

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE LAS AMÉRICAS

ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES

FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES

TEMA:

“ANÁLISIS DEL PROCESO DE FIRMA DEL CONVENIO DE DELIMITACIÓN MARÍTIMA EN EL OCÉANO PACÍFICO ENTRE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR Y LA REPÚBLICA DE COSTA RICA, BAJO EL MARCO DE LA CONVENCION DE NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DE MAR (CONVEMAR) EN EL PERIODO 2010-2017”

SUSTENTANTE:

EVELYN YESENIA ULCO QUINCHIMBA

TUTORA:

LICDA. PAMELA RAMÍREZ GUEVARA

SAN JOSÉ, COSTA RICA

NOVIEMBRE, 2018

AGRADECIMIENTOS

Primeramente agradezco a Dios por bendecirme y permitirme llegar hasta donde he llegado, por brindarme fortaleza en los momentos de debilidad y junto a ello ofrecerme experiencias de las que he aprendido.

Le doy gracias a mi madre Nancy Ulco quien siempre me apoyado para llegar a cumplir todos mis anhelos y metas propuestas, quien me ha brindado la oportunidad de vivir experiencias nuevas fuera de nuestro país de origen. Sobre todo por ser un ejemplo de mujer a seguir.

A la UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE LAS AMÉRICAS por darme la oportunidad de estudiar y forjarme como profesional.

A mi tutora de tesis, Licda. Pamela Ramírez por su esfuerzo y dedicación, quien con sus conocimientos, su experiencia, su paciencia y su motivación ha logrado en mí que pueda terminar mis estudios con éxito, pero sobre todo agradecerle por sus consejos, que ayudan a formarte como persona.

Finalmente agradecer a mis profesores de toda mi carrera profesional porque todos han aportado con un granito de arena a mi formación profesional.

Evelyn.

DEDICATORIA

Esto va dedicado para mis bisabuelos, madre y hermanos. A mis bisabuelitos porque siempre han estado conmigo en cada paso que doy, brindándome su apoyo a la distancia y siempre confiando en mí. A mi madre y hermanos, quienes son mi inspiración de superación y apoyo en todo momento. Depositando su entera confianza en cada reto que se me presenta sin dudar ni un solo momento en mi inteligencia y capacidad. Es por ello que soy lo que soy ahora. Los amo con mi vida.

Evelyn Ulco

RESUMEN

El tema de esta investigación, trata sobre la repercusión en los espacios marítimos pertenecientes a la República del Ecuador y la República de Costa Rica que mediante la isla del Coco (Costa Rica) y el Archipiélago de Galápagos (Ecuador) logran establecer fronteras marítimas con la firma del Convenio de delimitación marítima en el Océano Pacífico que les permitió acordar la expansión de las plataformas continentales y las zonas económicas exclusivas pertenecientes a cada Estado.

Las relaciones político-diplomáticas entre la República del Ecuador con la República de Costa Rica en temas marítimos se instauraron treinta años después del fracasado primer intento de acuerdo marítimo, estableciéndose con la suscripción del nuevo “Convenio de Delimitación Marítima” en abril del 2014. Ello, permitió al Ecuador y Costa Rica cerrar en forma definitiva sus fronteras marítimas y abrir paso a nuevos acuerdos bilaterales, generando así nuevos procesos de cooperación entre ambos Estados.

El proceso de firma del convenio es realizado bajo el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar-CONVEMAR, haciendo que el proceso de negociación se facilite debido a que los dos Estados se han adherido a la CONVEMAR, obteniendo los beneficios, sobre todo, en la extensión de sus plataformas continentales más allá de las 200 millas marinas. Los cuales fueron justificados con informes de estudios jurídicos, técnicos, geológicos y geofísicos, y así obtener el pronunciamiento definitivo y obligatorio de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de Naciones Unidas.

Finalmente, el convenio de delimitación marítima fue firmado el 24 de abril del 2014 por los Cancilleres de los dos países posteriormente se ratificó en julio del 2015, reconociendo a nivel internacional su derecho en el mar que les otorga poder uso de la jurisdicción y soberanía. Acordando desarrollar nuevas actividades en esta zona, como la exploración, explotación, preservación y conservación de los recursos naturales. Sin embargo, la cooperación técnica se ha visto obstaculizada debido a que a partir de la firma del Convenio marítimo no se ha visto avances de desarrollo en las zonas por parte de las dos naciones y de sus actuales gobiernos.

Tabla de Contenidos

INTRODUCCIÓN.....	7
Planteamiento del problema	9
Objetivos.....	14
Objetivo general	14
Objetivos específicos.....	14
Justificación	15
Antecedentes.....	20
Proyecciones.....	24
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO.....	26
Delimitación marítima.....	27
La gobernanza de los océanos	28
Derecho del mar.....	30
Origen del derecho del mar	31
Mar tradicional	31
Casos de la plataforma continental del Mar del Norte (República Federal de Alemania con Dinamarca, y República Federal de Alemania con la República de los Países Bajos), Sentencia de la Corte Internacional de Justicia del 20 de febrero de 1969	32
Caso concerniente a la plataforma continental (Túnez v. Jamahiriya Árabe Libia), Sentencia de la Corte Internacional de Justicia de 24 de febrero de 1982.	33

Delimitación de la frontera marítima en el área del Golfo de Maine (Canadá con Estados Unidos de América), Sentencia de la Corte Internacional de Justicia de 12 de octubre de 1984	35
Conflicto de la plataforma continental (Jamahiriya Árabe Libia v. Malta), Sentencia de la Corte Internacional de Justicia de 3 de junio de 1985	36
Controversia terrestre, insular y marítima (El Salvador v. Honduras; Nicaragua interviniente), Sentencia de la Corte Internacional de Justicia del 11 de setiembre de 1992	38
Delimitación marítima en el área entre Groenlandia y Jan Mayen (Dinamarca v. Noruega), Sentencia de la Corte Internacional de Justicia del 14 de junio de 1993	38
Delimitación marítima y otras cuestiones territoriales (Qatar v. Baréin), Sentencia de la Corte Internacional de Justicia del 16 de marzo de 2001	39
Frontera terrestre y marítima (Camerún v. Nigeria; Guinea Ecuatorial interviniente), Sentencia de la Corte Internacional de Justicia del 10 de octubre de 2002.....	41
Controversia territorial y marítima en el Mar Caribe (Nicaragua v. Honduras), Sentencia de la Corte Internacional de Justicia del 8 de octubre de 2007	41
Delimitación de la frontera marítima entre Bangladesh y Myanmar en la Bahía de Bengala, Sentencia del Tribunal Internacional del Derecho del Mar del 14 de marzo de 2012	44
Controversia territorial y marítima (Nicaragua v. Colombia), Sentencia de la Corte Internacional de Justicia del 19 de noviembre de 2012.....	45
Implementación de la CONVEMAR en otros Estados	47
El caso del Estado Mexicano.....	47
El caso del Estado Chileno	48
El Caso del Estado Argentino.....	49
Importancia del derecho del mar	51

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)	52
Establecimiento de la CONVEMAR.....	53
Zonas del océano	54
Negociaciones marítimas entre Ecuador y Costa Rica.....	56
Primer Acuerdo sobre el Convenio sobre Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas entre las Repúblicas de Ecuador y Costa Rica	56
Encuentro entre el Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración de la República del Ecuador y el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República de Costa Rica sobre investigación científica marina para la preparación de las presentaciones respectivas ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental sobre la extensión de los límites de sus plataformas continentales más allá de las doscientas millas marinas (Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, 2014).....	58
Acuerdos y compromisos obtenidos en las reuniones de la Comisión Técnica sobre Delimitación Marítima	60
Reunión de la Comisión Mixta en Galápagos	60
Primera Reunión Técnica Binacional	61
Segunda Reunión Técnica Binacional	62
Convenio sobre Delimitación Marítima entre la República de Ecuador y la República de Costa Rica (Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, 2014).....	62
Origen de la delimitación marítima de la República del Ecuador y de la República de Costa Rica.....	64
CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO	65
Enfoque de la investigación.....	65
Método de investigación.....	66

Fuentes de información	67
Fuentes primarias.....	67
Fuentes secundarias	67
Operacionalización	68
Variable independiente: Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar (CONVEMAR).....	68
Variable dependiente: Convenio de delimitación marítima en el océano Pacífico entre la República del Ecuador y la República de Costa Rica	68
Proceso para la recolección y análisis de datos	69
CAPÍTULO IV	71
Resultado del Convenio de Delimitación Marítima realizado en el marco de las normas y principios de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR).....	71
Relaciones políticas entre el gobierno de la República de Ecuador y la República de Costa Rica.....	72
Instrumentos internacionales adoptados por Ecuador y Costa Rica en el proceso de extensión de la Plataforma Continental	77
Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)	77
Consideraciones generales de la CONVEMAR	79
Espacios marítimos en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar-CONVEMAR	83
Posición de Costa Rica en la CONVEMAR.....	87
Convenio sobre la delimitación marítima entre la República del Ecuador y la República de Costa Rica.....	88

Impacto del Convenio sobre delimitación Marítima Entre Ecuador Y Costa Rica.....	92
Ventajas y desventajas del Convenio Marítimo entre Ecuador y Costa Rica	95
Instituciones y convenios internacionales involucrados.....	97
Organización Marítima Internacional.....	97
Convenio de Diversidad Biológica y su Protocolo de Nagoya	99
Políticas e institucionalidad de la República del Ecuador	100
Institucionalidad de la República de Costa Rica	104
Impacto del Convenio de delimitación Marítima entre la República del Ecuador y la República del Costa Rica.....	105
Regulaciones de OMI: Zonas Marinas Especialmente Sensibles:.....	105
Características del tráfico marítimo.....	106
Regulaciones ante la OMI	107
Repercusiones en la navegación	107
Situación de las islas Galápagos y la Islas del Coco frente al convenio de delimitación marítima entre Ecuador y Costa Rica	108
Zona Especial Galápagos.....	109
Situación de la Isla del Coco	110
Convenios alcanzados con la delimitación marítima de Ecuador y Costa Rica.....	112
Convenio de Cooperación Interinstitucional entre el Ministerio de Defensa Nacional, Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración y la Secretaría Técnica del Mar	112
Propuestas Ecuador-Costa Rica en el Corredor Marino del Pacífico Este Tropical (CMAR).....	113

CONCLUSIONES.....	116
RECOMENACIONES	120
Referencias bibliográficas	122

INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo de investigación, se pretende analizar el proceso de firmas fronterizas marítimas entre Ecuador y Costa Rica, el cual es un convenio iniciado en 1978 con el fin de establecer los límites marítimos entre las dos naciones. En ese sentido, se consolida como un hecho histórico, pues mediante el establecimiento del convenio se entablan lazos de amistad y fraternidad. De esta manera, también da inicio a la cooperación marítima entre ambos países.

El Convenio de Delimitación Marítima en el Océano Pacífico entre la República del Ecuador y la República de Costa Rica está establecido bajo parámetros en donde las dos naciones obtienen beneficios, lo cual genera enlaces de cooperación técnica para dar paso a posibles investigaciones marítimas que se puedan realizar, tanto en Costa Rica, como en Ecuador.

Por otro lado, las delimitaciones marítimas están basadas bajo los puntos base en Ecuador que señalan en el noreste de la isla Darwin y en el noreste de la isla Genovesa. Mientras en Costa Rica, parte en el suroeste de la isla Dos Amigos y en el suroeste del cabo Dampier, en la Isla del Coco de tal manera que definen el límite marítimo.

Históricamente, los mares y océanos se han constituido como espacios estratégicos para el desarrollo geopolítico y económico universal, debido al valor de los recursos naturales que se encuentran en sus profundidades, con lo cual diremos que el mar es un elemento categórico que demuestra el poder y dominio de los Estados (Gómez, 2015, págs. 5-6).

Desde esta perspectiva, el uso del mar es esencial en la vida de las naciones, sobre todo por los intereses que genera su uso y aprovechamiento, tanto por parte del Estado, como de personas particulares; con la CONVEMAR, ha surgido la posibilidad de que los Estados adheridos aprovechen los beneficios otorgados a las partes por este ordenamiento jurídico.

De tal manera, la CONVEMAR constituye un mecanismo jurídico internacional encargado de normar las actividades de las personas en los mares y océanos, sobre la base de elementos jurídicos universales de cooperación bilateral y multilateral. Al ser el primer cuerpo normativo aceptado mundialmente, determina con claridad el alcance de

la soberanía nacional de los Estados sobre las áreas marinas, estableciendo para ello procesos de demarcación de fronteras marítimas basados en la solución pacífica.

La firma del Convenio de Delimitación Marítima en el Océano Pacífico entre la República del Ecuador y la República de Costa Rica es un acuerdo que se ha venido forjando durante años, pero es en el 2014 durante la administración del presidente Luis Guillermo Solís, representante de Costa Rica, y el presidente Rafael Correa, representante de Ecuador, cuando se retoman las negociaciones.

Es necesario recalcar que esto se llevó a cabo con la ayuda de la CONVERMAR, que sirvió como un instrumento jurídico para delimitar el mar entre las dos naciones. Éste permitió agilizar las negociaciones, optando extender su plataforma comercial y continental de las naciones. Al ratificar el convenio marítimo, se producen repercusiones en los ámbitos sociales y económicos.

Por lo tanto, el Convenio insta una zona especial de 10 millas náuticas de ancho situada a cada lado del límite marítimo entre Ecuador y Costa Rica, en la cual la presencia accidental de embarcaciones pesqueras de uno u otro país no será considerada como una violación a las normas pertinentes del respectivo Estado. Mientras tanto, la base de la definición del límite marítimo establecida en el acuerdo aduce que se obtendrá una amplia cooperación en temas marítimos de mutuo interés.

Una vez ratificado el convenio, la República de Costa Rica y la República del Ecuador adoptan una nueva zona marítima que coincide con iniciativas de países del mundo que establecen zonas de protección marítimas. Se analizan los posibles impactos originados por medio de la expansión de las fronteras marítimas, las zonas comerciales, continentales y de protección marítima.

Finalmente, se especifica que el convenio solo tiene repercusiones en Ecuador y Costa Rica debido a la cesión de espacio pactado entre estas naciones, la cual se efectuó en las zonas donde colindan una con la otra en virtud a las referencias de Isla del Coco de Costa Rica y el archipiélago de Galápagos de Ecuador.

Planteamiento del problema

El proceso de firma fronteriza entre la República de Costa Rica y la República de Ecuador es un proceso que ha abarcado en su negociación más de 35 años, pues empieza desde 1978 ante la necesidad de delimitar los espacios marítimos jurisdiccionales entre los dos países con base en la igualdad de soberanía y las normas y principios relevantes del Derecho Internacional bajo los principios de la CONVEMAR. Éste es un convenio donde se señala fundamentalmente que la zona económica exclusiva y la plataforma continental del Ecuador del archipiélago de Galápagos y la zona económica exclusiva y la plataforma continental de Costa Rica de la isla Coco delimitan el océano Pacífico en el sector donde se superponen por las líneas geodésicas que pasan por puntos equidistantes entre los dos países.

El Convenio establece una zona especial de 10 millas náuticas de ancho situada a cada lado del límite marítimo entre Ecuador y Costa Rica, en la cual la presencia accidental de embarcaciones pesqueras de uno u otro país no será considerada como una violación a las normas pertinentes del respectivo Estado, lo que no significa reconocimiento de derecho alguno para ejecutar faenas de pesca o caza en dicha zona especial. Sobre la base de la definición del límite marítimo establecida en dicho acuerdo, las Partes propiciarán la más amplia cooperación en temas marítimos de mutuo interés, sin perjuicio de los derechos de soberanía y jurisdicción que ambos Estados ejerzan en sus respectivos espacios marítimos (El Acuerdo sobre Delimitación Marítima entre Ecuador y Costa Rica, s.f.)

El proceso de las firmas fronterizas entre ambas naciones parte desde la compartición de frontera marítima, teniendo en cuenta la ubicación de las islas Galápagos y la Isla del Coco. En ese sentido, la delimitación de fronteras marítimas es aprobada como “Convenio de Delimitación Marítima entre Ecuador y Costa Rica”, y bajo el Decreto Ejecutivo No. 963 en Ecuador y en Costa Rica fue aprobado el acuerdo y publicado en la Ley 9320. Este instrumento está conformado bajo el artículo 76 y anexo II de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR) que establece la definición de la plataforma continental partiendo desde el principio de equidad de los acuerdos antes mencionados.

El proceso de extensión de la plataforma continental entre la República de Ecuador y República de Costa Rica se inició a través del acuerdo político-diplomático emprendido por ambos gobiernos, desde el periodo presidencial de Laura Chinchilla hasta hoy con el nuevo mandatario Luis Guillermo Solís (Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, 2014).

Las relaciones político-diplomáticas entre Ecuador y Costa Rica se iniciaron con el acercamiento de la presidenta Laura Chinchilla y el presidente Correa en la toma de posesión de la presidenta Chinchilla. Con posterioridad, se dieron varios encuentros, entre los cuales se encuentra el de Mar del Plata, que configuraron una relación sana y positiva que llevó a entendimientos en materias como ciencia y tecnología, desarrollo forestal, correos, tributación, bienes patrimoniales, entre otros. Especial mención merece la firma del Convenio de Delimitación Marítima, suscrito por los cancilleres Ricardo Patiño y Enrique Castillo el 21 de abril de 2014 (Agenda Sectorial de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana-MREMH, 2014).

Posteriormente, bajo una nueva administración liderada por Luis Guillermo Solís electo como nuevo presidente en el periodo 2014-2018, se retoma el proceso de firmas del convenio de límites marítimos entre los Estados de Ecuador y Costa Rica. Hecho que desde hace 30 años ambos Estados vienen trabajando para la consecución de sus objetivos de soberanía marítima.

Los Gobiernos de estos países buscan un convenio que posibilite la demarcación marítima a partir de las islas Galápagos hasta la isla del Coco, con lo cual se establecen los límites marítimos entre los dos Estados.

Históricamente, en el ámbito de las relaciones diplomáticas, Ecuador y Costa Rica iniciaron relaciones bilaterales oficialmente en el año de 1852 (Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de Costa Rica, 2014, pág. 45). En 1978, se iniciaron los diálogos bilaterales para suscribir un acuerdo que permita la delimitación de los espacios marítimos adyacentes a partir de las islas Galápagos en Ecuador y la Isla del Coco en Costa Rica (Dirección de Instrumentos Internacionales-MREMH, 2014).

El 12 de marzo de 1985, en la ciudad de Quito, se suscribió el convenio sobre “DELIMITACIÓN DE ÁREAS MARINAS Y SUBMARINAS” entre Ecuador y Costa

Rica. El convenio fue aprobado por el Congreso del Ecuador el 19 de febrero de 1990. No obstante, en el caso de Costa Rica, no se pudo concluir el proceso de aprobación legislativa, dado que algunos de los términos contenidos en el Convenio no eran concordantes con la CONVEMAR (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2013).

En el 2009, Costa Rica presentó, ante Naciones Unidas, la información preliminar sobre el trazado de los límites externos de la Plataforma Continental y descripción del estado de preparación de una presentación a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental. Con ello, pretendía eventualmente, dependiendo de la información científica y técnica que debía aportar en los próximos tres años, reclamar los fondos marinos, lo cual representaría una ampliación de los límites externos.

De esta manera, el 1 de marzo de 2013 en Costa Rica, en el Encuentro Binacional Ecuador Costa Rica, los cancilleres de los dos países acordaron conformar una Comisión Técnica Binacional que se movilice hasta el Archipiélago de Galápagos y la Isla del Coco para que realicen el levantamiento de coordenadas que permita definir la demarcación marítima en el transcurso.

Luego de dos reuniones técnicas binacionales efectuadas en marzo de este año, se lograron acuerdos sobre la ubicación del punto de base establecido en la isla Darwin y se precisó el modelo geodésico para la definición del límite marítimo Costa Rica-Ecuador (Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, 2014).

Con la reunión de los cancilleres de cada país, se da paso a las reuniones técnicas, y junto a ello, los procesos de trabajo que requerían para llevar a cabo el acuerdo de delimitación del mar. Al establecer los puntos bases entre Costa Rica y Ecuador, los cuales son las islas Galápagos y la isla del Coco para la respectiva demarcación marítima que les permitiría a las dos naciones el ampliar su plataforma marítima.

De esta manera, Costa Rica garantizaba que posteriormente pueda presentar íntegramente el informe que diseña los límites exteriores de su plataforma continental más allá de las 200 millas marinas, conforme la normativa prescrita en el Art. 76 de la CONVEMAR (Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de Costa Rica, 2014).

Sin embargo, en su presentación preliminar, Costa Rica obvió un tema esencial: el no mantener conflictos por delimitación marítima en las zonas a exigir su reconocimiento y además que las coordenadas presentadas no se superpongan a las de un Estado contiguo, y en este caso, afectaban al Estado ecuatoriano, con lo cual su propuesta sería rechazada por la Comisión de Límites de la Plataforma Continental al inobservar las disposiciones de la CONVEMAR.

Frente a este error jurídico y técnico, Costa Rica y Ecuador decidieron, luego del fracasado “Convenio sobre Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas”, el restaurar las relaciones político-diplomáticas y concertaron suscribir un nuevo acuerdo de delimitación marítima y un Memorando de Entendimiento, para que en conjunto, se presente un único estudio técnico para la extensión de la plataforma continental, las cuales son actividades que se vienen desarrollando hasta la fecha.

