, eficiente y oportunamente. Debe atender los conceptos de la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030, a las declaraciones del decenio de las ciencias oceánicas y de la restauración de los ecosistemas marítimos y terrestres; además de la completa articulación de la CONVEMAR en todo el cuerpo legal ecuatoriano.

Lograr un total empoderamiento de la Autoridad Marítima Nacional, con las demás autoridades, en la aplicación de un principio de gobernabilidad con todos aquellos que tengan competencias, directas o indirectas, con el uso del mar y las actividades que se derivan de él. El cuerpo institucional ejecutivo debe ser SUPRA al de la institucionalidad del Estado, adscrito a la Vicepresidencia o a la misma altura de los demás ministerios. Debe estar compuesto por expertos y técnicos en la gestión sostenible y resilientes de los intereses marítimos, para que las decisiones políticas sean las más adecuadas a las necesidades del país. Debe circunscribirse en el contexto de la Economía Azul.

Miembros actuales del CIM.

1. El titular del Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, o su delegado permanente como quien lo presidirá;
2. El titular del Ministerio de Defensa Nacional, o su delegado permanente;
3. El titular del Ministerio de Ambiente y Agua, o su delegado permanente;
4. El titular del Ministerio de Producción, comercio exterior, inversiones, y pesca, o su delegado permanente;
5. El titular de la Secretaría de Educación Superior, Ciencia, Tecnología e Innovación, o su delegado permanente;
6. El titular de la Secretaría Técnica de Planificación “Planifica Ecuador” o su delegado permanente; y,
7. El titular del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, o su delegado permanente.

Miembros sugeridos para el CIM.

La participación de la mayor cantidad de entidades relacionadas con la gestión sostenible del mar, deben ser parte del CIM, desde una composición técnico-administrativa de permanentes y temporales, aunque interrelacionados, ya que las competencias para el uso del mar son directas e indirectas, por lo que su visión y opinión siempre será importante. En ese contexto, se deben considerar dentro de la gestión directriz a los siguientes órganos estatales:

1. Vicepresidente de la República; (Presidente del CIM)
2. Ministerio de Defensa Nacional;
3. Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana;
4. Ministerio de Ambiente, Agua y Transición Ecológica;
5. Ministerio de Educación;
6. Ministerio de Cultura y Patrimonio;
7. Ministerio de Transporte y Obras Públicas;
8. Ministerio de Economía y Finanzas;
9. Ministerio de Inclusión Económica y Social;
10. Ministerio de Energía y Minas;
11. Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca;
12. Ministerio de Turismo;
13. Ministerio de Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información;
14. Secretario Nacional de Desarrollo Marítimo; (Secretario del CIM)
15. Viceministerio de Acuicultura y Pesca;
16. Comandancia General de la Armada;
17. Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos;
18. Dirección General de Intereses Marítimos;
19. Secretaría de Educación Superior, Ciencia, Tecnología e Innovación;
20. Secretaría Nacional de Planificación;
21. Secretaría Técnica de Asociaciones Público-Privadas y de Gestión Delegada;
22. Servicio Nacional de Gestión de Riesgos y Emergencias

Estructura de la SENDEMAR

La SENDEMAR pasa a ser la Secretaría Técnica del CIM, consecuentemente estaría en un nivel a la par de los demás ministerios y ese sería el rango del Secretario Nacional de Desarrollo Marítimo; su mandato deberá durar cinco años y su selección será hecha entre un

grupo de expertos de gestión de intereses marítimos.

El decreto ejecutivo que crea la SENDEMAR deberá establecer, una vez más, una reorganización del CIM, para que nuevamente se estructure el sistema CIM-SENDEMAR; así mismo, el decreto deberá disponer a los demás órganos del Estado, que el CIM-SENDEMAR está a la altura de un ministerio y que, además, todos los temas relacionados con el mar y todo el marco legal y estructural relacionado con el mar, pasará a cargo de la CIM-SENDEMAR, respetando las estructuras existentes, en los órganos estatales en los que se encuentren, pero orientadas a esta nueva organización en los temas marino y marítimos, que, siempre hay que recordar, que realizará procesos de coordinación, articulación y, en algunos casos de ejecución.