La política exterior de Costa Rica continuará con la defensa de la soberanía territorial, llevando adelante los procesos ventilados en tribunales internacionales. De este modo, propone mejorar la participación en las instancias del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA); la reactivación de la Comisión Binacional con Nicaragua; el desarrollo fronterizo a través de zonas económicas especiales; la promoción de exportaciones; la ampliación de las relaciones con los países de la Conferencia Islámica y la Cuenca del Pacífico; el acercamiento con los miembros de UNASUR y países del Caribe (MREH, s.f., pág. 5).

De esta forma, el 21 de abril de 2014, los cancilleres de Ecuador y Costa Rica suscribieron el “Convenio sobre Delimitación Marítima entre la República de Ecuador y la República de Costa Rica” y la Carta Náutica entre ambos países, que establece la delimitación en el sector donde se superponen las zonas económicas exclusivas y las plataformas continentales del Archipiélago de Galápagos y la Isla del Coco.

El convenio suscrito es el inicio de un proceso de cooperación en temas marítimos de mutuo interés, sin perjuicio de los derechos de soberanía y de jurisdicción que ambos Estados ejerzan en sus respectivos espacios marítimos (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2013).

Asimismo, se abordan los acuerdos alcanzados entre Ecuador y Costa Rica en el proceso de extensión de la plataforma continental como resultado de reuniones

bilaterales, consultas políticas, declaraciones conjuntas de cancilleres, agendas bilaterales y comisiones mixtas de carácter técnico.

Además, se enfatizan los estudios jurídico-políticos realizados en el proceso ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de Naciones Unidas, como el caso Ecuador-Costa Rica, enfocado desde el derecho del mar sobre la delimitación de espacios marítimos, los elementos por considerarse en la delimitación, el proceso y registro ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental. El convenio propicia la cooperación en temas marítimos de mutuo interés, sin perjuicio de los derechos de soberanía y de jurisdicción que ambos Estados ejerzan en sus respectivos espacios marítimos.

Con la suscripción del Convenio de Delimitación Marítima en el océano Pacífico entre Costa Rica y Ecuador, y después de haber realizado los diversos procesos técnicos y geográficos en cuanto al derecho del mar de cada Nación, al ampliar su plataforma continental, en el trabajo de investigación se pretende específicamente analizar el proceso de firma del convenio y su impacto.

Por lo tanto, a partir de lo presentado, se plantea la siguiente hipótesis: ¿Cuál es el impacto que se obtiene una vez ratificado el convenio en lo referente a los cambios que realizan las naciones en sus agendas políticas a partir de esta negociación?

Objetivos

Objetivo general

Analizar el impacto del Convenio de Delimitación Marítima en el océano Pacífico entre la República del Ecuador y la República de Costa Rica en el ámbito político realizado dentro del marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) en el periodo 2010-2017.

Objetivos específicos

- Desarrollar la relevancia de los elementos históricos sobre el establecimiento del Convenio de Delimitación Marítima en el océano Pacífico entre la República del Ecuador y la República de Costa Rica.
- Describir el marco de referencia del Convenio de Delimitación Marítima en el océano Pacífico entre la República del Ecuador y la República de Costa Rica.
- Determinar los elementos empíricos y metodológicos del Convenio de Delimitación Marítima en el océano Pacífico entre la República del Ecuador y la República de Costa Rica.
- Analizar los resultados del Convenio de Delimitación Marítima realizado en el marco de las normas y principios de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR).

Justificación

El Convenio de Delimitación Marítima en el océano Pacífico entre la República del Ecuador y la República de Costa Rica es un proceso iniciado en 1978 y que finalizó las negociaciones de limitaciones marítimas en el 2015. Con la firma de este convenio, se fija la frontera marítima entre las dos naciones, y a la vez, el fortalecimiento de relaciones en la región, considerándose como un hecho histórico para ambas naciones.

El Convenio de Delimitación Marítima entre Costa Rica y Ecuador en el Océano Pacífico fue firmado el 21 de abril de 2014 en Quito, Ecuador, por los entonces cancilleres Enrique Castillo y Ricardo Patiño, de Costa Rica y Ecuador, respectivamente, tras la intensificación de reuniones técnicas desde febrero de 2012. La Asamblea Legislativa de Costa Rica lo ratificó en julio de 2015, lo cual fue comunicado a Ecuador el 1 de noviembre del mismo año; por su parte, la Asamblea Nacional de Ecuador ratificó el convenio el pasado 8 de marzo (Gobierno de Costa Rica, 2016).

Por medio del convenio, ambos países podrán aplicar plenamente las disposiciones contenidas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), de la que son signatarios y que fomenta la convivencia pacífica en mares y océanos, así como el uso equitativo y eficiente de sus recursos, entre otros beneficios.

Una vez que el convenio sea ratificado junto con la relación bilateral, dicho convenio sienta las bases para presentación conjunta ante las Naciones Unidas, con los correspondientes estudios técnicos junto a la propuesta de extensión de los límites de sus plataformas continentales más allá de las 200 millas marítimas.

Por lo anterior, se busca especificar cuál es la teoría más conveniente para el entorno donde se desenvuelven las relaciones internacionales del país. Finalmente, se investiga lo hecho por el país en el tema de política exterior y hacia dónde se dirige. Partiendo del análisis del realismo, cuyo rasgo principal es el interés, predomina el concepto de anarquía donde no hay un poder supranacional que imponga el orden entre los países, por tal motivo cada país usa su poder para defender sus intereses.

De esta manera, en el sistema anárquico no hay verdaderos vecinos fronterizos ni países amigos, sino que priman los intereses de cada Estado. Con respecto a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, se señala que este instrumento jurídico internacional proporciona el entramado jurídico-político para tratar todas las actividades relacionadas con el mar, bajo un modelo de régimen con orientación jurídica y técnica.

Asimismo, se concibe que para evitar la guerra entre los Estado, ha evolucionado el concepto de seguridad, el cual no depende tan solo de las propias fuerzas de cada Estado, sino de las alianzas internacionales, la apertura fronteriza, la nitidez en la gestión dentro y fuera de un Estado, el aumento de la dependencia, la conciencia de la inseguridad recíproca, el fomento al desarrollo social y la participación ciudadana en democracia como maneras de aumentar la confianza de un Estado.

Las acciones de los Estados dentro de la CONVEMAR son el fiel reflejo de que las acciones de política exterior sean bilaterales (Ecuador y Costa Rica) o multilaterales (Ecuador y Costa Rica ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental). Además, generan una interacción capaz de redireccionar sus agendas de política exterior, independientemente de los temas o intereses particulares, pero orientados en defensa de la soberanía con el fin de obtener el respeto por parte de los demás Estados.

La CONVEMAR constituye un mecanismo jurídico internacional encargado de normar las actividades de las personas en los mares y océanos, sobre la base de elementos jurídicos universales de cooperación bilateral y multilateral. Al ser el primer cuerpo normativo aceptado mundialmente, determina con claridad el alcance de la soberanía nacional de los Estados sobre las áreas marinas, estableciendo para ello procesos de demarcación de fronteras marítimas basados en la solución pacífica.

Los espacios marinos definidos por la CONVEMAR son: Aguas Interiores, Mar Territorial (12 mn), Zona Contigua (24 mn), Zona Económica Exclusiva-ZEE (200 mn), Plataforma Continental (200 mn a 350 mn), Alta Mar y océano profundo: “La Zona” (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 2001, pág. 27).

De tal manera, los Estados buscan beneficiarse de las disposiciones de la norma internacional, y uno de los intereses estatales actuales es extender el dominio hacia los

mares y océanos a través de la extensión de la plataforma continental. Para ello, los Estados deben cumplir ciertos requisitos jurídicos, técnicos y científicos que les permitan ejercer derechos soberanos sobre este espacio marítimo.

Costa Rica se adhirió a la CONVEMAR el 10 de diciembre de 1982 y el depósito del instrumento de ratificación se realizó el 21 de setiembre de 1992. Por su parte, Ecuador se adhirió el 24 de setiembre del 2012. Por lo tanto, Ecuador mantiene una plataforma continental de 200 millas náuticas según la Declaración de Santiago de 1952, 1954 y el Código Civil. Sin embargo, de acuerdo con la CONVEMAR, se establece lo siguientes en el Art. 76:

“Plataforma continental comprende el lecho y subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá del mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien, hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, sin embargo, este límite exterior no se extenderá más allá de las 350 millas marinas” (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 2001, pág. 59).

De tal manera, se ocasionan distintas incoherencias jurídicas que llevan a buscar mecanismos técnicos, científicos y jurídicos necesarios para que Ecuador pueda extender su soberanía marítima en las islas Galápagos acordes con los principios establecidos por la CONVEMAR, y así mismo, para Costa Rica, con el fin de que no se viole su soberanía y derecho de mar.

Para encontrar una nueva inserción en el contexto internacional, es fundamental, por tanto, ampliar el grado de relacionamiento con otros países, muchos de los cuales se encuentran inmersos en procesos de desarrollo similares a los que vive el Ecuador en estos momentos, lo que abona un campo fundamental para la defensa de intereses comunes (Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, 2014).

El hecho de extender la plataforma continental entre los dos Estados les permite que en cumplimiento con las pautas del Derecho Internacional normalicen el movimiento marítimo en el área comercial, desarrollen conocimientos tecnológicos

sobre medio ambiente y recursos marinos, y se pueda resguardar, conservar y proteger el área marina costera y sus recursos.

Para ello, es importante resaltar que en el contexto de la política exterior los grandes cambios sucedidos en el sistema internacional en las últimas décadas han alterado la percepción tradicional de los Estados en cuanto a su seguridad, contemplando dos facetas: una diplomática y otra estratégica (Agenda Sectorial de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana-MREMH, 2014).

De esta manera, una vez firmado el convenio de limitación marítima entre las dos naciones se origina un impacto en la formulación de política exterior, ya que se deben definir prioridades de interés nacional por medio de los factores que inciden para que un Estado adopte una conducta entendida como interés nacional. Este hecho permitirá definir metas y objetivos estratégicos en política exterior en temas de extensión de la plataforma continental.

De esta manera, la CONVEMAR establece que los Estados costeros al extender su plataforma continental ejercen derechos de autonomía sobre la plataforma continental a los efectos de exploración, explotación, conservación y defensa de sus recursos naturales, de tal forma que ninguna nación puede iniciar actividades sin aquiescencia del Estado dueño de este espacio marítimo

Por lo tanto, los derechos soberanos que tienen Ecuador y Costa Rica de extender sus plataformas continentales más allá de las 200 mn están jurídica y técnicamente determinados en la CONVEMAR. En este sentido, ambos Estados, con base e sus relaciones de política exterior bilateral, han desarrollado acciones cooperativas con acuerdos mutuos de delimitación marítima y actualmente basados en este respeto soberano.

Consecuentemente, se busca la seguridad jurídica en materia de Derecho Marítimo para afianzar la defensa de sus recursos marítimos frente a la comunidad internacional. Por ende, se originan procesos pacíficos de cooperación mutua para alcanzar el disfrute efectivo de derechos y obligaciones frente a los demás Estados para promover el mantenimiento de la paz y seguridad por parte de los Estados costeros.

Para obtener, ante la comunidad internacional, la libertad de navegación en los pasos de tránsito y en los estrechos utilizados por las embarcaciones extranjeras en la navegación internacional, una vez adquiridos los derechos soberanos sobre los espacios acuáticos, se puede lograr la conservación y protección del medio marino de la comunidad internacional que permita desarrollar normas de investigación científicas para un equilibrio equitativo entre los intereses del Estado investigador y el costero en zonas económicas exclusivas o plataforma continental y en el régimen de paso por vías marítimas de los archipiélagos.

Antecedentes

Hasta el siglo XVIII, la medida establecida era la de un Estado que se disputaba por mantener la soberanía sobre su mar y sus recursos. El caos y los abusos causados por este conflicto llevaron a que se redactara el Tratado de París sobre asuntos marítimos en 1856. Dicho tratado otorgaba soberanía a los Estados sobre tres millas marinas medidas desde sus costas. En virtud de los avances tecnológicos en el siglo XX, después de la Segunda Guerra Mundial, los grandes buques pesqueros en California transformaron radicalmente la forma de explotación de los recursos marinos.

Por ende, se originó una nueva problemática que ponía en riesgo nuevamente la soberanía alimenticia y la economía de las naciones. Ante esta situación, los Gobiernos de Chile, Perú y Ecuador se reunieron en Santiago de Chile, y en 1952, se realiza la firma de la Declaración de Santiago. Este instrumento estableció, por primera vez en la historia, el concepto de las 200 millas de jurisdicción exclusiva de un Estado sobre sus mares adyacentes. Ésta no era una medida arbitraria, pues tenía base científica. Dicha medida obedecía al cálculo del ancho de la corriente de Humboldt que sube desde la Patagonia chilena hasta las islas Galápagos.

La revolucionaria Declaración de Santiago de 1952 generó resistencias por parte de ciertas potencias que defendían la “libertad de los mares”, es decir, la famosa libertad de acción en condiciones asimétricas que siempre beneficia al más poderoso. No obstante, la Declaración también significó entusiastas adhesiones. A partir de la década de 1960 del siglo pasado, cada vez más países de América Latina, Asia y África se sumaron a la tesis de las 200 millas.

Después de tres décadas de discusiones, finalmente, en 1982 se suscribió la Convención sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), donde se consagró el reconocimiento de las 200 millas de zona económica exclusiva, es decir, de soberanía de los Estados sobre los recursos naturales de las aguas, así como del lecho y el subsuelo marino adyacentes a sus costas. De esta manera, una gran reivindicación del Sur Global entró a regir en un instrumento internacional.

Cabe mencionar que Costa Rica se adhirió a la CONVEMAR el 10 de diciembre de 1982 y el depósito del instrumento de ratificación se realizó el 21 de setiembre de 1992. Ecuador, por su parte, se adhirió el 24 de setiembre del 2012.

El Código Civil ecuatoriano en el Art. 609 prescribe que el “Mar Territorial comprende una extensión de 200 millas marinas medidas desde los puntos más salientes de la costa ecuatoriana y los de las islas más extremas de la Provincia Insular de Galápagos y desde los puntos de la más baja marea, según la línea de base que se señalará por decreto ejecutivo, es mar territorial y de dominio nacional” (2005, pág. 163).

Cada Estado adherido a la CONVEMAR goza de beneficios como es la expansión de la plataforma continental, así como la de zona exclusiva económica que les permitiría gozar de su soberanía y jurisdicción en la zona marítima. Sin embargo, para llegar a un acuerdo y la delimitación sea de manera igualitaria, los dos Estados en cuestión deben estar adheridos a la CONVEMAR, pues como instrumento jurídico del derecho al mar, los dos países tendrían los mismos beneficios en apego a la normativa del acuerdo.

Ecuador mantiene una plataforma continental de 200 millas náuticas según la Declaración de Santiago de 1952, 1954 y el Código Civil. Sin embargo, de acuerdo con la CONVEMAR, establece en el Art. 76 que la “plataforma continental comprende el lecho y subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá del mar territorial, y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien, hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, sin embargo, este límite exterior no se extenderá más allá de las 350 millas marinas” (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 2001, pág. 59).

Durante la III Reunión Técnica, se finiquitó el detalle del sistema georreferencial usado por ambas delegaciones y se elaboró la memoria técnica, así como el mapa o carta de límites que se incorporará al tratado como un anexo al mismo, en la cual se documentó el proceso técnico integral que da fundamento a la posterior suscripción del Convenio sobre Delimitación Marítima entre las Repúblicas de Costa Rica y Ecuador.

En la cita, se perfeccionó el modelo geodésico de definición del límite marítimo Ecuador-Costa Rica versión 2014 (MGDLM-ECU-CRI_v_2014), las coordenadas que definen el límite marítimo entre ambos países y se elaboró la Carta del Límite Marítimo

Ecuador-Costa Rica, la cual se incorporará como anexo al Convenio. El caso de las fronteras marítimas entre Ecuador y Costa Rica parte desde las zonas económicas exclusivas (ZEE) de la Isla del Coco (perteneciente a Costa Rica) y de las islas Galápagos (Ecuador), las cuales se superponen en el océano Pacífico.

Mientras la Isla del Coco corresponde a una sola formación insular no habitada (declarado parque nacional en 1978 y en la que trabaja un guardaparques) y situada a 532 kilómetros de las costas de Costa Rica, el archipiélago de Galápagos se compone de 13 islas y 47 islotes, en los cuales viven unas 8000 personas. Se ubica a unos 950 kilómetros de la costa ecuatoriana y fue declarado parque natural en 1959.

En el año 1985, se había firmado un convenio similar conocido como el Tratado Gutiérrez-Terán. Según este tratado (firmado menos de un año después de uno de Costa Rica con Colombia delimitando las áreas marítimas en el Pacífico), el límite marítimo es fijado por una línea geodésica. En el artículo 2 de este acuerdo bilateral, se menciona la existencia de una "zona especial", que bien se podría denominar "zona de tolerancia", de 10 millas marítimas de cada lado de la línea acordada.

Eran evidentes las buenas relaciones entre Estados que aceptan de esta manera formalizar la porosidad de una línea divisoria acordada. En aquel momento, ni Costa Rica ni Ecuador eran parte de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, adoptada en 1982 en Montego Bay.

Es importante notar que esta línea no toma en consideración las líneas de base recta trazadas alrededor del archipiélago ecuatoriano. Este tratado no fue ratificado por el Congreso de Costa Rica, pues el actual gobierno no está muy interesado en asuntos de límites marítimos. Por lo tanto, no ha querido desgastarse en una lucha con el congreso por esos temas, sobre todo porque en los últimos tres años la agenda legislativa ha estado dominada por el tema del TLC con Estados Unidos.

Sin embargo, una vez creada la Convención de Derecho del Mar, causa un efecto que hace que Ecuador concluya satisfactoriamente, y en pocos años, las negociaciones en torno de la delimitación marítima con sus vecinos marítimos. En palabras de su Canciller:

"Para el Ecuador, esta fecha es además un motivo de especial satisfacción, pues con la firma de este Convenio finalmente habrá concluido con sus países vecinos la delimitación y demarcación de sus fronteras terrestres y marítimas, un proceso que no ha estado exento de conflictos, dificultades y frustraciones, y que felizmente termina ahora con fronteras claras, incuestionables y acordes con el derecho internacional. Estamos seguros al afirmar que dichas fronteras, en adelante, lejos de ser líneas de separación, división y conflictos, se convertirán en puntos de unión, de convergencia e integración de pueblos hermanos" (Patiño, 2015).

Es notable que Ecuador lograra concluir estas negociaciones con sus vecinos después de haber ratificado la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar en agosto del 2012. Por medio de este instrumento jurídico, se logra culminar y agilizar una negociación que por más de 35 años se había postergado, dado que los derechos del mar no era igualitarios entre las naciones.

La aplicación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) en la extensión de la plataforma continental entre las Repúblicas Ecuador y Costa Rica es un régimen internacional que ha permitido a los dos Estados en conjunto buscar una solución pacífica a sus pretensiones, en temas de delimitación marítima. Dicho aspecto fue subsanado entre los dos países como base para en el presente lograr por la vía de las negociaciones diplomáticas un acuerdo en común para elaborar estudios técnicos, científicos y jurídicos de extensión de sus plataformas continentales.

Para enfatizar lo referente a la investigación sobre la firma del Convenio de Límites Marítimos entre la República de Ecuador y la República de Costa Rica, se menciona una tesis elaborada en Ecuador, la cual resalta como idea la repercusión de la ampliación de las zonas continental del mar una vez ratificado el convenio marítimo entre las dos naciones, asentando bajo la disciplina de perspectivas de realismo en cuanto a la política exterior de cada nación con el tema: "Situación actual del proceso de extensión de la plataforma continental entre las Repúblicas de Ecuador y Costa Rica, en el año 2015", realizada por la Dra. María Inés Acosta Vargas.

En dicha tesis, se obtiene como conclusión lo siguiente:

Las conclusiones se centran en dos principales acciones: primero, se resalta el hecho de que la República del Ecuador logre demostrar las consideraciones jurídicas y técnicas ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, que efectivamente existe una prolongación natural de la Cordillera en la región Insular de Galápagos, como lo determina el Art. 76 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

El realismo hace hincapié en la consecución y defensa de intereses por el Estado, aún y cuando éstos lo conducen a enfrentar situaciones de conflictos entre Estados. Representa los asuntos internacionales como una lucha por el poder entre Estados y sus propios intereses. Es generalmente pesimista sobre las perspectivas para la eliminación de conflictos y guerras, debido a la ausencia de una entidad supranacional o supraestatal con poder coercitivo, ordene las relaciones internacionales y ponga límites a los actos unilaterales en defensa de los intereses nacionales que contravengan la ley internacional.

En el otro extremo, está el liberalismo que identifica las varias maneras que existen para mitigar estas tendencias conflictivas, evolucionando en consecuencia, el concepto de seguridad que concibe que no depende solo de los componentes estatales, sino que obedece también a las alianzas mundiales, la libre interacción entre las naciones y la convivencia internacional.

Para Ecuador, el mar es un elemento determinante de las relaciones del país con otros Estados, pues no solo es parte de nuestro territorio al haberse ampliado a 200 millas marinas, sino que con los beneficios que otorga la CONVEMAR al tener la posibilidad de extender la plataforma continental de las islas Galápagos hasta las 350 mn el territorio del Ecuador se ha quintuplicado, siendo nuestro territorio el 84% territorio marítimo y el 16% territorio terrestre (Acosta, 2015, págs. 94-95).

Proyecciones

En la investigación, se pretende obtener el análisis del impacto generado por el convenio marítimo para Costa Rica, partiendo desde las negociaciones que se han venido realizando. En ese sentido, se investigará cada negociación realizada para

poderse efectuar las firmas del convenio marítimo entre las dos naciones, así como la adhesión a la CONVEMAR.

El determinar la relevancia histórica del convenio marítimo que delimita el océano Pacífico de la República del Ecuador y la República de Costa Rica, el cómo llega a persuadir en la política exterior de los dos países involucrados, finalmente determinar todas las ventajas y desventajas que el convenio desarrolla, tanto en cooperación, como en lo referente a su ampliación de zona de exclusividad de acuerdo con la CONVEMAR.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

El desarrollo de este capítulo está enfocado en deducir la importancia de la delimitación del mar en los Estados como un medio histórico, considerando que la delimitación marítima se ha convertido en un hecho de discrepancia entre los Estados. Resaltando la complejidad de delimitar los espacios marítimos, se convierte en una necesidad de los países para ejercer y proteger su jurisdicción y soberanía del mar.

El objetivo de estudio es vincular los procesos históricos que comprenden la coyuntura creada entre Ecuador con su vecino marítimo Costa Rica, en el marco de las relaciones bilaterales en el contexto de la política exterior que ha desarrollado los dos países. Este hecho se realizó de acuerdo con el apego de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR).

Al respecto, se menciona a la evolución de la delimitación de espacios marítimos desde el punto de vista de la gobernanza de los océanos como un instrumento universal con el fin de lograr la aplicación nacional y regional para obtener resultados en el desarrollo sostenible en los océanos.

Ello con la finalidad de mencionar el presente caso en estudio por medio de sus negociaciones, en donde se vincula el Derecho Internacional Marítimo (DIM) que da origen al Convenio de Delimitación Marítima entre la República del Ecuador y la República de Costa Rica, el cual les permite realizar la extensión de plataforma continental de Ecuador y Costa Rica.

En este capítulo, se mencionan los hechos históricos en donde se vincula el Derecho Internacional Marítimo en el momento cuando una nación ejerce sus derechos y soberanías sobre el mar. A esto, se le llama derecho de mar, partiendo de la necesidad de que se llega a tener por parte de los Estados para entablar relaciones bilaterales o comerciales, haciendo énfasis en las diferentes discrepancias originadas entre naciones y regiones.

Con base en lo anterior, se obtiene como resultado y se percibe como una necesidad de establecer un marco jurídico internacional que permita hacer uso de los espacios marítimos a los cuales cada Estado que posee mar tiene derecho. Para ello, se creó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, establecida como un instrumento jurídico para dar pie al convenio marítimo entre la República del Ecuador y la República de Costa Rica que se llevó a cabo por medio de las relaciones internacionales jurídico-diplomáticas.

Delimitación marítima

La delimitación marítima consiste en la determinación de límites de una zona que tiene dependencia de un Estado ribereño. Consiste esencialmente en trazar una línea de demarcación entre las zonas ribereñas vinculadas que están dependiendo y delimitando entre Estados.

Por ende, en la delimitación marítima expuesta por la Corte Internacional de Justicia, el jurista francés comenta y argumenta que no se trata de aplicar uno o varios criterios determinados por el Derecho, sino que solo se debe descubrir la prolongación natural de cada uno de los Estados bajo el mar. Así que para la Corte Internacional, la línea de demarcación preexiste a la delimitación y solo tiene como objeto establecer su localización (Weil, 1998, pág. 30).

La delimitación de espacios marítimos entre Estados es más minucioso dado que la complejidad de los espacios marítimos no se compara con la delimitación terrestre. Esto se debe a que nadie deja, en toda lógica, en manos de vecinos el "quantum" de su propia soberanía y jurisdicción. Todo ello afecta seriamente las relaciones entre Estados al dificultar en un inicio los procesos de integración regional. Dejando la tierra firme para la fluidez de las aguas, nos encontramos ante la misma situación en el mar.

En el caso de Estados cuya frontera terrestre alcanza el mar (delimitación lateral), la evolución del derecho del mar ha alargado sustancialmente la línea, debido a que no se trata de trazar una línea de 3, 6, o en el caso extremo, 12 millas náuticas, sino de llevarla hasta 200 millas o incluso más lejos cuando se presentan circunstancias excepcionales vinculadas con la prolongación de la plataforma continental y la existencia de islas.

La extensión que alcanza la delimitación, unida a la configuración de la costa y a la eventual presencia de islas, favorece la transformación de lo que a primera vista, parecía como una simple delimitación lateral en una verdadera delimitación frontal (es decir, la que se produce cuando las costas de los Estados, con vecindad terrestre o no, se hacen frente o están enrostradas).

La Corte Internacional de Justicia evolucionó hacia el concepto declarativo de la delimitación al afirmar: "... desde el momento en que la evolución del derecho permite a un Estado pretender que la plataforma continental que le pertenece se extiende hasta 200 millas de sus costas, fueren lo que fueren las características geológicas del suelo y del subsuelo correspondientes, no existe razón alguna de dar un papel a los factores geológicos y geofísicos hasta esta distancia, que esto sea en la fase de la verificación del título jurídico de los Estados interesados o en el de la delimitación de sus pretensiones" (C.I.J., C. I., 1895, pág. 80).

Por lo tanto, la delimitación marítima con el transcurso del tiempo se ha vuelto necesaria para los Estados, pues conlleva la demarcación de su soberanía y territorio en el mar. Sin embargo, llegar a un acuerdo entre Estados se ha vuelto rigurosamente difícil, puesto que las relaciones políticas se ven afectadas.

La gobernanza de los océanos

La gobernanza es un término que se ha aplicado desde el siglo XX. Parte desde la organización de los Estados dentro de la parte política que se ha convertido en esencial para el destino de los pueblos. Su legislación traspasa a lo internacional manifestando el uso correcto de los recursos extenientes en los diversos espacios del planeta, siendo uno de ellos el espacio marítimo que cada vez se hace más visible por medio de la tecnología y la explotación de sus recursos.

El proceso sobre la legislación marítima internacional se ha venido desarrollando con el tiempo entrelazando al ecosistema estrategias políticas por parte de cada Estado que tenga o se vincule con una parte marítima a la cual tenga derecho de mar. A partir de ello, se crea un instrumento que regule y vele por los derechos de mar como es la "Constitución de los océanos", es decir, CONVEMAR.

La gobernanza de los océanos es un instrumento de carácter universal que permite enlazar a las convenciones internacionales y organizaciones que regulan la utilización de los océanos, con el fin de lograr su aplicación a nivel nacional, regional y mundial para alcanzar el desarrollo sostenible del océano (Kimball, 2003).

De esta manera, la gobernanza internacional de los océanos consiste en gestionar y utilizar los océanos del mundo y sus recursos, manteniendo al mismo tiempo unos océanos sanos, productivos, seguros y protegidos. Lo anterior a través de la formación de redes institucionales capaces de vincular las políticas nacionales, regionales y mundiales que procuren la generación de actividades e intereses consecuentes con los intereses perseguidos.

En la actualidad, el 60% de los océanos se sitúa fuera de los límites de las jurisdicciones nacionales y eso supone una responsabilidad internacional compartida. Dentro del marco global de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, se ha establecido una serie de derechos jurisdiccionales, instituciones y marcos específicos para organizar la utilización de esas aguas (Comisión Europea, 2016).

De tal manera, la creación de medidas jurisdiccionales en lo referente a la gobernabilidad de los océanos es necesaria para obtener un mejor orden y así poder desarrollar y programar y normas a nivel nacional, regional y mundial para lograr la conservación de los océanos.

La importancia de la economía mundial de los océanos se estima en 1,3 billones de euros. El cambio climático, la pobreza y el acceso a los alimentos son algunos de los retos mundiales que se pueden abordar de forma eficaz si los océanos están mejor protegidos y se gestionan de manera sostenible (Comisión Europea, 2016).

Las fronteras marítimas que posee Costa Rica son las siguientes: límite marino debidamente ratificado el que separa sus aguas de las de Panamá en el Caribe y el Pacífico (tratado del 2 de febrero de 1980). Desde enero del 2001, Costa Rica finalmente ratifica el tratado de delimitación con Colombia firmado el 6 de abril de 1984 que delimita las aguas en la vertiente pacífica (Ley 8084 del 30 de enero del 2001). En cuanto a las negociaciones con Nicaragua, éstas aún no han concluido sobre

un acuerdo firme, ni en el Pacífico ni en el Caribe, y quedan pendientes de ratificación el anterior tratado firmado con Colombia para el Caribe (firmado el 17 de marzo de 1977), así como un tratado con Ecuador (del 12 de marzo de 1985) sobre el Pacífico.

La ratificación del tratado con Colombia en el Pacífico le permitió a Costa Rica consolidar parte de los beneficios que le otorgan las disposiciones de la Convención sobre Derecho del Mar de 1982, consagrando jurídicamente en un instrumento internacional su jurisdicción sobre espacios marinos casi 10 veces mayores que los de su territorio gracias al efecto dado a la isla del Coco.

Derecho del mar

El derecho del mar establece las zonas marítimas con las que se cuenta y se diferencia entre los Estados. Establece normas y principios para delimitar los espacios marítimos de cualquier territorio terrestre que genera espacios que incluyen las islas, pero no establece criterios únicos sobre cómo efectuar esas delimitaciones.

La Corte Internacional de Justicia y el Tribunal Internacional del Derecho del Mar han resuelto diversos casos sobre delimitación marítima entre Estados, en los cuales han debido considerar repetidas veces la delimitación de las zonas marítimas que genera un espacio terrestre.

La revolución dada con la elaboración del nuevo derecho del mar, sobre todo con la transformación de la teoría de la plataforma continental durante las tres Conferencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, ya que el fundamento jurídico del título pasó del concepto físico de prolongación natural al concepto jurídico de distancia (Lara, 2011).

El derecho de mar es establecido por las naciones para llevar a cabo su jurisdicción y soberanía sobre las zonas marítimas, que con el tiempo nace la necesidad de delimitarlos, pues había Estados que poseían islas en su territorio marítimo que les permitirían extender su mar territorial y así obtener beneficios y aumentar sus propios intereses, con la intervención de las Conferencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Con ello, se lograría que el derecho de mar ya no sea un concepto físico, sino que será establecido como un concepto jurídico que transformó la teoría de la plataforma continental.

Origen del derecho del mar

El derecho del mar se produce desde que se establecen los Estados y es parte de ellos. El derecho de mar es un espacio más al que cada Estado que posee espacios marítimos tiene derecho y jurisdicción sobre ellos. Partiendo de que desde su existencia ha sido motivo para la existencia de disputas entre Estados, este concepto se ha adoptado siglos por medio de conflictos históricos.

El derecho de mar se puede mencionar desde dos grandes partes, las cuales son especificadas por Szekely (2012); la primera abarca siglos con la historia de la humanidad y la segunda que relativamente es joven o actual. Alberto Szekely las menciona como el derecho de mar tradicional y la segunda como nuevo derecho de mar.

Si bien es cierto, el derecho de mar desde un inicio se aplicaba por medio de los intereses de cada Estado, por ende, se sacaban ventajas de este hecho, creando muchas veces desigualdad entre países que abusan del poder que tenían el uno sobre el otro, mostrando el origen al cual se le conoce como mar tradicional y era la manera como se realizaba la delimitación de límites marítimos.

Lo anterior da paso al nuevo derecho de mar que es el más joven y actual, ya que parte desde instrumentos jurídicos e intervención de organismos marítimos que sirven para realizar una equilibrada delimitación marítima entre Estados. A partir de ello, merman los conflictos marítimos, pues se dan resultados positivos a través de la firma de convenios marítimos entre naciones vecinas que posean fronteras por medio del mar.

Mar tradicional

Partiendo de la historia del Estado- Nación, el hombre siempre buscó ríos y mares como fuente de alimento y de transporte para sus primeros asentamientos. De esta forma, se puede mencionar, en esta fase, la era de Mesopotamia, donde existían imperios como la India, Egipto, China, Grecia y Roma.

Por parte de los Estados latinoamericanos, a inicios del siglo XIX, los que habían alcanzado su independencia de España y Portugal obtenían un nuevo criterio para lo que sería el espacio territorial del mar, y en lo referente a la extensión del mar territorial, se basa en la defensa de los aspectos económicos prominentes de riquezas que el mar podría brindar a sus habitantes.

De tal manera, el mar territorial lo adoptó de manera unilateral y a lo que más convenía, pues desconocían la tesis de 3 millas de mar territorial. Como ejemplo, se tiene a Ecuador, Chile, Argentina y El Salvador.

Para comienzos del siglo XX, estos desacuerdos empezaron a dar pie a diferentes conflictos entre Estados. Por este motivo, tuvo que intervenir la Liga de las Naciones, la cual lo incluyó como tema en su conferencia de El Haya de 1930. Se contó con la participación de 48 Estados, los cuales trataron de llegar a un acuerdo con la expansión del mar territorial sin obtener resultados positivos. Este intento se menciona como un fracaso en lo que respecta al derecho del mar.

Por lo anterior, Harry S. Truman, presidente de Estados Unidos, el 28 de setiembre de 1945 realizó las proclamaciones presidenciales N°2667, reclamando las plataformas adyacentes a sus costas y sus islas, seguida de la intención de proteger para el futuro ciertas especies vivas amenazadas por la explotación.

En lo referente a delimitación marítima, la Corte Internacional de Justicia y el Tribunal Internacional del Derecho del Mar se han involucrado con el fin de resolver conflictos sobre delimitación marítima entre Estados. En la mayoría de casos, se ha involucrado a islas, partiendo de que al poseer una isla y con la expansión de la plataforma continental, cabe la posibilidad de que distintos Estados lleguen a ser vecinos por fronteras marítimas.

Debido a esto, se agregan 12 casos con el fin de visualizar con mayor facilidad la evolución del derecho del mar por medio de las islas que tiene cada Estado, sobre las cuales tienen jurisdicción; sin embargo, éstas han sido motivo para llevar a cabo diferentes conflictos entre naciones que se han visto en la necesidad de ser intervenidos por la Corte Internacional de Justicia. Posteriormente, los casos más recientes se han solucionado por medio de la CONVEMAR, como es el caso de Costa Rica, Nicaragua y El Salvador.

Casos de la plataforma continental del Mar del Norte (República Federal de Alemania con Dinamarca, y República Federal de Alemania con la República de los Países Bajos), Sentencia de la Corte Internacional de Justicia del 20 de febrero de 1969

En estos dos casos, unidos a petición de las partes en un solo procedimiento y una sola sentencia, a la Corte no se le pidió que estableciera un límite, sino que determinara cuáles principios y normas de Derecho Internacional son aplicables a la delimitación entre las partes respecto a las áreas de plataforma continental en el Mar del Norte que corresponden a cada una de ellas. La delimitación en sí debería ser efectuada por las partes mediante un acuerdo sobre la base de esta decisión.

En la costa de los tres Estados sobre el Mar del Norte, se encuentran las islas Frisias o islas Frisonas, una cadena de numerosas pequeñas islas que forman parte de los territorios de los tres Estados. La sentencia indicó que, tanto Dinamarca, como los Países Bajos argumentaron que las consideraban como “circunstancias especiales”.

Para los efectos de la regla del artículo 6 de la Convención sobre Plataforma Continental de 1958 la presencia de un accidente geográfico especial, menor en sí mismo –tal como un islote o una pequeña protuberancia– pero ubicado en tal lugar que produzca un desproporcionado efecto distorsionador en lo que de otra manera sería una línea limítrofe aceptable (Corte Internacional de Justicia, 1969, pág. 6).

No obstante, la Corte no desarrolló más esa noción por no formar parte del Derecho consuetudinario que quería decir que Alemania Federal no era parte de ese tratado. Sin embargo, sí determinó la sentencia que “la delimitación se deberá efectuar por acuerdo de conformidad con principios equitativos y tomando en consideración todas las circunstancias relevantes” (IBID, pág. 53). Las negociaciones se realizaron bajo la configuración general de las costas de las partes.

La corte de manera precisa estableció que se debe distinguir entre la delimitación de plataformas continentales de Estados con costas adyacentes y de Estados con costas situadas frente a frente. El 28 de enero de 1971, la República Federal de Alemania concluyó tratados separados con los dos Estados, estableciendo los límites de sus plataformas continentales en aplicación expresa de la sentencia.

Caso concerniente a la plataforma continental (Túnez v. Jamahiriya Árabe Libia), Sentencia de la Corte Internacional de Justicia de 24 de febrero de 1982.

En este caso, las partes también solicitaron a la Corte que declarara cuáles principios y normas del Derecho Internacional se deben aplicar para la delimitación de sus plataformas continentales, dejando la delimitación en sí a ser efectuada entre ellas mediante un acuerdo posterior que incorpore lo decidido por la Corte.

Sin embargo, a diferencia del caso del Mar del Norte, en esta sentencia de la Corte se mencionó expresamente lo siguiente:

“Ambas partes, por supuesto, han incluido entre los elementos que afirman, deben ser tomados en cuenta como ‘circunstancias relevantes que caracterizan el área’, el factor que fue referido en la Sentencia de la Corte en los casos de la Plataforma Continental del Mar del Norte como ‘la configuración general de las costas de las partes, así como la presencia de cualquier accidente geográfico especial o inusual’” (Plataforma continental Túnez v. Jamahiriya Árabe Libia, 1982, págs. 21-22).

Túnez había especificado, como parte de las circunstancias relevantes, la presencia de islas, islotes y elevaciones de bajamar que forman parte del frente costero oriental de Túnez. La primera de esas formaciones es la isla de Djerba, situada muy cerca de la costa Tunesina, con una superficie de 514 kilómetros cuadrados y una considerable población permanente, conjuntamente con las islas de Kerkennah, que se encuentran al norte, unas once millas al este de la costa continental de Túnez, formando un grupo de islas de 180 kilómetros cuadrados de área y rodeado de un cinturón de elevaciones de bajamar.

La Corte no estuvo de acuerdo en excluir a priori esas islas, tal como lo solicitó Libia, pero sí hizo una diferenciación importante entre ellas: “El método práctico para la delimitación por ser desarrollado por la Corte a continuación es tal que, en la parte del área por ser delimitada, en la que sería relevante la isla de Djerba, existen otras consideraciones que prevalecen sobre el efecto de su presencia; en lo referente a la existencia y posición de las islas de Kerkennah y las elevaciones de bajamar que las rodean, se menciona lo siguiente:

Djerba, al encontrarse tan cerca a la costa, y proyectando zonas marítimas sobre las áreas donde la costa continental tunecina limítrofe a Libia, también se proyectaba, fue simplemente ignorada por la Corte. En cambio, las islas de

Kerkennah, al estar ubicadas más al norte y algo más alejadas de la costa, sí fueron tomadas en cuenta. Pero la Corte redujo su efecto sobre la delimitación, ya que otorgarles un efecto completo “significaría, en las circunstancias del caso, equivalente a darles un peso excesivo” (CIJ, Plataforma continental (Túnez v. Jamahiriya Árabe Libia), 1982, pág. 89).

La Corte consideró que ello era congruente con la práctica estatal, en la que solo se ha dado un efecto parcial a las islas situadas cerca de la costa. Así, la Corte decidió aplicar a las islas de Kerkennah el método del “medio efecto”. Las partes finalmente establecieron el límite mediante un tratado concluido en agosto de 1988.

Dicho tratado mencionó que el efecto de otorgar a una isla o grupo de islas a una delimitación estaría vinculado con su posición geográfica en relación con las demás costas de su Estado y del otro Estado. Ese efecto no debe ser completo, ya que puede ser parcial.

Delimitación de la frontera marítima en el área del Golfo de Maine (Canadá con Estados Unidos de América), Sentencia de la Corte Internacional de Justicia de 12 de octubre de 1984

Éste fue el primer caso en el que se le solicitó a la Corte que estableciera el límite marítimo, en lugar de tan solo indicar los principios y las normas aplicables a la delimitación; además, fue el primer caso que involucró no solo la plataforma continental, sino también la delimitación del agua que la cubre, denominada en este caso “zona de pesquería”. Ello está vinculado con la aparición de nuevos espacios marítimos en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adoptada en 1982, pero todavía no está en vigor.

Por otro lado, al igual que los dos casos anteriores, fue sometido a la Corte de común acuerdo mediante la notificación del “compromiso” o acuerdo especial de las partes (artículo 40, inciso 1 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia).

De esta manera, la Corte decidió trazar una primera línea de delimitación, es decir una línea media con carácter provisional, la cual no tomó en cuenta a los referidos accidentes geográficos. Luego, la Corte tomó nota de “la presencia, frente a Nueva Escocia, de la isla de la Foca y ciertos islotes cercanos a ella. Por razones de sus

dimensiones y de su posición geográfica, no puede ser ignorada en la delimitación marítima en este caso.