Uno de los principales roles del CIM-SENDEMAR será proponer políticas públicas oceánicas y marino-costeras. Estará domiciliada en Quito, con tres subsecretarías, en Guayaquil, Manta y Galápagos. Contará con una Coordinación General y las siguientes direcciones nacionales (Figura 3):

1. Dirección de Desarrollo Litoral e Insular
2. Dirección de Oceanopolítica
3. Dirección de Planificación y Ordenamiento marino y costero
4. Dirección de Proyectos

Es importante mencionar que se necesitará personal técnico especializado en temas relacionados con el desarrollo marítimo:

1. Geofísica marina (03 expertos)
2. Ciencias del Mar (06 expertos)
3. Educación ambiental marina y costera (04 expertos)
4. Gobernanza del mar - convenios internacionales (04 expertos)
5. Gestión Integrada de la Zona Marino-Costera (04 expertos)

Figura 6

Propuesta de Estructura de la SENDEMAR



Nota. El modelo conceptual fue desarrollado por Gómez H. y Robelly M., con el soporte técnico de estructura de Egas F. El trabajo fue hecho como una iniciativa privada para el mejoramiento de la gestión marítima de Ecuador, ante la necesidad de contar con una estructura institucional para el CIM. La figura es de propia autoría.

El Ministerio de Defensa Nacional y el CIM

Los procesos de seguridad y defensa en el mar, en la mayoría de los países del mundo, tienen mucha importancia, entre otros motivos por el control del mar, para neutralizar los delitos en el mar, los que se perpetran en los espacios marítimos jurisdiccionales y los que tienen trazabilidad comprobada desde el alta mar. Estos delitos caracterizan el narcotráfico, el tráfico de combustibles, el tráfico de ilegal de personas, la exploración científica no autorizada, la pesca INDNR, transporte ilegal de armas, piratería, entre las más importantes.

En el contexto de la Organización Marítima Internacional, en el rol de la Autoridad Marítima, sus roles fundamentales son la seguridad a la navegación, la salvaguarda de la vida humana en el mar y la protección de, medio ambiente, son lo roles fundamentales que la mayoría de las Armada de Latinoamérica desarrollan en el mar, y, en nuestro caso específico, La Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, DIRNEA. Por supuesto, están las tareas inherentes a la seguridad y defensa de la soberanía e integridad territorial marítimas.

La Armada del Ecuador, en su rol de apoyo al desarrollo, hasta finales del año 2011 tuvo a su cargo al Instituto Oceanográfico de la Armada, ahora Instituto Oceanográfico y Antártico de la Armada, cumpliendo los roles de apoyo al desarrollo, bajo las directrices institucionales de la Dirección General de Intereses Marítimos, DIGEIM, que era su superior jerárquico; no obstante, con el Decreto Ejecutivo Nro. 990 y con alguna intención de que el INOCAR pase luego a un

estatus y entorno diferente que el castrense, fue transferida su institucionalidad al Ministerio de Defensa Nacional, a cargo de la Subsecretaría de Apoyo al Desarrollo.

Hasta el año 2011, bajo la Armada, la DIGEIM y el INOCAR llevaron a cabo casi todo lo que, hasta la presente fecha, ha tenido que ver con la gestión estructural de los intereses marítimos, desde la visión del ordenamiento espacial marino costero, pasando por la adhesión de Ecuador a la CONVEMAR; siguiendo por los límites marítimos y terrestres de nuestro País; los estudios de plataforma continental extendida de acuerdo al artículo 76 de la CONVEMAR; la investigación hidro-oceanográfica para la caracterización de los eventos El Niño y La Niña, las cartas náuticas oficiales del Estado ecuatoriano, la tectónica de placas y los procesos tsunamigénicos, la caracterización del complejo geomarítimo; la caracterización de las mareas, corrientes marinas, etc.

Entre los procesos que estaban fuera del ámbito de la Armada, a partir del año 2011, finalizó el proceso de adhesión de Ecuador a la CONVEMAR, luego de 10 años de esfuerzos institucionales; la creación del CLEPCE; la culminación de los límites marítimos con Perú, Colombia y Costa Rica; el inicio de los estudios de la plataforma continental con Costa Rica; apoyando a otras instituciones desde los temas relacionados con las políticas oceánicas, hasta la estructuración de los órganos competentes como el CIM y la SETEMAR, que ya fuera del diseño original, su deterioro fue evidente y desapareció, quedando únicamente el CIM, sin una estructura institucional que le apoye en los nuevos desafíos.