De acuerdo con la información disponible, tiene unas dos millas y media de extensión, se eleva a una altura de cincuenta pies sobre el nivel del mar y está habitada todo el año. Es aún más pertinente observar que como resultado de su situación frente al cabo Sable, a solo unas nueve millas de la línea de cierre del golfo, la isla ocupa una posición imponente en la entrada del golfo (CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA, 1984, pág. 339).

Debido a lo anterior, la Corte Internacional de Justicia otorgó “medio efecto” a la Isla de la Foca, modificando la línea media provisional consecuentemente. Si bien no se detalla exactamente por qué otorgar “medio efecto” a esta isla, en lugar de algún otro tipo de efecto (lo mismo ocurrió en Túnez v. Libia), ni tampoco se va más allá en el examen de la práctica estatal. En un primer momento, se traza una línea media o equidistante sin tener en cuenta accidentes geográficos que puedan generar una distorsión en la línea.

Conflicto de la plataforma continental (Jamahiriya Árabe Libia v. Malta), Sentencia de la Corte Internacional de Justicia de 3 de junio de 1985

La República de Malta es un Estado compuesto por las islas de Malta (con un área de 246 kilómetros cuadrados), Gozo (sesenta y seis kilómetros cuadrados), Comino (2,7 kilómetros cuadrados) y Cominotto (menos de un kilómetro cuadrado). Además, cuenta con la roca inhabitada de Filfla pocos kilómetros al sur de la isla de Malta. A pesar de su configuración, Malta no se ha declarado en ningún momento como “Estado archipelágico” para los efectos del moderno derecho del mar.

La entonces llamada Jamahiriya Árabe de Libia se encuentra en el norte de África y posee una extensa costa a lo largo del Mediterráneo Central. La distancia entre el punto más al sur de Malta y el punto más cercano de Libia es de unos 340 kilómetros (183 millas marinas). Por ello, si los dos Estados proyectasen plataformas continentales de doscientas millas marinas de extensión, éstas necesariamente se superpondrían.

El asunto fue sometido conjuntamente a la Corte Internacional de Justicia, en virtud de un acuerdo especial de mayo de 1976. Se indica que el caso solo involucró la

delimitación de plataformas continentales (los mares territoriales de las partes no se superponían) y las partes no habían proclamado aún zonas económicas exclusivas. El Derecho aplicable era la Costumbre Internacional.

La Corte tomó nota de que las “partes están de acuerdo en que los derechos sobre la plataforma continental son los mismos para una isla que para el territorio continental”. También indicó que el hecho de que Malta constituye un “Estado insular” le otorga un “estatus especial en relación con sus derechos sobre una plataforma continental (CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA , 1985, pág. 20).

Simplemente, debido a que Malta es independiente, la relación de sus costas con las costas de sus vecinos es diferente de lo que sería si fuese parte del territorio de uno de ellos. En otras palabras, podría ser que los límites marítimos en esta región serían diferentes si las islas de Malta no constituyeran un Estado independiente.

Para la determinación de la línea de delimitación, la Corte una vez más partió por establecer una línea media de carácter provisional. No obstante, para el trazado de esa línea provisional, la Corte ignoró la roca inhabitada de Filfla, ya que debía cuidarse de “eliminar el efecto desproporcional” que ella generaba. En tal sentido, consideró que “es equitativo no tener en cuenta a Filfla en el cálculo de la línea media provisional entre Malta y Libia.

Luego, la Corte tomó en cuenta que la costa relevante libia tenía 192 millas de extensión y la costa relevante de Malta. Para establecer cuánto modificar la línea provisional, la Corte consideró que tan solo a cuarenta y tres millas marinas al norte de Malta se encuentra la mucho más extensa Isla de Sicilia, que forma parte de Italia.

La Corte Internacional de Justicia indicó lo siguiente: “Supóngase, en aras de la discusión, que las islas maltesas fueran parte del territorio italiano y que se estuviesen delimitando las plataformas continentales de Libia e Italia [...] (CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA , 1985).

Por lo menos alguna consideración se tendría de las islas de Malta, e incluso si se les diera un efecto mínimo, el límite de las plataformas continentales entre Italia y Libia se encontraría algo más al sur de la línea media entre las costas de Sicilia y Libia.

Debido a que Malta no es parte de Italia, sino un Estado independiente, no puede ser el caso que respecto de sus derechos sobre la plataforma continental, se encuentra en una peor posición debido a su independencia.

De esta forma, la presencia de Sicilia, un factor geográfico ajeno a Libia y Malta, determinó que la línea por trazar no se acerque tanto a Malta como para perjudicarla por ser un Estado independiente. Con base en la decisión de la Corte, las partes concluyeron un tratado el 10 de noviembre de 1986.

Controversia terrestre, insular y marítima (El Salvador v. Honduras; Nicaragua interviniente), Sentencia de la Corte Internacional de Justicia del 11 de setiembre de 1992

En este asunto, la Corte debió determinar el curso del límite terrestre entre El Salvador y Honduras, establecer a cuál Estado correspondía la soberanía sobre ciertas islas en el Golfo de Fonseca y determinar la condición jurídica de los espacios marítimos correspondientes. La Corte determinó que el Golfo de Fonseca constituía una bahía histórica y que, hasta que las partes dispongan algo distinto, la soberanía sobre sus aguas debía ser disfrutada en forma conjunta por El Salvador, Honduras y Nicaragua, salvo una estrecha franja de tres millas marinas a lo largo del litoral de cada uno de los Estados.

Debido a lo especial de este caso, las zonas marítimas que proyectan las islas ubicadas dentro del Golfo de Fonseca tienen un status muy particular, puesto que para delimitar sus espacios marítimos, se deben realizar arduos estudios para conservar la flora y fauna, y así su delimitación sea igual para los tres países involucrados.

Delimitación marítima en el área entre Groenlandia y Jan Mayen (Dinamarca v. Noruega), Sentencia de la Corte Internacional de Justicia del 14 de junio de 1993

Este caso, iniciado por una demanda de Dinamarca, fue el primer caso presentado donde solo se debían delimitar las zonas marítimas de dos islas. Curiosamente, ambas islas eran dependencias de Estados que se encuentran alejados y no había otras proyecciones marítimas de ellos o terceros por tener en cuenta. El Derecho aplicable para la delimitación de la plataforma continental era la Convención

de 1958 sobre la materia; la Costumbre Internacional se aplicaba para la delimitación de la “zona de pesquería”, correspondiente a las aguas entre ambas.

Las dos islas, ubicadas en el océano Atlántico al norte de Islandia, están separadas por unas 250 millas marinas de mar. Las costas de cada una que proyectan zonas marítimas que se superponen las “costas relevantes” para los efectos de la delimitación presentan una marcada desproporción. Mientras tanto, Jan Mayen tiene 57,8 kilómetros de costas relevantes orientadas hacia Groenlandia, la cual cuenta con 524 kilómetros, siendo la relación de uno a 9,2 en favor de Groenlandia.

La Corte partió por establecer una línea media provisional por ser modificada por la presencia de “circunstancias relevantes” que lo hagan necesario. Uno de los temas en discusión fue si se le debía otorgar efecto pleno a Jan Mayen, teniendo en cuenta las grandes diferencias entre ella y Groenlandia (no tenía una población permanente, sino un equipo técnico de veinticinco personas que habitaba y trabajaba temporalmente ahí).

Si bien Dinamarca no llegó a alegar que Jan Mayen calificase como una “roca”, sí se oponía a darle efecto pleno para la delimitación. La Corte encontró que “no hay razón para considerar la naturaleza limitada de la población de Jan Mayen o factores socioeconómicos como circunstancias por ser tomadas en cuenta” para la delimitación.

La sentencia confirma que Jan Mayen, por el simple hecho de poseer costas, tenía derecho a proyectar zonas marítimas:

“La Corte observa que la atribución de zonas marítimas al territorio de un Estado, la cual, por su naturaleza, está destinada a ser permanente, es un proceso legal basado únicamente en la posesión de una costa por parte del territorio concernido” (Corte Internacional de Justicia, 1993).

En este caso, se puede observar cómo cuando se delimitan solo zonas marítimas provenientes de islas, dicha delimitación se efectúa como la de cualquier otro espacio terrestre con acceso al mar; la condición jurídica de isla pierde toda relevancia y lo que se toma en cuenta son criterios exclusivamente geográficos como la extensión y proporción de las costas relevantes.

Delimitación marítima y otras cuestiones territoriales (Qatar v. Baréin), Sentencia de la Corte Internacional de Justicia del 16 de marzo de 2001

Éste fue un caso complejo que involucró una gran cantidad de islas, rocas y elevaciones en bajamar, pertenecientes a dos pequeños Estados, uno de los cuales está completamente compuesto por tales formaciones (Baréin), siendo el territorio principal del otro la península de Qatar. Las proyecciones marítimas de ambos se superponían en una zona relativamente pequeña del golfo Pérsico, la cual estaba, a su vez, rodeada por las proyecciones marítimas de otros Estados.

Esto se dio por las cortas distancias entre las costas correspondientes en la zona donde se ubican las pequeñas islas y otras formaciones mencionadas. En esa zona, solo se delimitaron mares territoriales (Corte Internacional de Justicia, 2001).

El Derecho aplicable era el Derecho tradicional, pues ninguno de los dos Estados formaba parte de la Convención de Ginebra de 1958 sobre Mar Territorial y solo Baréin había ratificado la CONVEMAR. Se debe notar que Baréin llegó a afirmar ante la Corte que si bien no se había declarado un Estado archipelágico para los efectos de la Parte IV de la Convención del Mar, de facto lo era, el cual representaba un aspecto que la Corte debía tomar en cuenta.

Ante esta situación, podía ser oponible a Qatar, que no era parte de la Convención del Mar. Las consecuencias de tal determinación hubieran podido afectar considerablemente el resultado de la delimitación. Ello porque los Estados archipelágicos pueden trazar “líneas de base archipelágicas” que unieran los puntos de las islas y los arrecifes más alejados del archipiélago, proyectando sus mares territoriales y demás zonas marítimas a partir de esas líneas.

La Corte Internacional de Justicia, sin embargo, consideró que no había que determinar si Baréin era un Estado archipelágico, ya que no era un punto formal del petitorio que se le había presentado, por lo tanto, procedió a delimitar sin tener en cuenta esa potencial situación. El Estado de Baréin, por cierto, no se ha declarado archipelágico con posterioridad a la sentencia.

Además de las costas principales de las partes, la delimitación involucró al grupo de islas Hawar, a la isla Janan y a la isla Qit’at Jaradah, entre otras formaciones menores. Las islas Hawar, territorio de Baréin, se encuentran a unas diez millas marinas de la principal isla de ese Estado, pero muy cerca de la península de Qatar, a unos 250

metros de distancia de su punto más cercano. Con respecto a ellas, la Corte determinó que el límite debía pasar “entre las islas Hawar y la península de Qatar”, por lo cual se entiende que les otorgó efecto pleno (no las ignoró) para el trazado de la línea media provisional, ni las enclavó en las aguas de Qatar.

La Corte no tomó en cuenta a la pequeña isla de Qit’at Jaradah, correspondiente a Baréin, pero con una superficie en pleamar de doce por cuatro metros. Debido a su ubicación y tamaño, la Corte no la consideró para el trazado de la línea provisional, pues consideró que si lo hacía un efecto desproporcionado, se estaría dando a un accidente marítimo insignificante

Los grupos de islas correspondientes a las partes recibieron un tratamiento diferenciado en razón de su extensión y ubicación relativa referente a los territorios principales de sus Estados. El hecho de que el principal territorio de Baréin sea también una isla no tuvo ningún efecto en favor o en contra de ese Estado en el establecimiento del límite.

Frontera terrestre y marítima (Camerún v. Nigeria; Guinea Ecuatorial interviniente), Sentencia de la Corte Internacional de Justicia del 10 de octubre de 2002

En este caso, las partes presentaron visiones muy distintas sobre cuál efecto dar en la delimitación a la isla de Bioko, ubicada frente a las costas de Camerún, pero parte del territorio de un tercer Estado (Guinea Ecuatorial). La Corte indicó que las islas han sido a veces tomadas en consideración como una circunstancia relevante en la delimitación cuando tales islas se ubican en la zona por ser delimitada y se encuentran bajo la soberanía de una de las partes.

Controversia territorial y marítima en el Mar Caribe (Nicaragua v. Honduras), Sentencia de la Corte Internacional de Justicia del 8 de octubre de 2007

El Derecho aplicable en este caso fue el contenido en la Convención del Mar de 1982, ya que en el momento de la sentencia, ambos Estados la habían ratificado y se encontraba en vigor entre ellos. Cinco islas se ubicaban en el área relevante para la delimitación, por tanto, su efecto fue evaluado para el trazado del límite marítimo. Esas

islas se llamaban Cayo Bobel, Cayo Savanna, Cayo Port Royal, Cayo Sur y Cayo Edimburgo.

Los cuatro primeros se encontraban bajo soberanía de Honduras, mientras el último bajo la de Nicaragua. Todos se ubican más allá de los mares territoriales continentales de Nicaragua y Honduras, y cada uno de ellos no está separado por más de veinticuatro millas marinas de los demás. Los cuatro primeros se ubican más al sur de la línea de delimitación que solicitaba Nicaragua, pero más al norte de la solicitada por Honduras.

La particularidad de estas formaciones, que la Corte no dudó en calificar como islas, es que solo generaban mares territoriales. Ello no porque la Corte las haya calificado como “rocas”, sino que simplemente tomó nota que las partes coincidían en que ellas “tienen derecho a generar sus propios mares territoriales en beneficio del Estado ribereño. La Corte se conformó con delimitar solo lo que las partes reclamaban para sus islas.

Como estas islas no generaban zonas más allá de mares territoriales de doce millas marinas de extensión, la Corte diferenció entre las zonas de superposición de las áreas marítimas de las islas y la de las costas continentales. Las proyecciones marítimas de los dos Estados desde el continente se extendían por 200 millas marinas e incorporaban toda la zona ocupada por las islas.

En cambio, estas últimas solo generaban zonas que se superponían entre sí. Entonces, la Corte decidió hacer una diferencia entre el límite de los espacios proyectados desde el continente y el límite por ser trazado entre las islas. Como la primera línea fue trazada en dirección noreste (excepcionalmente una línea bisectriz en lugar de una línea equidistante) y pasaba por encima de las zonas de las islas, entonces se trazó una línea única que partiendo de cerca del continente, se uniese a la de las islas al llegar a ellas y luego continúe al dejarlas atrás.

En lo referente a las islas, la Corte trazó un límite con base en el artículo 15 de la Convención del Mar, es decir, una línea media que separó las zonas de las cuatro islas hondureñas de la nicaragüense. En este caso, además de que el límite de las zonas marítimas generadas por el territorio continental fue por motivos que no pueden desarrollarse aquí, una bisectriz y no una línea equidistante, las islas fueron tratadas de

manera completamente separadas y distintas a cómo se venían empleando; ellas no se utilizaron para trazar la inexistente línea media o equidistante ni para corregirla en tanto circunstancias especiales.

Las islas solo tuvieron un valor para la Corte, pues entre ellas generaban mares territoriales que se superponían entre sí. El límite final fue entonces un añadido de dos límites trazados a partir de distintos criterios.

Delimitación marítima en el mar Negro (Rumanía v. Ucrania), Sentencia de la Corte Internacional de Justicia del 3 de febrero de 2009

En este asunto, las partes discutieron cuál efecto otorgar para la delimitación a la Isla de las Serpientes, territorio de Ucrania, ubicada unas veinte millas marinas al este del delta del Danubio, en el mar Negro. Ella tiene una superficie aproximada de 0,17 kilómetros cuadrados y una circunferencia de aproximadamente 2000 metros. Los dos Estados eran parte de la Convención del Mar, por lo tanto, sus disposiciones fueron el Derecho aplicable para la delimitación marítima.

Ucrania buscaba que la isla antes mencionada sea empleada como punto de base para el establecimiento de la línea equidistante provisional. Ello hubiera generado que Ucrania ganase todas las aguas entre sus costas continentales y la isla, a unas veinte millas marinas de distancia, y el límite se trace entre ella y la costa rumana. Rumanía buscaba que de ninguna manera se le otorgue a esa isla menor tal efecto para la delimitación.

La Corte consideró que:

“Contar a la Isla de las Serpientes como parte relevante del litoral equivaldría a insertar un elemento externo en la costa ucraniana; la consecuencia sería una remodelación judicial de la geografía, lo cual ni el Derecho ni la práctica de la delimitación marítima autoriza” (Corte Internacional de Justicia, 2009, pág. 89).

La Corte había reconocido que la isla de las Serpientes generaba un mar territorial de doce millas marinas de extensión en virtud de un acuerdo previo entre las partes y notó que el arco generado por la isla se encontraba 2,5 millas marinas al norte de la línea equidistante provisional. Entonces, el asunto era determinar si también generaba plataforma continental y zona económica exclusiva que deban tomarse en

cuenta para modificar tal línea provisional. Rumanía ciertamente había argumentado que era una roca y que, por tanto, no generaba ninguna de esas zonas.

No obstante, la Corte evitó pronunciarse sobre si era una roca, y en su lugar, afirmó que debido a la configuración particular de las costas y a lo limitado del espacio sobre el cual podían generarse zonas marítimas, cualquier posible proyección de la isla más allá del mar territorial estaba subsumida en las proyecciones generadas por las costas continentales de Ucrania.

Delimitación de la frontera marítima entre Bangladesh y Myanmar en la Bahía de Bengala, Sentencia del Tribunal Internacional del Derecho del Mar del 14 de marzo de 2012

Éste es el primer y único caso de delimitación marítima hasta el momento resuelto por el Tribunal Internacional del Derecho del Mar. Es también de interés, ya que muestra cómo el Tribunal basó su sentencia en la jurisprudencia previa de la Corte Internacional de Justicia y consideró a la isla presente en el caso, en atención a los mismos criterios que venía empleando la Corte.

El hecho de que la sentencia provenga del Tribunal del Mar es ya una indicación de que el Derecho aplicable a las partes es el contenido en la CONVEMAR, en tanto, en principio, el Tribunal es competente para resolver controversias de los Estados partes respecto de la Convención (artículos 20 y 21 del Estatuto del Tribunal). En este caso, ambos Estados además habían aceptado la competencia de dicho Tribunal.

La isla de San Martín, parte del territorio de Bangladesh, tiene un área de ocho kilómetros cuadrados y una población permanente de alrededor de siete mil personas. Se ubica casi a la misma distancia de las costas de los dos Estados, pero directamente al frente de la costa continental de Myanmar.

Consecuentemente, se trazó una línea equidistante que partió de las costas continentales de los dos Estados, giró y se ubicó entre la isla y la costa de Bangladesh. Luego, volvió a girar en torno de la isla y hasta el punto donde los mares territoriales de los dos Estados dejaron de superponerse.

El efecto de la isla con respecto al límite de la zona económica exclusiva y la plataforma continental, sin embargo, fue muy distinto, pues se encuentra ubicada

inmediatamente al frente del continente, al lado de Myanmar, del término del límite terrestre. Su utilización para trazar la línea provisional resultaría en una innecesaria distorsión de la línea de delimitación, ya que bloquearía la proyección de las costas de Myanmar.

Luego, se evaluó si podría constituir una circunstancia relevante para modificar la línea provisional a favor de Bangladesh. El Tribunal observa que el efecto de ser dado a una isla en la delimitación de la frontera marítima de la zona económica exclusiva y la plataforma continental depende de las realidades geográficas y de las circunstancias del caso específico. No existe una regla general al respecto. Cada caso es único y requiere un tratamiento específico, cuyo objetivo último es llegar a una solución equitativa.

Controversia territorial y marítima (Nicaragua v. Colombia), Sentencia de la Corte Internacional de Justicia del 19 de noviembre de 2012

La delimitación marítima efectuada por la Corte involucraba al conjunto de islas que conforman el archipiélago de San Andrés, así como una serie de rocas y elevaciones en bajamar correspondientes a Colombia, frente a las costas continentales de Nicaragua y una serie de islas y rocas vecinas de ese Estado.

La cercanía del archipiélago a Nicaragua hacía que las zonas marítimas proyectadas por Nicaragua hasta una distancia de 200 millas marinas cubrieran al archipiélago e incluso lo pasaran y continuaran en dirección al este. Las proyecciones marítimas del archipiélago se superponían a prácticamente la totalidad de las de Nicaragua en todas direcciones. Colombia no es parte de la CONVEMAR, por lo tanto, era aplicable solo el Derecho Consuetudinario.

La Corte consideró que las tres principales islas del archipiélago: San Andrés, Providencia y Santa Catalina generan mares territoriales, zonas económicas exclusivas y plataformas continentales. Por su parte, las islas colombianas de Roncador, Serrana, Los Cayos Albuquerque y Los Cayos Este-Sudeste cuentan cada una por lo menos con un mar territorial, pero la Corte no consideró necesario abordar la cuestión de “si cada una de estas islas cae en el marco de la excepción” prevista para las rocas en la CONVEMAR.

Debido a que cualquier derecho a espacios marítimos que puedan generar en el área relevante (fuera del mar territorial), se superpondría completamente al derecho a una plataforma continental y zona económica exclusiva generadas” por las tres islas principales del archipiélago.

Finalmente, la Corte determinó que una formación denominada Quitasueño, que corresponde también a Colombia, cuenta con una roca principal, que solo proyecta un mar territorial por ser precisamente una roca. Sin embargo, a su alrededor hay una serie de elevaciones en bajamar a menos de doce millas marinas de distancia, lo cual “significa que contribuyen a las líneas de base desde las que se mide la anchura del mar territorial” de la mencionada roca, de acuerdo con la norma reflejada en el artículo 13 de la Convención del Mar.

Por otro lado, frente a las costas nicaragüenses, existe una serie de islas y rocas bajo su soberanía, que incluyen las islas del Maíz en el sur y los cayos Miskitos en el norte. Las primeras se encuentran a unas veintiséis millas marinas de la costa continental, pero entre los dos hay una cadena de “islotos” y “cayos” que generan una cadena continua de mar territorial.

La Corte fue rápida en determinar que “las islas adyacentes a la costa nicaragüense son parte de la costa relevante y contribuyen a las líneas de base desde las que se miden todas las zonas marítimas de Nicaragua. La Corte trazó la línea media provisional tomando en cuenta las islas nicaragüenses y colombianas más externas situadas frente a frente.

Para este propósito, solo ignoró a la formación llamada Quitasueño, confirmando una vez más que la línea provisional puede ignorar puntos y líneas de base con los que cuenta cualquier isla para medir la anchura de su mar territorial. La Corte Internacional de Justicia determinó que no podía aceptar el pedido nicaragüense de enclavar cada isla colombiana en un pequeño mar territorial, menor incluso a las doce millas marinas, ya que traería desafortunadas consecuencias para el manejo ordenado de los recursos marinos, la vigilancia y el orden público en general, todo lo cual estaría mejor servido con una más simple y coherente división del área relevante.

Por tanto, la Corte considera que el uso de enclaves logra la solución más equitativa en esta parte del área relevante. De esa forma, Colombia recibió tres grupos

de zonas marítimas en el área de superposición: uno que agrupa a las principales islas del archipiélago y dos más al norte que forman enclaves de doce millas de diámetro para Quitasueño y Serrana. El límite del grupo principal fue ajustado, por cierto, hacia el este, para otorgar una mayor zona a Nicaragua, en atención, principalmente, de la disparidad de las costas relevantes.

Implementación de la CONVEMAR en otros Estados

Desde que se incorporó a la CONVEMAR como instrumento jurídico, se han logrado obtener resultados positivos en los conflictos marítimos. Por ello, se explican casos de Latinoamérica, como el de Estados Unidos Mexicanos, donde se establecerá lo referente a la Constitución y a la Ley Federal del Mar. En segundo orden, se analizará la incorporación de la CONVEMAR a los cuerpos normativos de Chile, y por último, se explicará la ley para espacios acuáticos de Argentina.

El caso del Estado Mexicano

Los Estados Unidos Mexicanos se adhieren y ratifican la CONVEMAR el 18 de marzo de 1983. Es oportuno conocer de qué manera el Estado mexicano ha incorporado en su marco jurídico dicha convención en el artículo 27 de su Constitución Política.

Las zonas marinas que integran la aplicación de esta ley son: el Mar Territorial, las Aguas Marinas Interiores, la Zona Contigua, la ZEE, la Plataforma Continental y las Plataformas Insulares, y cualquier otra que permita el Derecho Internacional; determinado así en el artículo 3 de la referida ley.

Toda actividad realizada por los nacionales y extranjeros en dichos espacios marinos debe someterse a la ley referida. En ese sentido, se armoniza la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Derecho Internacional y la legislación aplicable. De este modo, se regula todo tipo de obras, instalaciones y estructuras marinas, islas artificiales, así como la conservación, utilización, protección y preservación del medio marino, el aprovechamiento económico del mar y la investigación científica marina.

Por lo tanto, esta ley no solo armoniza el cuerpo normativo interno con esta Convención, sino que lo más importante es que busca asegurar el ejercicio de los derechos de la Nación junto a los derechos y deberes de los demás Estados; le

corresponde al Poder Ejecutivo Federal el dictar medidas apropiadas de dirección y preservación para que los recursos vivos no se vean amenazados por una explotación excesiva. Asimismo, determinará la captura permisible de recursos vivos en la ZEE, y a su vez, promoverá la utilización óptima de dichos recursos.

El Poder Ejecutivo Federal dará acceso a embarcaciones extranjeras al excedente de la captura permisible de acuerdo con el interés nacional y bajo las condiciones que señale la legislación mexicana de pesca” (LEY FEDERAL DEL MAR, 1986).

Sin duda, los Estados mexicanos no solo han incorporado la CONVEMAR a la legislación interna, sino que dicha incorporación les permite ejecutar una correcta aplicación de la Convención y de la normativa interna con sujeción a los acuerdos establecidos por dicha Convención.

Orden público: “Son normas jurídicas cuya observancia es necesaria para el mantenimiento de un mínimo de condiciones indispensables para la normal convivencia”.

El caso del Estado Chileno

Es sustancial conocer como antecedente que Chile no fue parte de las Convenciones de Ginebra, sin embargo, permaneció pendiente y en análisis constante de los instrumentos jurídicos que estos acuerdos manejaron, lo cual permitió el desarrollo de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.

En ese sentido, se recalca que Chile manejará una posición negociadora, resaltando la figura jurídica del mar como patrimonio común de la humanidad. Chile sostiene su negociación basándose en dos tipos de acuerdos internacionales: los Acuerdos del Pacífico Sur y el Tratado de Paz y Amistad con Argentina.

El primero se sustenta en la Declaración de Santiago, por tanto, representa el cimiento para la defensa de la tesis de las 200 millas marinas; mientras el segundo sirve para delimitar el mar de la Zona Austral, reafirma líneas de base rectas y arregla la controversia entre Chile y Argentina; por ello, la aceptación general de la CONVEMAR a nivel internacional facilita la decisión del Estado chileno y se adhiere a la CONVEMAR el 25 de agosto de 1997 por medio del decreto 1393.

Al tener una posición negociadora para adherirse a la CONVEMAR, Chile ha generado en América Latina un ejemplo de armonización entre el instrumento internacional y la legislación interna. Respecto de la ZEE, se tienen las siguientes puntualizaciones importantes: si bien Chile no tiene un cuerpo legal para espacios marítimos, ha incorporado en sus cuerpos legales lo que exige la CONVEMAR.

La ley No. 18.892 de 1989 a la fecha vigente y con importantes modificatorias incluye en el ámbito de su aplicación y somete toda actividad pesquera, de acuicultura y de investigación a las aguas terrestres, playa de mar, aguas interiores, mar territorial o ZEE en conjunto con los tratados internacionales que existan; además, institucionaliza las entidades encargadas de esta administración; la ley complementaria No.19.713 que establece el límite máximo para capturas, indicando el área marítima que corresponde al Mar Territorial y a la ZEE, fuera del área de reserva artesanal. Otro ejemplo importante es el Reglamento de Control de las Investigaciones Científicas y Tecnológicas Marinas efectuadas en la Zona Marítima Nacional, donde incluye su intervención en las 200 Convenciones de Ginebra: “Convenio celebrado en 1958 que trata sobre el Derecho del Mar, específicamente sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua” (Noticias Jurídicas, s.f.)

Lo anterior permite concluir con lo manifestado por María Teresa Infante, diplomática chilena en una de sus exposiciones sobre la experiencia de Chile con la CONVEMAR, lo concerniente al objetivo específico que para Chile es:

[...] la definición que sus miembros adopten respecto de la Convención y la capacidad de ellos para armonizar posiciones en su seno respecto de otros instrumentos o ante programas internacionales, es un aspecto útil para evaluar sus reales efectos y potencialidades (Infante, 2003, pág. 205).

El Caso del Estado Argentino

A continuación, se realizará un análisis de la legislación argentina para establecer la manera como ha agregado la CONVEMAR a su legislación y tener una correcta aplicación de dicha Convención. Es necesario señalar como antecedente que la Nación Argentina se adhiere y ratifica la CONVEMAR el 1 de diciembre de 1995 mediante ley No. 24543; por su parte, el Congreso de la Nación Argentina considera

importante normar los espacios marítimos y realiza normas que incluyen el poder fiscal y jurisdiccional argentino, y constituye normas preventivas y represivas; en materia impositiva, existe una regulación sanitaria, aduanera, cambiaria e inmigratoria.

Por lo tanto, se crea la Ley No. 23968 llamada Ley sobre Espacios Marítimos, publicada en el boletín oficial del 5 de diciembre de 1991; esta ley determina la ubicación de las líneas base, de la Nación, lo que es fundamental para poder marcar la ubicación, soberanía, jurisdicción y millaje de cada zona del espacio marino determinado en la Convención de 1982.

La mencionada Ley, respecto de la ZEE, expresa que su extensión va más allá del límite exterior del mar territorial, hasta una distancia de 200 millas marinas a partir de las líneas de base. En la ZEE, la Nación Argentina ejerce derechos de soberanía para los fines de la exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho del mar, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económicas, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos. Dicha ley se ve complementada con el Decreto Nacional No. 2623/91, en donde se hacen las siguientes precisiones sobre la ZEE;

Artículo 585.- “La extracción efectuada desde el mar territorial argentino, desde la zona económica exclusiva argentina o desde el lecho o subsuelo submarinos sometidos a la soberanía nacional de mercadería originaria y procedente de los mismos con destino al extranjero o a un área franca, se considera como si se tratara de una exportación para consumo efectuada desde el territorio aduanero general” (LEY SOBRE ESPACIOS MARÍTIMOS, 1991).

Ésta es una norma importante, pues estipula la consideración fiscal de la extracción realizada en dicha zona.

Artículo 586.- “La importación para consumo al territorio aduanero general o especial de mercadería originaria y procedente del mar territorial argentino, de la zona económica exclusiva argentina o del lecho o subsuelo submarinos sometidos a la soberanía de la Nación, se halla exenta del pago de los tributos que la gravaren y de la aplicación de prohibiciones de carácter económicos” (LEY SOBRE ESPACIOS MARÍTIMOS, 1991).

Asimismo, este artículo establece una excepción para dicha consideración, priorizando el consumo interno al eximirle del pago de tributos. El articulado que se menciona permite ejercer de manera adecuada los derechos nacionales en concordancia con los objetivos que plantea la CONVEMAR.

En Derecho del Mar, Argentina ha ampliado el alcance de la norma en temas ambientales, ya que en materia de conservación de recursos, su aplicación va más allá de las 200 millas marinas; también, pone énfasis sobre aquellas especies de carácter migratorio o sobre aquellas que intervienen en la cadena trófica de las especies de la zona económica exclusiva argentina.

Importancia del derecho del mar

Con el transcurso del tiempo, el mar ha sido una de las fuentes principales de alimento, medio de transporte, forma de vida y proyección geopolítica, llegando a ser uno de los temas más discutidos a nivel mundial. En lo referente a su manejo, utilización, jurisdicción y propiedad, tanto por los países ribereños, como por los no ribereños se ha tornado en un constante proceso de negociación.

Un modo de pensar sobre la estructura de la política mundial es en términos de la distribución de capacidades (globalmente o dentro de áreas específicas) entre los principales actores de la política mundial. Se puede pensar en los gobiernos vinculados no meramente a través de relaciones formales entre los despachos de relaciones exteriores, sino también mediante lazos gubernamentales y transgubernamentales en muchos niveles, desde la cima del gobierno hacia abajo (Heohane & Nye, 1988, pág. 79).

La influencia política y estratégica del mar es determinante, ya que se ha tornado como poderío de los Estados, desplegando el comercio que les permitirá seguir formando dominio y aprovechamiento del mar. La importancia parte desde los intereses marítimos que cada Estado tiene y las desarrollará por medio de actividades particulares para el aprovechamiento de los recursos siempre y cuando estén dentro de la jurisdicción nacional.

En ese sentido, al centrarse en las normas marítimas que les permitirán tener un control de uso en lo que se refiere a los recursos tangibles e intangibles, ya sea para su

exploración o explotación, los Estados se ven en la necesidad de que se cree un instrumento jurídico que les ayude como intermediario para mermar intereses marítimos si se involucra a otros Estados y así tener una delimitación en lo que es el mar y hacer usos correctos de la jurisdicción.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

La CONVEMAR de 1982 establece un marco comprensivo para el uso y desarrollo de los océanos. Especifica los derechos de cada nación y las responsabilidades, y los objetivos generales y principios que guiarán su uso del océano. Asimismo, define las zonas costa afuera en las cuales los Estados ribereños ejercen diferentes grados de soberanía y jurisdicción junto a los derechos y responsabilidades de naciones extranjeras en esas zonas. Estos parámetros básicos guían la aplicación de otras convenciones en la medida en que ellos tocan áreas e intereses del océano, desde la CDB (Convención sobre Biodiversidad) y acuerdos sobre áreas protegidas y especies a los acuerdos en contaminación aérea o fluvial.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), a la cual soberanamente se han adherido los Estados para obligarse a promover y preservar el uso equitativo y eficiente de los recursos del medio marino y la conservación de los recursos vivos para el provecho de la presente y futura generación (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 2001, pág. 25) constituye la base normativa indispensable para las naciones que se han adherido.

Con respecto a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, este instrumento jurídico internacional proporciona el entramado jurídico-político para tratar todas las actividades relacionadas con el mar bajo un modelo de régimen con orientación jurídica y técnica.

En relación con el Régimen Internacional, desde la visión de los autores Heohaney y Nye, en su obra *Poder e Interdependencia la Política Mundial en Transición*, consideran que esos lazos entre gobiernos pueden reforzarse mediante normas que prescriban determinadas conductas ante situaciones controversiales, y en algunos casos, hasta con instituciones formales (Heohane & Nye, 1988, pág. 80).

Establecimiento de la CONVEMAR

La Convención ha sido complementada por dos acuerdos de implementación. El acuerdo de 1994 relativo a la Implementación de la Parte XI debe ser interpretado y aplicado como un instrumento individual con CONVEMAR. Dicho acuerdo clarifica y reemplaza varias de las cláusulas de la Convención sobre la explotación de minerales en los fondos marinos adoptadas en 1982 y prevalece por encima de la Convención en caso de cualquier inconsistencia.

El Acuerdo Relativo a la Conservación y Manejo de Peces Transzonales y las Poblaciones de Peces Altamente Migratorios de 1995 (Acuerdo sobre Poblaciones de Peces o en inglés FSA) suplementa y elabora las disposiciones sobre pesquerías de CONVEMAR, mientras que proporciona orientación para su aplicación.

La CONVEMAR fue designada para que sirva como un marco unificador para un número creciente y cada vez más detallado de acuerdos internacionales sobre la protección del ambiente marino y el manejo y conservación de los recursos marinos. Es crítico entender su interacción dinámica con estos acuerdos. Estas relaciones están consideradas tema por tema en las siguientes secciones. Como una cuestión general, la Convención convoca a todos los estados a armonizar las medidas nacionales, elaborar reglas globales y regionales, y reexaminar este cuerpo de leyes cuando sea necesario.

Su estructura de derechos y responsabilidades nacionales y sus objetivos y principios impregnan estos desarrollos. Oportunamente, la Convención incorpora por referencia medidas más detalladas, a medida en que son progresivamente desarrolladas y su marco de obligaciones se puede interpretar y aplicar a la luz de este cuerpo de leyes desarrolladas.

En algunos casos, su efecto es aplicar acuerdos globales y regionales más detallados a países que no forman parte de ella. Su sistema de resolución de disputas obligatorio y ejecutorio podría ser llamado a jugar un rol en aquellos arreglos que carezcan de tal sistema (Kimball, 2003, pág. 16).

Otro aspecto vital de CONVEMAR es que regula actividades tanto en tierra como en el mar. Esto representa la amplitud con que estas actividades terrestres impactan en el medio marino o el hábitat de las especies marinas y son abordadas por varias

disposiciones de la Convención. La naturaleza genérica de las obligaciones en materia de contaminación marina, tal como fueran elaboradas a través de instrumentos regionales y globales, puede poner en juego compromisos menos vinculantes bajo otras convenciones ambientales.

Zonas del océano

La CONVEMAR establece en adelante los derechos y las obligaciones de todos los Estados en las siguientes zonas del mar:

-Aguas interiores, que son las ubicadas desde la línea de base hacia la tierra firme y forman parte del territorio de un estado. Normalmente, incluyen estuarios, puertos y ríos y bahías hasta un cierto tamaño. (La línea de base constituye el límite exterior de las aguas interiores y el punto de partida para la delimitación de las zonas que están afuera. Por lo normal, es la línea de agua baja. En configuraciones geográficas particulares, pueden establecerse las líneas de base para incluir áreas marinas extensas como aguas interiores (artículo 7).

-Un mar territorial hasta las 12 millas náuticas (m.n.), en el cual el Estado ribereño ejerce una soberanía plena sujeta al derecho del paso inocente para las naves extranjeras;

-Una zona contigua adyacente al mar territorial que puede no extenderse más allá de las 24 m.n. de la línea de base, en la cual el Estado ribereño puede ejercer el control necesario para prevenir y multar cualquier infracción de sus leyes aduaneras, fiscales, de inmigración o sanitarias y regulaciones que han tenido lugar dentro de su territorio o el mar territorial;

-Una zona económica exclusiva (ZEE) adyacente fuera del mar territorial, la cual no debe extenderse más allá de las 200 m.n. desde la línea de base, en la cual el Estado ribereño tiene derechos soberanos sobre los recursos naturales y otros usos económicos y jurisdicción, tal como está especificado con respecto a la investigación científica marina, la protección ambiental marina y el establecimiento y uso de islas artificiales, instalaciones y estructuras;

-La plataforma continental, que se puede extender más allá de las 200 m.n., pero no más allá de las 350 m.n. de la línea de base (dependiendo de la configuración del

fondo del mar), donde los Estados ribereños ejercen los derechos soberanos sobre los recursos naturales y la jurisdicción sobre la investigación científica marina.

La Convención concede a los Estados ribereños autoridad substancial sobre las actividades en esas zonas, pero el grado de control que ellos ejercen sobre el uso por otros Estados varía con la zona y la actividad en cuestión. Más fundamentalmente, la Convención hace un balance entre los derechos y las obligaciones de los Estados ribereños en zonas marinas con navegación mundial, y derechos de las telecomunicaciones, esenciales para la seguridad internacional y el comercio. Existe una distinción fundamental entre la soberanía de los Estados ribereños dentro de las 12 millas del límite del mar territorial, y la autoridad menos absoluta que puede ejercer en otras zonas marinas. En circunstancias especiales, existe también una directiva para Estados que bordean mares encerrados o semi-encerrados, para cooperar cuando ejercen sus derechos y cumplen con sus deberes bajo la Convención (artículo 123) (CONVEMAR, 1982, pág. 75).

Estado ribereño, se dispone que la comisión de conciliación no sustituya por la propia la facultad discrecional de ese Estado. Se establecen excepciones facultativas, es decir, que un Estado Parte puede no aceptar los procedimientos de arreglo previstos en la Convención con respecto a controversias sobre delimitación de las zonas marítimas entre Estados adyacentes o con costas situadas en vigor de la Convención, así como disputas referentes a acciones militares y controversias determinadas en la Carta de Naciones Unidas y que son de competencia exclusiva del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 2001, pág. 150)

La CONVEMAR establece que los Estados Partes observarán de buena fe los deberes, derechos, libertades, facultades y obligaciones asumidos por las partes, de tal forma que no incumplan las normas del Derecho Internacional y la Carta de las Naciones Unidas. De esta forma, los Estados tienen prohibido usar la fuerza o cualquier forma de violencia que atente contra de la soberanía de otro Estado.

En este sentido, cuando un Estado suscribe, adhiere o ratifica la CONVEMAR o realice reservas o cualquier acto para que entre en vigor este instrumento internacional, debe ajustar la legislación interna de su país con las disposiciones de la Convención,

siempre y cuando dichas reformas jurídicas no supriman o alteren los resultados jurídicos que devienen al poner en vigencia este Convenio.

Negociaciones marítimas entre Ecuador y Costa Rica

Para establecer un convenio marítimo entre la República del Ecuador y la República de Costa Rica, se han realizado diferentes estudios mediante 35 años. Esto porque desde que este proceso inició en 1985, se han generado diferentes disputas entre los países, lo cual ha generado que por un periodo de tiempo se ponga pausa en las negociaciones. Por ello, para el 2010 se retoma el tema y empiezan nuevamente a negociar. Cabe recalcar que para ese entonces los dos países ya pertenecen a la CONVEMAR, el cual es un instrumento jurídico que les ayuda a entablar relaciones bilaterales a Ecuador y Costa Rica mediante sus fronteras marítimas.

Primer Acuerdo sobre el Convenio sobre Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas entre las Repúblicas de Ecuador y Costa Rica

Desde 1978, los Gobiernos de las Repúblicas de Ecuador y Costa Rica han mantenido una serie de conversaciones tendientes a la suscripción de un acuerdo que permita la delimitación de los espacios marítimos adyacentes a partir de las islas Galápagos en Ecuador y la Isla del Coco, en Costa Rica (Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, 2014).

El 12 de marzo de 1985 en la ciudad de Quito, Ecuador, se suscribió el convenio sobre “DELIMITACIÓN DE ÁREAS MARINAS Y SUBMARINAS” entre Ecuador y Costa Rica, firmado por el Ministro de Relaciones Exteriores de Ecuador, Dr. Edgar Terán Terán, y el Ministro de Relaciones Exteriores y Culto de Costa Rica, Dr. Carlos José Gutiérrez Gutiérrez (MREMH, 2014).