En ese sentido, la Subsecretaría de Apoyo al Desarrollo ha actuado como un ente de acompañamiento, no sin algunos disgustos e incomodidades, desde la época ideológica contraria a las FFAA 2007-2017 hasta la presente, porque la Subsecretaría no es un ente técnico y el control del INOCAR es un control especializado y técnico, que sólo un órgano como la DIGEIM puede hacerlo con la eficiencia que corresponde a los desafíos actuales. Finalmente, ahora que se evidencia un poco más la importancia que tiene el CIM, se crea una ambigüedad que nace de los decreto que se ha ido dando, porque una cosa es la adscripción del INOCAR al Ministerio, pero otra distinta es la gestión sustantiva relativa al CIM, que se realizaba, a través de la Armada, por medio de la DIGEIM, en primera instancia, como Secretario del CIM, cumpliendo la tarea a cabalidad e impulsando como corresponde y de forma exitosa el proceso de extensión de la plataforma continental, pero, luego, a partir de 2020, el rol de la DIGEIM pasó a ser de asesor técnico y la Cancillería asumió ese rol, completamente.

Involucrando procesos tan importantes, la Subsecretaría de Apoyo al Desarrollo debería proponer la creación de una Subsecretaría de Intereses Marítimos, para la gestión de todos estos procesos de la gestión del mar, que están por encima de la propia estructura institucional de la Armada y tiene una proyección nacional, en la que debe contar el desarrollo y soporte técnico, el seguimiento integral y, sobre todo, como hacen en otros países, siendo actores a la hora de construir y actualizar algo tan dinámica y fundamental para nuestro país como las políticas oceánicas.

El tema es que la Subsecretaría de Apoyo al Desarrollo no sólo puede estar pendiente, que a veces no le es posible, desde el punto de vista técnico y holístico de los intereses marítimos, sino también proyectar su gestión hacia esa parte sensible que está en la estructura de la Armada y que, para efectos de los asuntos del mar, debe haber una fuerte institucionalidad, considerando que es un factor de desarrollo, supervivencia y proyección del País, en el presente y para el futuro. Es fundamental considerar que tanto la DIGEIM, como la DIRNEA son gestores de los intereses marítimos y que pueden aportar al desarrollo marítimo nacional con una visión más estructurada desde el Ministerio de Defensa Nacional.

Conclusiones

1. El desconocimiento de los intereses marítimos nacionales, que son el eje de la gestión sostenible y resiliente del mar y responde a la visión oceanopolítica del Estado, limita su desarrollo y preponderancia en la gestión política y económica de los gobiernos.
2. El Comité Interinstitucional del Mar, que es el órgano de decisión del más alto nivel de la gestión sostenible y resiliente del mar, en la actualidad no tiene una estructura institucional que le permita llevar a cabo sus importantes tareas y las decisiones que se toman no tienen un soporte técnico integral, considerando los distintos ámbitos que integran en el uso del mar.
3. El Objetivo de Desarrollo Sostenible 14, de la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030 de la ONU, es uno de los ejes más importantes de la gestión del Comité Interinstitucional del Mar, pero es el menos atendido en todas sus connotaciones,

debido a que no hay una debida institucionalidad que soporte ese esfuerzo.

4. La Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada, siendo el primer órgano estatal que gestionó eficientemente los intereses marítimos nacionales, de acuerdo a una visión oceanopolítica que se adaptó a los procesos evolutivos de la gestión del mar, a partir de la emisión de decretos, en el periodo 2007-2017, caracterizado por el afán de desestructuralización de las Fuerzas Armadas, paulatinamente fue perdiendo capacidad de gestión a nivel nacional, hasta reducir mínimamente sus competencias.
5. La Secretaría Técnica del Mar que fuera creada con el Decreto Ejecutivo Nro. 990 fue concebida adecuadamente, sin embargo, la ideología específica de un Gobierno, en el periodo 2007-2017, no comprendió su importancia y la estructuró con personal no técnico y político, lo que ocasionó su desaparición cuatro años después.
6. La Secretaría Nacional de Desarrollo Marítimo es una propuesta para reemplazar a la anterior Secretaría Técnica del Mar, pero dándole el nivel que corresponde a la gestión que realiza y dándole el marco necesario para generar políticas nacionales públicas que tengan el aval necesario para implementarse y cumplirse, a través de la gestión del más alto nivel realizado por el CIM.
7. De los países de la cuenca del Pacífico Sureste, exceptuado del análisis Perú, Colombia es el país que mejor ha estructurado la gestión de los intereses marítimos, en un solo órgano, la Comisión Colombiana del Océano, promulgando sus políticas oceánicas, con la participación interinstitucional y de acuerdo con los intereses marítimos colombianos y a su visión oceanopolítica bioceánica.
8. La Subsecretaría de Apoyo al Desarrollo, que a la fecha es el nivel de control de la adscripción del INOCAR, al Ministerio de Defensa Nacional, no ha logrado capitalizar las otras fortalezas que en el campo de la gestión de los intereses marítimos que tiene la ARMADA, a través de la creación de una institucionalidad que le permita realizar esa gestión, con el soporte, tanto desde la DIGEIM, como desde la DIRNEA, lo que ha dado como resultado que el sector Defensa esté perdiendo espacios en el escenario nacional.