En lo establecido en la Disposición Transitoria de este Convenio, se conformó una Comisión Mixta de Carácter Técnico, integrada por delegados de ambas partes con el fin de efectuar los trabajos necesarios para la determinación de las coordenadas correspondientes al límite, según la metodología definida en el Convenio.

Para ello, cabe resaltar que el principal alcance de este Acuerdo está constituido por los trabajos de campo ejecutados en el período comprendido del 22 de marzo al 8 de abril de 1986, los cuales permitieron establecer las coordenadas geográficas para el

trazado de la línea fronteriza equidistante, que fueron registradas utilizando el sistema geodésico WGS-72. Este trabajo permitió la elaboración del primer documento cartográfico oficial establecido entre ambos países en 1986.

Los acuerdos alcanzados entre Ecuador y Costa Rica en el proceso de extensión de la plataforma continental son el resultado de reuniones bilaterales, consultas políticas, declaraciones conjuntas de cancilleres, agendas bilaterales, comisiones mixtas de carácter técnico, haciendo un estudio jurídico-político ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental-CLPC de Naciones Unidas, caso Ecuador-Costa Rica.

Al adherirse a la CONVEMAR el 24 de setiembre del 2012 y Costa Rica el 21 de setiembre de 1992, se menciona que una vez que se realiza la declaración en el momento de realizar la adhesión, automáticamente se adquieren seis compromisos:

- Estudios para la extensión de la plataforma continental.
- Determinación de las coordenadas geográficas de las líneas base.
- Determinación de las coordenadas geográficas del límite exterior.
- Determinación de aguas y bahías históricas.
- Delimitación marítima.
- Armonización del marco jurídico nacional (MREMH, 2014).

Al adquirir estos compromisos, Costa Rica y Ecuador proceden a obtener beneficios como la expansión de la plataforma continental. Se llevan a cabo por medio de diversos estudios técnicos tomando en cuenta coordenadas geográficas exteriores que les servirán para entablar un marco jurídico de carácter nacional y regional.

La adscripción de Ecuador a la CONVEMAR, la Constitución del Mar, nos presenta enormes desafíos. El territorio oceánico, con sus inmensos recursos naturales, puede ser la mayor fuente de riqueza para nuestro país con su fauna, flora marítima y terrestre. Recordemos que nuestro país es el más diverso del mundo, pero también gracias a nuestro espacio marítimo, Ecuador es el país más geo-diverso del planeta (Correa, 2014, pág. 30).

Efectivamente, al incorporarse a la Constitución de los Océanos significa que ejercerá soberanía y jurisdicción sobre espacios marino-costeros y recursos naturales, de

conformidad con el Derecho Internacional y con base en un sistema jurídico universal reconocido y aceptado por la comunidad internacional.

Encuentro entre el Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración de la República del Ecuador y el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República de Costa Rica sobre investigación científica marina para la preparación de las presentaciones respectivas ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental sobre la extensión de los límites de sus plataformas continentales más allá de las doscientas millas marinas (Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, 2014)

Rápidamente, con la suscripción del Convenio sobre Delimitación Marítima, se estableció que Ecuador y Costa Rica inicien los estudios para extender sus plataformas submarinas con base en el “Memorando de Entendimiento entre el Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración de la República del Ecuador y el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República de Costa Rica sobre investigación científica marina para la preparación de las presentaciones respectivas ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental sobre la extensión de los límites de sus plataformas continentales más allá de las doscientas millas marinas”, el cual fue suscrito en la reunión de vicescancilleres de San José del 1 de marzo de 2013.

El Acuerdo tiene como principales logros la consolidación de la cooperación binacional para el intercambio de información, desarrollo de planes y programas de investigación conjunta en materia marina, así como realizar el levantamiento conjunto de datos en las regiones de extensión potencial de la plataforma continental, utilizando una embarcación especializada ecuatoriana u otras para tales fines. Para esto, se efectuará la conformación de un Comité Científico integrado por miembros de ambas naciones.

En ese sentido, la delegación del Ecuador reitera con Costa Rica su plena disposición de coordinar aspectos de orden metodológico, logístico y una propuesta de cronograma para los levantamientos de información con base en dicho memorando. Se acordó también cooperar en materia de investigación para la extensión de sus respectivas plataformas continentales más allá de doscientas millas marinas.

Al respecto, cabe mencionar que la Constitución de la República del Ecuador, en su artículo 4, determina que el territorio del Ecuador comprende el espacio continental marítimo, las islas adyacentes, el mar territorial, el Archipiélago de Galápagos, el suelo, la plataforma submarina, el subsuelo y el espacio suprayacente continental, insular y marítimo, y que el Estado ejercerá derechos sobre los espacios marítimos (Constitución de la República del Ecuador, 2008, pág. 10).

Por lo anterior, se especifica que las riquezas submarinas que se encuentren en las profundidades del espacio marítimo serán de propiedad, uso y explotación del Estado ecuatoriano, con la extensión marítima más allá de las 200 millas náuticas. Todos los recursos de dichas áreas pasarán a ser de propiedad soberana de Ecuador, lo cual generará nuevas alternativas de investigación sobre dichas zonas.

El 12 de abril de 2012, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de Costa Rica informó expresamente a la Organización de las Naciones Unidas que Costa Rica solicita cinco años más de plazo para completar los datos de campo necesarios para sustentar adecuadamente su presentación final de extensión de la plataforma continental. La Organización de las Naciones Unidas respondió mediante nota de 26 abril del mismo año que la nota de Costa Rica se haría pública, lo cual confirma que el nuevo plazo requerido por Costa Rica ha sido aceptado (Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de Costa Rica, 2014).

La iniciativa se sustenta en lo dispuesto en el artículo 76 de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CONVEMAR), que refiere a la posibilidad de extender únicamente los límites de la plataforma continental de Costa Rica a partir de la Isla del Coco, en lo que la Cancillería ha venido trabajando desde junio de 2008. Esta iniciativa, de ser exitosa, implica extender derechos de exploración y explotación sobre el lecho y el subsuelo marino, pero no sobre la columna de agua.

Las gestiones de la Cancillería costarricense han permitido obtener datos de campo a través de donaciones hechas por organizaciones internacionales como GRID-Arendal y países amigos como los Estados Unidos, lo cual ha permitido a Costa Rica progresar en la iniciativa. Sin embargo, aún existe un área de territorio marino que requiere de los estudios de campo indispensables para

completar el informe, para lo cual ha recurrido a la cooperación internacional a fin de reducir gastos en la adquisición de dichos datos (Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de Costa Rica, 2014).

Cabe mencionar que a pesar de contar con los informes y estudios solicitados por la Comisión de Límites de la Plataforma Continental y cumplir con las directrices científicas y técnicas, esto no implica un reconocimiento expreso y mediático del derecho soberano a extender la plataforma continental. Para ello, se debe cumplir con un proceso de exposiciones en donde se comprueban técnicamente los datos y se verifica el cumplimiento de las disposiciones contempladas en el Art.76 de la CONVEMAR.

Acuerdos y compromisos obtenidos en las reuniones de la Comisión Técnica sobre Delimitación Marítima

Durante las negociaciones sobre la delimitación de mar, en las diferentes reuniones por parte de los cancilleres y representantes de las instituciones nacionales como era la fuerza marítima, se establecieron diferentes acuerdos y compromisos en lo referente a tener los mismos beneficios con la expansión de su plataforma continental que fueron realizados por medio de comisiones técnicas, tanto de Ecuador, como de Costa Rica.

Reunión de la Comisión Mixta en Galápagos

En el auditorio del Parque Nacional Galápagos, isla Santa Cruz, del 24 al 26 de junio 2013, se efectuó la reunión de la Comisión Mixta de Carácter Técnico para avanzar con los resultados de la visita de campo realizada por la Comisión a las islas Galápagos e Isla del Coco, del 18 al 23 de junio de 2013, donde se acordó lo siguiente:

- Verificar y validar los puntos de delimitación establecidos en el trabajo de campo de 1986 con base en el Convenio de 1985.
- Actualizar las coordenadas de los puntos de delimitación marítima de 1986 al sistema geodésico WGS-84.
- Elaborar un plano esquemático y la carta temática que representan la delimitación marítima.
- Aprobar la memoria técnica de la visita de campo.

Por su parte, Costa Rica efectuó consultas a nivel interno en relación con la medición del punto geodésico referido en la isla Darwin, logrado como resultado de los trabajos de campo de 1986. Como islas base, se tomaron en cuenta las Islas Darwin y Genovesa, cuya proyección de doscientas millas hace innecesario el punto de base en la isla Pinta.

La Comisión Mixta de Carácter Técnico sugirió que luego de las respectivas coordinaciones entre las cancillerías, se comprometan las dos partes a efectuar una reunión final para la suscripción del Convenio de Delimitación Marítima entre Ecuador y Costa Rica.

Primera Reunión Técnica Binacional

El 5 de marzo de 2014, en las instalaciones del Instituto Oceanográfico de la Armada del Ecuador en Guayaquil, se realizó la I Reunión Técnica Binacional para la definición del límite marítimo ECUADOR-COSTA RICA.

El propósito de esta reunión fue continuar con el proceso de definición del límite marítimo entre Ecuador y Costa Rica e identificar aspectos pendientes a ser resueltos previo a la conclusión del proceso. Con base en los trabajos de la Comisión Mixta de Carácter Técnico Ecuador- Costa Rica, efectuados en junio del 2013 en las Islas Galápagos, se permitieron transformar las coordenadas del modelo geodésico de definición del límite marítimo entre Ecuador y Costa Rica de 1985 que fueron calculadas en WGS-72 a WGS-84.5

El Sistema Geodésico Mundial (WGS) es un estándar para el uso en la cartografía, la geodésica y la navegación, incluyendo GPS. Se compone de un estándar sistema de coordenadas para la Tierra, una estándar esferoidal superficie de referencia para primas altitud y datos, y una gravitatoria superficial equipotencial. La última revisión es WGS 84, conocida también como WGS 1984, EPSG: 4326, fundada en 1984 y revisada por última vez en 2004. Esquemas anteriores incluyen WGS 72, WGS 66 y WGS 60. WGS 84 es la referencia del sistema utilizado por coordenadas (Armada del Ecuador, 2012).

Finalmente, en lo concerniente a la isla Darwin, por las dificultades de acceso y los equipos empleados en la época, se determinó que el punto de base fue inexacto e impreciso, por tanto, fue necesario precisar este hecho en el texto del nuevo Convenio.

Segunda Reunión Técnica Binacional

Los días 17 y 18 de marzo de 2014, en San José de Costa Rica, se llevó a cabo la II Reunión Binacional Técnica del año 2014 sobre delimitación marítima Costa Rica-Ecuador. En esta reunión, se obtuvieron acuerdos sobre la ubicación del punto de base señalado: la isla Darwin, y se estrechó el modelo geodésico para la definición del límite marítimo Costa Rica y Ecuador.

Asimismo, se aprobaron modificaciones al proyecto de Convenio, acordando tener una nueva reunión técnica en la ciudad de Salinas, Ecuador, del 7 al 11 de abril, con el fin de llevar a cabo los trabajos de verificación de las coordenadas por ser incorporadas en el convenio. Durante esta última reunión, una vez convenida la metodología para la verificación de las coordenadas que forman el modelo geodésico para la definición del límite marítimo Costa Rica-Ecuador, y una vez realizado las pruebas de exactitud y precisión correspondientes, se definieron las coordenadas geodésicas definitivas que establecen el límite marítimo entre ambos Estados.

En forma adicional, se realizó el compromiso de ambas partes a elaborar la memoria técnica, en la cual se documenta el proceso técnico integral que fundamenta la suscripción del Convenio sobre Delimitación Marítima entre la República de Costa Rica y la República del Ecuador.

Convenio sobre Delimitación Marítima entre la República de Ecuador y la República de Costa Rica (Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, 2014)

Para el 21 de abril de 2014, los cancilleres Ricardo Patiño de Ecuador y Enrique Castillo de Costa Rica suscribieron el “Convenio sobre Delimitación Marítima entre la República de Ecuador y la República de Costa Rica” y la Carta Náutica entre ambos países, que establece la delimitación en el sector donde se superponen las zonas económicas exclusivas y las plataformas continentales del Archipiélago de Galápagos (Ecuador) y la Isla del Coco (Costa Rica).

Con lo establecido en las reuniones realizadas anteriormente, se conformó una Comisión Mixta de Carácter Técnico, la cual estaba integrada por delegados de ambas partes con el fin de efectuar los trabajos necesarios para la determinación de las coordenadas correspondientes al límite, según la metodología definida en el Convenio.

Sin embargo, nueve años después de su adhesión a la CONVEMAR, Costa Rica efectuó el planteamiento sobre definición de los límites externos de la plataforma continental ante las Naciones Unidas para ampliar la plataforma continental más allá de las 200 millas náuticas.

Costa Rica entregó el 11 de mayo de 2009, en la Oficina del Secretario General de las Naciones Unidas, el documento titulado: “Información preliminar sobre el trazado de los límites externos de la Plataforma Continental y descripción del estado de preparación de una presentación a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental” (Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de Costa Rica, 2009).

Por medio de este informe, Costa Rica pretendía garantizar el presentar íntegramente el informe que diseña los límites exteriores de su plataforma continental más allá de las 200 millas marinas, conforme la normativa prescrita en el Art. 76 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR).

Para ello, Costa Rica necesitaba no mantener conflictos por delimitación marítima, y en este caso, mantenía una discrepancia de límites marítimos con el Estado ecuatoriano, con lo cual su propuesta sería rechazada por la Comisión de Límites de la Plataforma Continental al inobservar las disposiciones de la CONVEMAR.

Retomando sus relaciones diplomáticas con Ecuador, se realiza el Primer Encuentro Binacional Ecuador- Costa Rica sobre límites marítimos, efectuado el 1 de marzo de 2013, en San José de Costa Rica, y en cumplimiento de lo acordado en la reunión del 3 de febrero de 2012, se permitió definir una posible fecha, durante el primer semestre de 2013, para que una Comisión Técnica de Costa Rica y Ecuador se desplazara hacia las islas Galápagos y del Coco para la verificación de las coordenadas geográficas en el sistema geodésico de los puntos de base establecidos en el convenio de 1985.

En esta reunión, también se aprobó un nuevo proyecto de delimitación marítima que sirvió como base para consultas internas y posteriores discusiones. La visita de campo de la Comisión Binacional se llevó a cabo del 18 al 23 de junio de 2013. Adicionalmente, del 24 al 26 de ese mes, en la isla Santa Cruz, Archipiélago de Galápagos, se efectuó la reunión de la Comisión Mixta de Carácter Técnico Ecuador-Costa Rica, con el propósito de efectuar los trabajos de gabinete y permitió verificar, transformar y validar las mediciones geodésicas binacionales del sistema.

Origen de la delimitación marítima de la República del Ecuador y de la República de Costa Rica

Desde el 12 de marzo de 1985, se abarcó la implementación de la “Delimitación de áreas marinas y submarinas entre Ecuador y Costa Rica”, con el fin de definir el límite marítimo entre Ecuador y Costa Rica, bajo la consideración de dos regímenes diferentes. Mientras la posición costarricense estaba ubicada en el marco de la CONVEMAR, la de Ecuador estaba en su tesis de las 200 millas de mar territorial.

Al considerar las dos posiciones, fue posible en 1986 realizar los primeros trabajos técnicos para la definición del límite marítimo, sobre los cuales las cancillerías de Ecuador y Costa Rica negociaron e iniciaron los trámites de aprobación legislativa en sus respectivos países. Ecuador obtuvo la aprobación legislativa el 19 de febrero de 1990 y su ratificación a través del Decreto Ejecutivo de 28 de marzo de 1990.

Cabe recalcar que desde 1998 se impulsó la adhesión de Ecuador a la CONVEMAR, y junto con Cancillería, se motivó la creación de la Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar en 2002, y posteriormente, con la voluntad política del Gobierno Nacional, la Asamblea aprobó la adhesión el 22 de mayo de 2012 y entregó los instrumentos de adhesión en la Secretaría General de las Naciones Unidas el 24 de setiembre de 2012.

Una vez realizada la adhesión de Ecuador a la CONVEMAR, permitió como aspecto importante dentro de la gestión marítima para Ecuador que se reiniciaran las conversaciones con Costa Rica para avanzar sobre lo que se inició en 1985, toda vez que existían los elementos sustanciales, en el marco de la CONVEMAR, que impulsaran el proceso, el mismo en el que la Armada nuevamente participó en la fundamentación técnica y los trabajos necesarios que finalizaron el 21 de abril de 2014

con la firma de los cancilleres de Ecuador y Costa Rica del nuevo Convenio ajustado del límite marítimo entre los dos países.

CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO

En la presente investigación referente al tema denominado “Análisis del proceso de firma del *Convenio de delimitación marítima en el océano Pacífico entre la República del Ecuador y la República de Costa Rica*, bajo el marco de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar (CONVEMAR) en el periodo 2010-2017”, se presenta un análisis sobre el proceso de firmas del convenio ante el impacto que pueda originar en el ámbito social, político y económico una vez que se expanden las zonas de exclusividad del mar.

Enfoque de la investigación

Para comprender el enfoque de la investigación, la cual será cualitativa, se le define como:

Parte de una idea que va acotándose, y una vez delimitada, se derivan objetivos y preguntas de investigación, se revisa la literatura y se construye un marco o una perspectiva teórica. De las preguntas, se establecen hipótesis y se determinan variables; se traza un plan para probarlas (diseño); se miden las variables en un determinado contexto; se analizan las mediciones obtenidas utilizando métodos estadísticos, y se extrae una serie de conclusiones (Hernández, 2010, pág. 4).

El estudio sobre el tema brinda un sustento apropiado basado en fuentes confiables y de calidad que conceden las herramientas necesarias para alcanzar un análisis amplio. En ese sentido, se obtiene una corriente de pensamiento con base en lo empírico-analítico, que emplea un proceso cuidadoso para generar un conocimiento compuesto por fases establecidas en los objetivos, procediendo por medio del análisis que ayudará a responder la hipótesis.

Método de investigación

La investigación se realiza bajo los métodos descriptivo y correlacional, los cuales se definen de la siguiente manera:

Los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis. Es decir, únicamente pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o las variables a las que se refieren. Su objetivo no es indicar cómo se relacionan éstas (Hernández, 2010, pág. 80).

Para llevar a cabo los objetivos planteados para dicho estudio, se llevará a cabo una investigación de tipo descriptivo que presenta la relación entre el convenio de delimitación marítima en el océano Pacífico entre la República del Ecuador y la República de Costa Rica y el impacto que se realizó en las dos naciones. Cada uno de los métodos indicados anteriormente se empleará de manera constante en el desarrollo de cada uno de sus capítulos.

Los estudios correlacionales tienen como finalidad conocer la relación o grado de asociación que exista entre dos o más conceptos, categorías o variables en una muestra o contexto en particular. En ocasiones, solo se analiza la relación entre dos variables, pero con frecuencia se ubican en el estudio vínculos entre tres, cuatro o más variables (Hernández, 2010, pág. 81).

La utilización del método descriptivo tiene como finalidad definir, clasificar y determinar el objeto de estudio. El método descriptivo por utilizar es de tipo cualitativo, ya que se pretende tomar al objeto en su ámbito natural, haciendo énfasis en el proceso de negociación para realzar el convenio.

Fuentes de información

Fuentes que pueden generar ideas de investigación, entre las cuales se encuentran las experiencias individuales, materiales escritos (libros, artículos de revistas o periódicos, notas y tesis), piezas audiovisuales y programas de radio o televisión, información disponible en Internet (dentro de su amplia gama de posibilidades, como páginas *web*, foros de discusión, redes sociales y otras), teorías, descubrimientos producto de investigaciones, conversaciones personales, observaciones de hechos, creencias e incluso intuiciones y presentimientos (Hernández, 2010, pág. 26).

Las fuentes de información son de suma importancia en la investigación, pues a partir de ahí el conocimiento y las ideas se pueden ir desarrollando. En este caso, la información manejada se realizará por medio de libros, páginas *web* y las investigaciones sobre el tema propuesto que es el proceso de firma para el convenio marítimo entre la República de Ecuador y Costa Rica.

Fuentes primarias

Con el fin de llevar a cabo esta investigación, se ha recurrido a diversas fuentes de información que sirvan como sustento a las premisas realizadas a lo largo del trabajo investigativo. Las fuentes de información empleadas tienen relación directa con el tema de estudio, de tal manera que permitan ligar el desarrollo del “Convenio de delimitación marítima en el océano Pacífico entre la República del Ecuador y la República de Costa Rica, bajo el marco de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar (CONVEMAR)”.

Fuentes secundarias

Las fuentes de recolección de los diferentes temas que desencadenan esta investigación han sido fuentes primarias y secundarias, pues la investigación es el producto del uso de información derivada de la interpretación de documentos oficiales, textos, artículos de revistas especializadas, manuales y diccionarios. Sin embargo, cabe recalcar que la búsqueda de fuentes fidedignas es limitada, pues representa un tema en desarrollo y ocasiona cambios frecuentes en cuanto a la aplicación del convenio.

Operacionalización

La operacionalización de la investigación dependerá de los enfoques de las variables que van a sustentar las actividades y operaciones teóricas realizadas que servirán como ayuda para medir las variables. De esta manera, la *variable* se define de la siguiente manera:

Una variable es una propiedad que puede fluctuar y cuya variación es susceptible de medirse u observarse. Ejemplos de variables son el género, la presión arterial, el atractivo físico, el aprendizaje de conceptos, la religión, la resistencia de un material, la masa, la personalidad autoritaria, la cultura fiscal y la exposición a una campaña de propaganda política. El concepto de variable se aplica a personas u otros seres vivos, objetos, hechos y fenómenos, los cuales adquieren diversos valores respecto de la variable referida (Hernández, 2010, pág. 93).

Partiendo de la definición anterior, se extienden las variables dependientes y las variables independientes. El estudio realizado es susceptible a realizar mediante conceptos y análisis realizados entre la República de Ecuador y la República de Costa Rica, verificados bajo datos e investigaciones de cada nación.

Variable independiente: Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar (CONVEMAR)

La variable independiente se abordará mediante la consulta y el estudio de las fuentes primarias y secundarias existentes con un análisis de carácter cualitativo. Se analizarán los diversos componentes que muestren la exposición de una perspectiva sobre el hecho, el cual a la vez se pueda acceder para formar nuevos conocimientos.

El desarrollo de esta variable se desarrolla en el segundo capítulo con profundidad. Sin embargo, esta variable va enlazada con el resto del trabajo, ya que es una de las variables influyentes en el desarrollo del tema previsto.

Variable dependiente: Convenio de delimitación marítima en el océano Pacífico entre la República del Ecuador y la República de Costa Rica

La variable dependiente se desarrolla a partir de la información derivada de las fuentes primarias y secundarias. El desarrollo de esta variable se realizará en el segundo y cuarto capítulos de esta investigación

Instrumentos

La entrevista

Una reunión para conversar e intercambiar información entre una persona (el entrevistador) y otra (el entrevistado) u otras (entrevistados). En el último caso, podría ser tal vez una pareja o un grupo pequeño como una familia o un equipo de manufactura. En la entrevista, a través de las preguntas y respuestas, se logra una comunicación y la construcción conjunta de significados con respecto a un tema (Janesick, 1998).

Para esta variable, se recurrirá al instrumento de la entrevista, la cual será un instrumento relevante que brinda un apoyo sustancioso al análisis. Además, las entrevistas brindan un apoyo “como herramientas para recolectar datos cualitativos, se emplean cuando el problema de estudio no se puede observar o es muy difícil hacerlo por ética o complejidad” (Hernández, 2010, pág. 403).

Para comprender mejor el estudio, el instrumento es de suma importancia, pues brinda una ayuda en el momento de estructurar la investigación. Asimismo, brinda una perspectiva de información que aportará para tener unas bases más complejas, por tanto, la entrevista será aplicada como un sustento fundamental para el estudio investigativo.

Proceso para la recolección y análisis de datos

Lo que se busca en un estudio cualitativo es obtener datos (que se convertirán en información) de personas, seres vivos, comunidades, situaciones o procesos en profundidad en las propias “formas de expresión” de cada uno. Al tratarse de seres humanos, los datos, que interesan, son conceptos, percepciones, imágenes mentales, creencias, emociones, interacciones, pensamientos, experiencias y vivencias manifestadas en el lenguaje de los participantes, ya sea de manera individual, grupal o colectiva. Se recolectan con la finalidad de analizarlos y

comprenderlos, y así responder a las preguntas de investigación y generar conocimiento (Hernández, 2010, pág. 396).

Por otro lado, la recolección de datos se basa en las acciones que el investigador realice durante el proceso de la investigación, ya que en el momento de aplicar la entrevista es quien se encarga de observar y analizar las respuestas. Por ende, se encargará completamente del análisis de la información.

Como análisis de datos, se obtiene lo siguiente:

Comunidades. Se trata de asentamientos humanos en un territorio definido socialmente donde surgen organizaciones, grupos, relaciones, papeles, encuentros, episodios y actividades. Es el caso de un pequeño pueblo, un grupo religioso o una ciudad.

Subculturas. Los medios de comunicación y las nuevas tecnologías favorecen la aparición de una nebulosa unidad social, por ejemplo, la “cibercultura” de Internet o las subculturas alrededor de los grupos de rock. Las características de las subculturas contienen a una población grande y prácticamente “ilimitada”, por lo tanto, sus fronteras no siempre quedan definidas. Los verdaderos seguidores o “hinchas” de un equipo de fútbol son subculturas muy importantes.

Procesos. Conjuntos de actividades, tareas o acciones que se realizan o suceden de manera sucesiva o simultánea con un fin determinado.

CAPÍTULO IV

Resultado del Convenio de Delimitación Marítima realizado en el marco de las normas y principios de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR).

En el presente capítulo, se contempla el resultado del Convenio de Delimitación Marítima que fue realizado bajo el marco de las normas y principios de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). De tal manera, se toma a la CONVEMAR como un instrumento jurídico para llegar a un acuerdo de mutuo beneficio para Costa Rica y Ecuador.

Por ende, se perciben las relaciones diplomáticas y políticas que han logrado volver a entablar la República de Ecuador y la República de Costa Rica, a partir de los gobiernos de Laura Chinchilla (Costa Rica) y Rafael Correa (Ecuador), y el análisis de los motivos que los llevaron a retomar la negociación de sus fronteras marítimas, después de realizar diferentes trabajos de campo, así como el establecimiento de la comisión para extensión de la plataforma continental.

Los diplomáticos se encargarán de realizar el informe sobre los puntos base que son tomados en cuenta para la delimitación marítima, que en este caso partirán desde las islas Galápagos (Ecuador) y la Isla del Coco (Costa Rica), enfatizando que se realizarán posteriormente diferentes reuniones bilaterales, las cuales fueron llevadas a cabo la primera en Quito-Ecuador y la segunda en San José-Costa Rica por parte de representantes de cada nación que ente caso fueron los cancilleres.

Para ello, se retoma a la CONVEMAR como el instrumento jurídico sobre el derecho del mar, enfatizando en la zona económica exclusiva y la plataforma continental, ya que son las zonas por las cuales se crea el Convenio Marítimo entre Ecuador y Costa Rica, objetivando que la CONVEMAR determina hasta dónde puede ser su expansión y que así tengan las dos naciones los beneficios en igualdad de condiciones.

Posteriormente, se menciona el impacto del Convenio de Delimitación Marítima entre Ecuador y Costa Rica, en lo referente a la extensión de la plataforma continental en conjunto con los acuerdos realizados durante la negociación del convenio que fueron direccionados a la cooperación entre ambos países en lo relacionado con la investigación, exploración y explotación de espacios marítimos.

Relaciones políticas entre el gobierno de la República de Ecuador y la República de Costa Rica

Desde la visión de política exterior, en donde los Estados actúan frente a otros Estados y diferentes actores, son los Estados los principales ejes dentro de la política exterior, cuyas decisiones soberanas implican la responsabilidad directa a nombre de sus mandantes el pueblo.

La República de Costa Rica responde a sus intereses y aspiraciones nacionales. Para ello, realizó reuniones bilaterales con Ecuador con el fin no solo de obtener solución a su desacuerdo marítimo, sino que por medio de la expansión de la plataforma continental (más de 200 millas), se pretende promover y dar inicio a la cooperación técnica en cada uno de sus espacios marinos y originar estudios científicos que ayuden a contribuir a los dos países con su desarrollo sostenible.

Mientras que Ecuador, no contempla en su política de Estado procesos bélicos para la solución de conflictos, ha iniciado actividades de fortalecimiento de acciones entre los dos Estados, para lo cual suscribió con la República de Costa Rica un memorando de entendimiento sobre investigación científica marina para la ampliación de sus plataformas continentales más allá de las 200 millas marinas al amparo de los dispuesto en la CONVEMAR (Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de Costa Rica, 2014).

Después de que Ecuador y Costa Rica dejasen de tener relaciones políticas por casi 30 años, surge la necesidad de extender sus plataformas continentales y sus zonas económicas exclusivas para ejercer su soberanía y su jurisdicción en el mar, con el fin de realizar programas y proyectos que involucren la exploración, explotación y conservación de los recursos marinos.

El proceso de extensión de la plataforma continental entre la República de Ecuador y la República de Costa Rica se inició a través del acuerdo político-diplomático emprendido por ambos gobiernos, desde el periodo presidencial de Laura Chinchilla, hasta hoy con el nuevo mandatario Luis Guillermo Solís (Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, 2014).

Por lo tanto, las relaciones se retoman en 2012 en el periodo presidencial de Laura Chinchilla, quien fue sucedida en la siguiente administración por el expresidente Luis Guillermo Solís y dio pie a que se fortalecieran las relaciones políticas y diplomáticas; en cierta manera, la delimitación marítima es un síntoma positivo a largo plazo que les permitirá seguir consiguiendo avances en su cooperación:

Analizando, las relaciones político-diplomáticas entre Ecuador y Costa Rica, éstas iniciaron con el acercamiento de la presidenta Laura Chinchilla y el presidente Correa en la posesión de la presidente Chinchilla. Con posterioridad, se dieron varios encuentros, entre los que se encuentra el de Mar del Plata, que configuraron una relación sana y positiva que llevó a entendimientos en materias como ciencia y tecnología, desarrollo forestal, correos, tributación, bienes patrimoniales, entre otros. Especial mención merece la firma del Convenio de Delimitación Marítima, suscrito por los cancilleres Ricardo Patiño y Enrique

Castillo el 21 de abril de 2014 (Agenda Sectorial de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana-MREMH, 2014).

El acercamiento de las relaciones diplomáticas se dio por la presidenta de Costa Rica en ese entonces Laura Chinchilla y por el presidente de Ecuador Rafael Correa. Se podía observar que por parte de la representante de Costa Rica tenía como objetivo reestablecer relaciones diplomáticas con países en los que pueda obtener proyectos enfocados en la ciencia y tecnología, entre otros.

La expresidenta Laura Chinchilla concluyó su mandato con un nivel récord de inconformidad, que la hizo merecedora de la peor calificación que la ciudadanía otorgara a un presidente durante los últimos seis gobiernos. Según el último estudio de opinión pública realizado por UNIMER Centroamérica para el diario La Nación, 60 de cada 100 costarricenses opinan que la labor de Chinchilla es mala o muy mala y 31 de cada 100 que es regular (UNIMER, 2014).

Chinchilla presenció un notorio descontento en la población costarricense contra su gestión y administración, debido a aspectos como denuncias de corrupción, resultados carentes en materia de inversión social, así como la estricta política fiscal produjo un descontrol del déficit (problemática que persigue hasta la actual administración). Pese a tener triunfos diplomáticos frente a Nicaragua en relación con las disputas en la Corte Internacional de Justicia de La Haya, pudieron ser congregados para restituirse el descontento de los gobernados.

Posteriormente, surge la figura de Luis Guillermo Solís, candidato presidencial del Partido Acción Ciudadana (PAC), que se impuso en la segunda vuelta de las elecciones que tuvieron lugar el 6 de abril de 2014, con más del 77% de los votos frente a un 22% de su contrincante, Johnny Araya, representante de la agrupación oficialista Partido Liberación Nacional (PLN) (Escuela Legislativa, 2014).

El triunfo político de Luis Guillermo Solís no excluye que hubo muy pocas expectativas en su proyecto político, que se dirigía a las clases media y media alta, y a otras áreas geográficas en el aspecto social. Pero el triunfo también llamó la atención, ya que fue la primera vez que un partido político no clásico como era el PAC, obtuvo la presidencia de Costa Rica.

Sin embargo, durante la campaña electoral, y desde los inicios de su mandato, el presidente Luis Guillermo Solís ha hecho visibles sus esfuerzos por sellar distancias refiriéndose a la proyección internacional que había logrado su antecesora Laura Chinchilla. Su énfasis en la buena nación y en el respaldo a los esfuerzos en fortalecer la integración regional fue favorable y se obtuvo el resultado en el fortalecimiento de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y del Caribe (CELAC), de la cual Costa Rica ostentó la Presidencia Pro Tempore durante 2014, y se traspasó su Presidencia a Ecuador en el 2015 (CELAC, 2015).

En el gobierno de Solís, se vio un retroceso para el país, pues en el Poder Legislativo, el PAC (partido político al que representaba el expresidente) no fue la primera fuerza política de la Asamblea, debido a que “poseía solo 13 diputados de 57 en total, y era la segunda fuerza política del Poder Legislativo en Costa Rica, lo cual se adiciona la falta de alianzas políticas” (Escuela Legislativa, 2014).

Desde este punto de vista, las desigualdades políticas dificultaban la compleja misión legislativa del Gobierno de Solís, hecho que muchas veces no le permitía llevar acuerdos de leyes que le permitieran desempeñar con éxito y culminar con resultados positivos el período de gobierno para el cual fue elegido.

Este aspecto es indispensable mencionarlo, pues ambos países suscribieron un Convenio de Delimitación Marítima al amparo de las nuevas disposiciones de la CONVEMAR. Dicho convenio requería cumplir con la aprobación del trámite jurídico interno como es la aprobación de las Asambleas Legislativas de ambos países. En el caso de Ecuador, pasaba lo contrario: el Gobierno del presidente Rafael Correa poseía la mayoría en el Poder Legislativo.

La incertidumbre de Ecuador fue que luego de la firma del Convenio de Límites Marítimos suscrito entre ambos países el 21 de abril de 2014, dicho instrumento internacional no se ha aprobado en el órgano legislativo, lo cual dificultó el proceso legal del convenio, considerando la situación política que atravesaba la administración del presidente Luis Guillermo Solís

Si bien es cierto, por 30 años ambos Estados trabajaron para la obtención de su soberanía marítima, y los Gobiernos de estos países buscaron un convenio que

posibilitara la demarcación marítima a partir de las islas Galápagos hasta la isla del Coco, estableciendo así los límites marítimos entre los dos Estados.

Históricamente, el 12 de marzo de 1985 en Quito se suscribió el Convenio de Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas que fue aprobado por el Congreso Nacional, pero Costa Rica no pudo concluir el proceso de aprobación legislativa, porque algunos de los términos referidos en el Convenio no eran concordantes con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) (Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, 2014).

Cabe mencionar que el Estado ecuatoriano estaba culminando el proceso de adhesión a la CONVEMAR, razón por la cual Costa Rica y Ecuador realizando el 3 de febrero de 2012 una reunión en San José para asumir el compromiso de elaborar el convenio, bajo el marco normativo de la constitución de los océanos tomado de base el Convenio de 1985.

El 1 de marzo de 2013, se realiza el Encuentro Binacional Ecuador Costa Rica, donde asistieron como representantes los cancilleres de ambos países, acordando conformar una Comisión Técnica Binacional que se movilice hasta el Archipiélago de Galápagos y la Isla del Coco para realizar las coordenadas con el fin de hacer la demarcación marítima.

Desde esta visión, la Política Exterior de Costa Rica continuará con la defensa de la soberanía territorial, llevando adelante los procesos que se ventilan en tribunales internacionales. De esta manera, propone mejorar la participación en las instancias del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA); la reactivación de la Comisión Binacional con Nicaragua; el desarrollo fronterizo a través de zonas económicas especiales; la promoción de exportaciones; la ampliación de las relaciones con los países de la Conferencia Islámica y la Cuenca del Pacífico; el acercamiento con los miembros de UNASUR y países del Caribe. Además, ha señalado que no se afiliará al ALBA-TCP y que continuará con el proceso de incorporación a la Alianza del Pacífico. Finalmente, iniciará con una reestructuración total del servicio exterior costarricense (Solís, 2014, págs. 1-2).

Los temas de política exterior entre ambos países se vieron positivos el 21 de abril de 2014, con la firma del Convenio de Delimitación Marítima en el Océano Pacífico entre los cancilleres Ricardo Patiño y Enrique Castillo, representantes de Ecuador y Costa Rica, respectivamente. En ese sentido, se concluyó el proceso limítrofe en apego a las normas y principios de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho al Mar (CONVEMAR).

En enero de 2015, Costa Rica entregó la Presidencia Pro Tempore de la CELAC y comparte tareas junto con Ecuador como parte del cuarteto, enfatizando su accionar en varias Declaraciones Políticas y Especiales, reafirmando la concertación política, cooperación e integración y diálogo político entre nuestros Estados, cuyo fin es fortalecer la unidad, la democracia, la seguridad y la paz en la región, reafirmando la identidad latinoamericana y caribeña, y consolidando la interlocución política respecto de otras regiones e instancias globales (Periódico *El Ciudadano*, 2015).

En el accionar de la entrega de la Presidencia Pro Tempore de la CELAC, se lograron fortalecer las relaciones no solo entre las dos naciones, sino que a nivel regional el fortalecimiento del diálogo y declaraciones políticas fueron claves para seguir consolidando la entidad latinoamericana fin y objetivo de la CELAC. Desde la participación como un cuarteto en la CELAC por parte de Ecuador y Costa Rica con el fin de seguir forjando relaciones bilaterales para la cooperación, la relación entre los dos estados es mucho más progresiva y se refleja en el apego amistoso de la forma del convenio marítimo realizado.

Instrumentos internacionales adoptados por Ecuador y Costa Rica en el proceso de extensión de la Plataforma Continental

Se analizan las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en el proceso de extensión de la plataforma continental entre las Repúblicas de Ecuador y Costa Rica. Por ende, se abordaron los acuerdos alcanzados entre Ecuador y Costa Rica en el proceso de extensión de la plataforma continental, como resultado de reuniones bilaterales, consultas políticas, declaraciones conjuntas de cancilleres, agendas bilaterales y las comisiones mixtas de carácter técnico.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

Con la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR el 24 de septiembre del 2012, donde se presentó al Secretario General de las Naciones Unidas mediante la “DECLARACIÓN DEL ECUADOR AL MOMENTO DE ADHERIR A LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR” se estipula en el artículo 310 de la CONVEMAR que:

Declaraciones y manifestaciones.-El artículo 309 no impedirá que un Estado, al firmar o ratificar esta Convención o adherirse a ella, haga declaraciones o manifestaciones cualquiera que sea su enunciado o denominación, a fin de entre otras cosas, armonizar su derecho interno con las disposiciones de la Convención, siempre que tales declaraciones o manifestaciones no tengan por objeto excluir o modificar los efectos jurídicos de las disposiciones de la Convención en su aplicación a ese Estado (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 2001, pág. 162).

Por su parte, Costa Rica se adhirió a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el 21 de setiembre de 1992, aunque su adhesión fue antes que Ecuador no fue hasta el 2012, en donde empiezan nuevamente las negociaciones logrando llegar a un mutuo acuerdo asados bajo normativa de un instrumento jurídico que les permitiría obtener los beneficios de la CONVEMAR.

Aunque Costa Rica ya gozaba de los beneficios que son las disposiciones normativas que le permitieron analizar la perspectiva de extender su plataforma continental más allá de las 200 millas náuticas, con lo cual la adhesión constituyó una oportunidad para aprovechar los recursos submarinos existentes en dicha área. Para entonces, también se analizó el tener una expansión de su mar en el océano Pacífico y entablar relaciones diplomáticas y políticas con Ecuador.

El ingreso a la CONVEMAR significa para los Estados Miembros el ser parte de la Autoridad Internacional de Fondos Marinos, organismo que realiza la gestión de los recursos de la zona que son considerados como Patrimonio de la Humanidad y bajo ciertas circunstancias pudieren ser explorados y explotados.

La adscripción de Ecuador a la CONVEMAR, en relación con la Constitución del Mar, nos presenta enormes desafíos. El territorio oceánico con sus inmensos recursos naturales, puede ser la mayor fuente de riqueza para nuestro país con su

fauna, flora marítima y terrestre. Recordemos que nuestro país es el más diverso del mundo, pero también gracias a nuestro espacio marítimo, Ecuador es el país más geo-diverso del planeta (Correa, 2014, pág. 30).

El formar parte del Ecuador a la Constitución de los Océanos representa que ejercerá soberanía y jurisdicción sobre espacios marinos-costeros y recursos naturales, de conformidad con el Derecho Internacional y con base en un sistema jurídico universal reconocido y aceptado por la comunidad internacional.

Esto significaba para que Ecuador y Costa Rica pudiesen retomar sus negociaciones de frontera marítima, con la ayuda de un instrumento jurídico como la CONVEMAR, en donde se establecían normas exactas en lo que sería el derecho de mar de cada Estado. Establecido como marco legal para sus delimitaciones marítimas, por medio de la CONVEMAR las dos naciones gozaban de iguales beneficios en lo que respecta al acceso a cada una de sus plataformas continentales.

“Ecuador, en el marco de la CONVEMAR, podrá incrementar al menos 100.000 Km² de superficie marítima en el lado de la cordillera de Carnegie y otros 100.000 Km² en el sector de las cordilleras de Colón y Cocos” (Correa, 2014, pág. 30).

Este hecho permitió que se organizara un equipo técnico para desarrollar la cooperación internacional en temas marítimos, para lograr la transferencia tecnológica en investigación técnica y científica marina, para el desarrollo de diferentes áreas del medio marino, y que se obtenga una activa participación en varios organismos internacionales, con el fin de proteger el mar y sus recursos.