9. Chile tiene varios órganos que generan los elementos que contribuyeron a la elaboración de una sola política oceánica nacional, que fue estructurada y aprobada en el año 2018, sin embargo, las capacidades, conocimiento e integración de esos órganos, permitió que el Consejo de Ministros para el Desarrollo de la Política Oceánica, pudiera elaborar una política oceánica coherente con la realidad marítima chilena.

Quito, 30 de junio de 2022

Humberto Gómez
Investigador-Docente

Bibliografía

- Armada de Chile. (2009). *Doctrina Marítima: El Poder Marítimo Nacional*. Valparaíso: ACANAV.CL. Recuperado el 11 de junio de 2022, de https://www.acanav.cl/wp-content/uploads/2021/07/Doctrina_Maritima_Nacional-1.pdf
- Bejerano, P. (2017). *Futuro*. Recuperado el 8 de junio de 2022, de ThinkBig Web site: <https://blogthinkbig.com/este-buque-mercante-experimenta-con-energia-eolica-para-complementar-al-diesel>
- Codina, R. (2003). VISIÓN DE LA ARMADA DE CHILE: Sobre los intereses marítimos y su contribución al desarrollo nacional. *Revista de Marina*(5), 1-11. Recuperado el 10 de junio de 2022, de <https://revistamarina.cl/revistas/2003/5/codina.pdf>
- Comisión Europea. (17 de mayo de 2022). *Energías renovables en España*. Recuperado el 12 de junio de 2022, de Comisión Europea Web site.
- CONA. (12 de junio de 2022). *Antecedentes*. Obtenido de CONA Web site: http://www.cona.cl/quienes_somos/antecedentes.php
- Daily.FT. (10 de abril de 2019). Recuperado el 11 de junio de 2022, de FT.lik Web site: <https://www.ft.lk/opinion/Global-commerce-and-sea-lines-of-communication-in-the-Indian-Ocean--A-Sri-Lankan-perspective/14-676289>
- DIGEIM. (2018). *Convocatoria para la I Reunión del Consejo de Gestión de Intereses Marítimos*:

- Definiciones.* Armada del Ecuador, Dirección General de Intereses Marítimos / DIGEIM. Quito: Armada del Ecuador. Recuperado el 15 de junio de 2022
- DIRECTEMAR. (29 de marzo de 2021). *Misión y visión*. Recuperado el 12 de junio de 2022, de DIRECTEMAR Web site: <https://www.directemar.cl/directemar/organizacion/mision-y-vision>
- Enérgya.VM. (julio de 23 de 2019). *Energía Verde*. Recuperado el 7 de junio de 2022, de Enérgya.VM Web site: <https://www.energyavm.es/barcos-propulsados-por-energias-renovables/>
- Gobierno de Chile. (2018). *POLÍTICA OCEÁNICA NACIONAL DE CHILE*. Santiago: Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Recuperado el 12 de junio de 2022, de <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1118403>
- Gómez, H. (2004). *LA CONVEMAR, UNA NUEVA VISIÓN DE LOS INTERESES MARÍTIMOS*. Armada del Ecuador, AGUENA. Guayaquil: Academia de Guerra de la Armada del Ecuador. Recuperado el 1 de junio de 2022
- Gómez, H. (mayo de 2015). *Lecturas recomendadas*. Recuperado el 10 de junio de 2022, de Aguenta Web site: <https://docplayer.es/49370479-Armada-del-ecuador-academia-de-guerra-naval-lectura-recomendada-mayo-autor-cpnv-em-humberto-gomez-academia-de-guerra-naval-pagina-1.html>
- Heavy.AI. (2022). *Definición de geodatos*. Recuperado el 15 de junio de 2022, de Heavy.AI Web site: <https://www.heavy.ai/technical-glossary/geodata>
- HyE. (23 de junio de 2019). *Barcos eléctricos*. Recuperado el 5 de junio de 2022, de HyE Web site: <https://www.hibridosyelectricos.com/articulo/actualidad/asi-es-primer-barco-fluvial-mundo-propulsado-hidrogeno/20190623164852028504.html>
- Lovink, G. (2019). *Tristes por diseño: las redes sociales como ideología*. Bilbao, España: consonni. Recuperado el 15 de junio de 2022, de <https://books.google.es/books?id=uQIPEAAAQBAJ&pg=PT188&lpg=PT188&dq=decorporizaci%C3%B3n&source=bl&ots=qAvPZd3JPI&sig=ACfU3U09zs5c-Xzqb4Mr-mfnelMAoIy4pg&hl=es-419&sa=X&ved=2ahUKEwiw-K-6ntT4AhXuYPEDHQWDBQQ6AF6BAgREAM#v=onepage&q=decorporizaci%C3%B3n&f=false>
- Martillo , C., Pazmiño, A., K, C., & Resl, R. (2010). DESCRIPCIÓN MORFOLÓGICA DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL DEL ECUADOR Y ANÁLISIS COMPARATIVO CON LA PLATAFORMA JURÍDICA MEDIANTE LA APLICACIÓN DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA. *Acta Oceanográfico del Pacífico*, 16(1), 109-118.

- Recuperado el 31 de mayo de 2022, de https://www.inocar.mil.ec/web/phocadownloadpap/actas_oceanograficas/acta16/OCE1601_9.pdf
- Martinez Busch, J. (1993). *OCEANOPOLITICA: una alternativa para el desarrollo*. (1. Andres Bello, Ed.) Valparaíso, Chile. Recuperado el 13 de junio de 2022
- MINREL-CHILE. (15 de junio de 2022). *Departamento de Asuntos Marítimos*. Obtenido de Ministerio de Relaciones Exteriores Web site: <https://minrel.gob.cl/minrel/ministerio/direcciones/direccion-de-medio-ambiente-y-asuntos-oceanicos/departamento-de-asuntos-maritimos>
- ONU. (1992). *UNFCCC*. Nueva York: ONU. Recuperado el 8 de junio de 2022
- ONU. (15 de junio de 2022). Recuperado el 15 de junio de 2022, de ONU Web site: https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/wp-content/uploads/sites/3/2016/10/14_Spanish_Why_it_Matters.pdf
- Ramírez-Cabrales, F., Pedroza, W., & Forero, J. (2021). *Intereses Marítimos Colombianos*. (C. C. Océano, Ed.) Bogotá D.C., Colombia: Vicepresidencia de la República-Comisión Colombiana del Océano-Armada de Colombia. Recuperado el 10 de junio de 2022, de <https://cco.gov.co/cco/publicaciones/83-publicaciones/881-intereses-maritimos-de-colombia.html>
- Sabatier, P. A. (2007). *Teorías del proceso de las políticas públicas*. Buenos Aires: Westview Press.
- Sabatier, P., & Jenkins-Smith, H. (1988). Policy Change and Policy-Oriented Learning: Exploring an Advocacy Coalition Framework. *Policy Sciences* (págs. 123-127). Springer.
- Solís Oyarzún, E. (2013). CHILE Y LOS INTERESES MARÍTIMOS. *Revista de Marina*(1), 13-26. Recuperado el 9 de junio de 2022, de <https://revistamarina.cl/revistas/2013/1/solis.pdf>
- UNESCO. (2021). *Informe Mundial Sobre las Ciencias Oceánicas*. Recuperado el 11 de junio de 2022, de UNESCO Web site: <https://es.unesco.org/gosr>
- UNFCCC. (2022). (ONU, Editor) Recuperado el 8 de junio de 2022, de UNFCCC Web site: <https://unfccc.int/es/process-and-meetings/the-convention/que-es-la-convencion-marco-de-las-naciones-unidas-sobre-el-cambio-climatico>
- UNFCCC. (14 de abril de 2022). *Artículo*. Recuperado el 8 de junio de 2022, de UNFCCC Web site: <https://unfccc.int/es/news/la-proteccion-de-los-oceanos-es-fundamental-para-la-accion-climatica>