Consideraciones generales de la CONVEMAR

El Derecho Internacional Marítimo tuvo su primer intento de ordenamiento en la Conferencia de La Haya de 1930. En dicha conferencia, se buscaba establecer entre varios objetivos un régimen jurídico universal para determinar la extensión del mar territorial. Sin embargo, ésta fue un fracaso por la falta de acuerdos entre los Estados asistentes, los cuales impulsados por intereses políticos, económicos y de seguridad realizaron determinaciones particulares sobre la extensión del mar territorial, la plataforma continental y demás espacios marinos.

Por eso, la extensión del mar territorial quedó en libertad de establecimiento por parte de los Estados, los cuales buscaron el uso y aprovechamiento unilateral de los recursos naturales para fines de explotación de minerales y recursos pesqueros a favor de determinados Estados.

En la Primera Reunión convocada por las Naciones Unidas, con la intervención de 86 Estados se aprobaron cuatro Convenciones: Mar Territorial y Zona Contigua, Plataforma Continental, Alta Mar y Pesca y conservación de recursos vivos en Alta Mar. Ecuador no se adhirió a ninguna de las Convenciones, al igual que varias naciones latinoamericanas (Holguín, 2011, págs. 21-22).

El desarrollo y avance tecnológico en el mundo abrieron las puertas para que varios países desarrollados iniciaran verdaderos proyectos de exploración y explotación de los recursos submarinos de manera por demás irracional, pues la inexistencia de normas marítimas internacionales ocasionó que las controversias se planteen unilateralmente por los Estados afectados.

Históricamente, en los años 1958 a 1985, se establecieron más de 500 pretensiones de espacios marítimos, de las cuales 212 fueron relativas al mar territorial, 116 a la plataforma continental, 119 a zonas de pesca y 84 a zonas económicas exclusivas, cuyas definiciones ocasionaron impacto en el ordenamiento geográfico, jurídico y político (Glassner, 1991, págs. 1-10).

De esta manera, en 1970, la Asamblea General de las Naciones Unidas, con el informe que presentó el Comité Especial creado sobre los Fondos Marinos, aprobó una declaración en la cual se definió que los espacios marinos, oceánicos, los recursos marinos y el subsuelo que se localicen al exterior de los límites territoriales constituyen dominio común de la humanidad.

En 1970, se realizó la convocatoria a la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, buscando fijar un sistema internacional imparcial, que circunscribiera un componente legal mundial para los mares, los recursos oceánicos y el subsuelo. En ese sentido, se buscaba delimitar los espacios marinos en alta mar, plataforma continental, mar territorial, zona contigua de pesca y preservación de los recursos marinos en altamar, tomando en cuenta los derechos preferentes de los Estados ribereños, la salvaguardia del medio marino, la contaminación e investigación científica.

La Tercera Conferencia inició sus labores en Caracas en 1974. Su trabajo se basó en los informes de las Comisiones y Grupos de Trabajo, y su objetivo principal fue lograr que todos los acuerdos se tomen por consenso y que la votación no se efectúe hasta que se logre uniformidad de criterios en los temas. Esta norma fue aplicada a lo largo de las negociaciones, y efectivamente, el 30 de abril de 1982, se adoptó el proyecto de convención en su totalidad (Holguín, 2011, pág. 34).

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar fue abierta para la firma de los Estados, en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982 (Holguín, 2011, pág. 20). Esto se realizó luego de 14 años de negociaciones y discusiones que iniciaron en 1973, con nueve periodos de sesiones en la que intervinieron alrededor de 150 países de todo nivel político, social y desarrollo económico.

La Convención entró en vigencia el 16 de noviembre de 1994, doce meses después de que sesenta Estados la ratificaran, codificando normas internacionales de uso de los océanos, incluyendo nuevos conceptos marítimos desde el punto de vista jurídico como soberanía, jurisdicción, demarcación, utilización, derechos y deberes de los Estados frente a los espacios marinos y el mecanismo de solución de controversias.

La CONVEMAR contempla 320 artículos, 9 anexos y 2 acuerdos complementarios, que versan sobre el espacio oceánico, su uso en: navegación, sobrevuelo, exploración y explotación de recursos, investigación científica marina, conservación y contaminación, pesca, transferencia de tecnología y tráfico marítimo. Los Acuerdos se refieren a la aplicación de la parte XI y el Acuerdo sobre la Aplicación de las Disposiciones de la Convención Relativas a la Conservación y Ordenación de las Poblaciones de Peces Transzonales y Poblaciones de Peces Altamente Migratorias (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 2001, pág. 8).

La CONVEMAR y su estructura está basada en 320 artículos que se refieren la exploración y explotación de las zonas marítimas, resguardando los derechos de mar que les pertenecen a cada Estado miembro que por medio de demarcaciones pueden hacer uso de su soberanía y jurisdicción en dichos espacios.

Además, la Convención incorpora los instrumentos constitutivos del Tribunal Internacional sobre el Derecho del Mar, la Autoridad Internacional sobre los Fondos Marinos y la Comisión Internacional sobre la Plataforma Continental (Comisión Nacional del Derecho del Mar, INOCAR, 2009).

Bajo este contexto, la CONVEMAR pasa de ser un instrumento consuetudinario donde los Estados resolvían sus temas marítimos basados en la costumbre, y llega a ser un instrumento normativo de aplicación internacional y obligatoria para los países miembros que busca facilitar el comercio marítimo y promover el uso y explotación pacífica de los mares y océanos.

Artículo 76 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar-CONVEMAR, en la extensión de la Plataforma Continental consideraciones jurídicas. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar determinó varios espacios marítimos medidos a partir de las líneas de base. Como señalamos en el capítulo II, estas zonas marítimas son: Aguas Interiores, Mar Territorial (12MN), Zona Contigua (24MN), Zona Económica Exclusiva-ZEE (200MN), Plataforma Continental (200MN a 350MN), Alta Mar y la Zona.

Aplicando el artículo 76 de la CONVEMAR, lo óptimo es colocar puntos fijos en no más de 60 millas náuticas al pie de la plataforma continental, pues con la cordillera de Carnegie es una limitante, ya que la depresión central de los sedimentos es menor. Se demuestra así que el pie de declive de la depresión de sedimentos está alrededor de 800 metros, implicando una extensión de 40 millas marinas para la plataforma.

Para sustentar la aplicación del artículo 76 de la CONVEMAR en la extensión de la plataforma continental como prolongación natural, se debe determinar lo siguiente:

- a) Determinar si la prolongación es morfológica o geológica al este de Galápagos.
- b) Definir la extensión de la plataforma volcánica y la extensión de la cordillera submarina de Carnegie.
- c) Encontrar las relaciones de evolución entre las cordilleras y la plataforma de Galápagos.

- d) Localizar el pie de talud para ello se debe usar barimetría de alta resolución para definir el gradiente.
- e) Realizar perfiles sísmicos para determinar si hay migración de sedimentos, estructuras, etc.

Desde la visión del autor Andrés Pazmiño referente al territorio continental, el sistema de trazos de base coincide con la demarcación externa de la plataforma geológica, por lo cual la plataforma jurídica abarca el suelo y subsuelo de la plataforma natural, la Fosa Ecuador-Perú, gran parte de la Cordillera de Carnegie, parte de la Cuenca de Panamá y parte de la Cuenca de Perú, abarcando un área aproximadamente de 237.039 Km², donde el país posee derechos de soberanía para la exploración y explotación de sus recursos naturales allí existentes, tal como lo menciona el artículo 77 numeral 4 de la CONVEMAR (2010-2011, pág. 115).

La Comisión de Límites de la Plataforma Continental de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos establece que los Estados pueden ampliar su plataforma continental más allá de las 200 millas náuticas, siempre y cuando logren demostrar en su Informe y Presentación que efectivamente cumplen con todos los componentes técnicos exigidos por la normativa internacional de los océanos.

Espacios marítimos en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar-CONVEMAR

La exploración y explotación de los recursos naturales adquiere importancia con la aparición de los recursos monetarios, de la tecnología y del nivel de demanda de bienes y servicios en el mercado. Un Estado ribereño está en capacidad de exigir sus derechos soberanos más allá de sus costas marítimas sobre las zonas marinas medidas a partir de las líneas de base señaladas en la CONVEMAR.

Estas zonas marítimas objeto de la delimitación de fronteras que deben ser observadas por Ecuador y Costa Rica en este proceso de extensión de la plataforma continental son: el mar territorial, la zona contigua, la ZEE y la plataforma continental, que se definen de la siguiente manera:

Aguas interiores.- Localizadas en el interior de la línea de base del mar territorial Art. 8 numeral 1 - CONVEMAR y quedan bajo la soberanía del Estado ribereño Art. 2 numeral 1 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. De conformidad con la Convención, se reconoce al Estado ribereño derechos exclusivos de soberanía sobre sus aguas interiores marítimas con excepción del derecho de paso de buques extranjeros cuando se haya usado el método de líneas de base recta (CONVEMAR, 1982).

Por esta zona marítima, se realizará la navegación por el paso hacia o desde los puertos del Estado ribereño, un Estado no puede cerrar sus puertos, sino por extremas razones de interés público. En este sentido, los buques, cuya estancia y navegación lo hagan en aguas interiores de un Estado ribereño, se sujetarán a su legislación y jurisdicción.

Esto quiere decir que cuando un buque de guerra se encuentre de tránsito por aguas interiores, debe efectuar la notificación respectiva vía diplomática con el fin de que sea autorizado por las autoridades competentes. Dichos buques gozarán al respecto de inmunidad y están excluidos de la competencia del Estado ribereño, con excepción del cumplimiento de leyes territoriales sobre navegación y normativa sanitaria, según lo dispone el Derecho Internacional.

Mar territorial- Franja de agua adyacente al territorio de un Estado que no excede su anchura de 12 mn medidas desde las líneas de base rectas, líneas de base normal o una combinación de las mismas (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 2001, pág. 27).

Un Estado ribereño ejerce soberanía sobre dicho espacio marítimo en apego a las disposiciones de la CONVEMAR. Desde esta perspectiva, está ligado con las actividades de defensa y seguridad marítima que un Estado ejerce sobre dicho espacio en defensa de sus intereses.

Zona contigua- Franja de mar de 12 millas de ancho, se extiende más allá del límite exterior del mar territorial, en la cual el Estado ribereño ejercer jurisdicción y competencia. Su límite no podrá exceder las 24 millas náuticas desde las líneas de base, a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial; tiene propósitos de fiscalización, aduaneros, de inmigración y

sanitarios (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 2001, pág. 27).

La zona contigua se fijó con el fin de extender a un Estado su jurisdicción sobre espacios marinos para precautelar los intereses estatales y castigar acciones ofensivas. A manera de que un Estado ribereño garantice su seguridad territorial, aplica su normativa aduanera, fiscal de inmigración y sanitaria, permitiéndole además recaudar tributos y sancionar infracciones sobre esta normativa interna.

Resulta trascendental la zona contigua de un Estado sobre todo en los mares semicerrados o en islas sujetas a diferentes soberanías, en donde es difícil establecer una zona económica exclusiva. La CONVEMAR fijó como infracción de la normativa interna de un Estado ribereño la extracción de objetos arcaicos y de origen histórico del fondo del mar en la zona contigua sin el permiso correspondiente de un Estado.

Zona Económica Exclusiva- Es un área de 188 millas marinas, adyacente al mar territorial; su anchura no podrá extenderse más allá de 200mn, en este espacio marítimo el Estado ejerce conforme el Arts. 55 y 56 de la CONVEMAR: Derechos de soberanía para los fines de exploración, explotación, conservación y administración de todos los recursos naturales existentes, tanto en las aguas suprayacentes al lecho y del lecho, como en el subsuelo del mar. Jurisdicción con respecto a la instalación y utilización de estructuras hechas por el hombre y expediciones de investigación científica marina y la protección del medio marino, así como la utilización de islas artificiales (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 2001, pág. 47).

La creación de la zona económica exclusiva responde a la protección y defensa de las costas de los países ribereños, ya que sus costas poseen grandes caladeros de pesca y cuyas aguas marinas son ricas en fitoplancton alimento básico de los peces que circundan en grandes cantidades por las corrientes oceánicas cercanas a las costas de los Estados ribereños. Todos los Estados sean ribereños o sin litoral gozan de las libertades de navegación y sobrevuelo, así como del tendido de cables y tuberías submarinas, según lo dispuesto en el Art. 58 de la CONVEMAR.

Plataforma Continental- Comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas, que se extienden más allá del mar territorial de un Estado ribereño y

a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental o hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base, a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos de que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia (Art. 58, numeral 3 CONVEMAR) (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 2001, pág. 59).

Esta definición se modificó, en forma considerable, en la Convención de la Organización de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada el 10 de diciembre de 1982, ya que se contemplan dos casos posibles: su anchura se limita a una distancia de 200 millas náuticas, contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la amplitud del mar territorial. El borde exterior del margen continental se extiende más allá de 200 millas náuticas, contadas de las líneas de base desde las cuales se mide la anchura del mar territorial y la amplitud de esa zona no excederá de 350 millas náuticas ni se alargará después de las 100 millas náuticas.

Con ello, en la extensión de la plataforma continental convergen nociones geomorfológicas y jurídicas para la determinación de plataforma continental. La Convención garantiza a un Estado ribereño una plataforma jurídica de 200 millas náuticas exista o no plataforma geológica (Holguín, 2011, págs. 21-22).

En el caso de Ecuador, presenta una plataforma continental angosta o estrecha, que se extiende entre 40 y 60 millas marinas desde la costa como su prolongación natural. Sin embargo la Convención reconoce a Ecuador una plataforma jurídica de 200 millas marinas, situación que es diferente en las islas Galápagos, pues la plataforma continental puede extenderse hasta 350 millas marinas.

A partir de lo anterior, para que un Estado pueda extender su plataforma continental más allá de las 200 millas marinas y que sea oponible frente a terceros Estados, es necesario presentar estudios técnicos ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental

Alta Mar- Constituye el área que se extiende más allá de la zona económica exclusiva, puede ser usada para fines pacíficos y ningún Estado puede someterla a su jurisdicción (Arts. 86, 88y 89 CONVEMAR).

Esta zona está abierta a todos los Estados con las limitaciones que establece la Convención, donde los Estados gozan de libertad de navegación, sobrevuelo, construcción de islas artificiales, pesca, investigación científica y libertad para tender cables y tuberías submarinas, así lo dispone el Art. 87 de la Convención.

Zona o Zona Internacional de los Fondos Marinos-Zona es entendida como los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional. La zona y todos los recursos que en ella se encuentren son de patrimonio de la humanidad, por lo tanto, ningún Estado puede alegar derechos soberanos sobre ella o sobre sus recursos (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 2001, pág. 80).

Como todos los recursos de la Zona son de patrimonio de la humanidad, corresponde a la Autoridad actuar a su nombre, sin embargo, es necesario indicar que su uso es únicamente con fines pacíficos para los Estados.

Posición de Costa Rica en la CONVEMAR

La participación de la delegación de Costa Rica durante las discusiones sobre todo en el seno del Grupo Oficioso de Trabajo ha sido constante y activa. Se han reconocido los aportes de los representantes costarricenses, los cuales han presentado numerosas sugerencias al respecto.

Costa Rica considera, como una prioridad a nivel internacional, la creación de un régimen de acceso y distribución de beneficios de los RGM en ZFJN. La posición de Costa Rica es clara, ya que considera que los recursos deberían regularse por medio del principio del patrimonio común de la humanidad. Constantemente, el mandato de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos debería ampliarse para que fiscalice y administre el aprovechamiento de tales recursos.

Se señalan, como puntos fundamentales, la necesidad de que una nueva regulación asegure el trabajo coordinado de todos los instrumentos e instituciones existentes, relativas a las ZFJN y la creación de un sistema de distribución de beneficios, el cual asegure una repartición equitativa en los recursos marítimos vivos y no vivos.

Convenio sobre la delimitación marítima entre la República del Ecuador y la República de Costa Rica

El Convenio sobre Delimitación Marítima entre los dos países está pactado bajo las necesidades de delimitar los espacios marítimos jurisdiccionales entre las naciones con base en la igualdad de soberanía y las normas y los principios relevantes del derecho internacional. Esto con la voluntad de fortalecer los vínculos históricos de amistad y fraternidad que unen a sus pueblos.

Este convenio, por su naturaleza, tiene que ser aprobado por la Asamblea Nacional del Ecuador, y de la misma manera, tendrá que ser aprobado por la Asamblea legislativa de la República de Costa Rica, tomando en consideración las normas y los principios establecidos en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de la cual ambos Estados forman parte; se estipula por medio de cuatro artículos y una vez realizados los estudios de campo por la Comisión Binacional entre Ecuador y Costa Rica que delimitan sus espacios marítimos.

El Convenio sobre Delimitación Marítima entre la República de Costa Rica y la República del Ecuador en Quito, Ecuador, se suscribe el día 21 de abril de 2014, firmando por la República de Costa Rica, el señor Enrique Castillo Barrantes, en su calidad de Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, quien también suscribió la Carta del Límite Marítimo Costa Rica-Ecuador.

Mediante los cuatro artículos, se especifica todo lo pactado en el convenio por parte de las naciones que son Ecuador y Costa Rica:

Art. 1.- La zona económica exclusiva y la plataforma continental del Ecuador del Archipiélago de Galápagos y la zona económica exclusiva y la plataforma continental de Costa Rica de la Isla del Coco delimitan en el océano Pacífico, en el sector donde se superponen por las líneas geodésicas que pasan por puntos equidistantes entre los dos países, que se definen de acuerdo con los literales A), B) y C) siguientes:

A. Puntos de Base

En Ecuador:

EC-1, en el noreste de la isla DARWIN EC2, en el noreste de la isla GENOVESA

En Costa Rica:

CR-1, en el suroeste de la isla DOS AMIGOS. CR-2, en el suroeste del cabo DAMPIER, en la Isla del COCO.

En la presente imagen se podrá observar los puntos A, B y C que se utilizaron para delimitar la frontera marítima de Costa Rica y Ecuador, los cuales también fueron establecidos en el convenio.

Imagen 1: Delimitación marítima Ecuador- Costa Rica-2014



Fuente: Dirección General de Intereses Marítimos-DIGEIM-2014

La presentación expuesta describe la demarcación exterior de la ampliación de la plataforma continental en la zona de la Región Insular de Galápagos y las Cordilleras de Carnegie, Colón y Cocos más allá de las 200 millas náuticas.

B. Sobre la base de lo establecido anteriormente, se determinan los siguientes puntos para el trazado de las líneas geodésicas, a partir de las cuales se define el límite marítimo:

Punto B-1 Punto equidistante, determinado por la intersección de los arcos de círculo trazados con un radio de 200 millas náuticas, desde los puntos de base EC-1, en el noreste de la isla DARWIN y CR-1, en el suroeste de la isla DOS AMIGOS.

Punto B-2 Punto equidistante, determinado por la intersección de los arcos de círculo trazados con un radio de 200 millas náuticas, desde los puntos de base EC-2, en el noreste de la isla GENOVESA y CR-2, en el suroeste del cabo DAMPIER.

Punto C-1 Determinado como el punto medio de la línea geodésica de base (EC-1)(CR-1).

Punto C-2 Determinado como el punto medio de la línea geodésica de base (EC-2)(CR-2).

Punto B-3 Determinado por la intersección de las proyecciones de las dos líneas geodésicas intermedias.

La primera línea geodésica intermedia pasará por los puntos B-1 y C-1.

La segunda línea geodésica intermedia pasará por los puntos B-2 y C-2

C. Las líneas geodésicas que pasan por los puntos B-1, B-3 y B-2 definen el límite marítimo entre Ecuador y Costa Rica. Las coordenadas geográficas correspondientes a estos puntos, presentadas en el orden anteriormente indicado, son las siguientes:

Punto Latitud Norte Longitud Oeste

B-1 04 grados 33 minutos 55.741 090 grados 18 minutos segundos 24.485 segundos

B-3 03 grados 26 minutos 37.922 089 grados 26 minutos Segundos 11.383 segundos

B-2 02 grados 09 minutos 02.238 087 grados 08 minutos segundos 42.443 segundos

Las coordenadas geográficas de todos los puntos objeto de este Convenio están determinadas en el Sistema Geodésico Mundial 1984 (WGS-84). (CONVENIO SOBRE DELIMITACION MARITIMA ENTRE ECUADOR Y COSTA RICA, 2014, pág. 1).

El artículo 1 del convenio establece los puntos base que se tomaron en cuenta para la medición de límites que fueron realizados por las Comisiones Binacionales de Ecuador y Costa Rica. Se determinan los espacios de expansión de la plataforma continental como de la zona exclusiva económica al que cada país tiene derecho y del cual tendrá soberanía y jurisdicción, en lo referente a su explotación y exploración de recursos marinos.

Art. 2.- Se establece una zona especial de 10 millas náuticas de ancho situada a cada lado del límite marítimo señalado en el literal C) del artículo anterior, en la cual la presencia accidental de embarcaciones pesqueras de uno u otro país no será considerada como una violación a las normas pertinentes del respectivo Estado. Ello no significa reconocimiento de derecho alguno para ejecutar faenas de pesca o caza en dicha zona especial (CONVENIO SOBRE DELIMITACION MARITIMA ENTRE ECUADOR Y COSTA RICA, 2014, pág. 2).

El artículo 2 especifica que en lo referente a la zona especial de 10 millas náuticas, si uno de los dos Estados por accidente se encuentra en territorio marítimo de los países con sus embarcaciones, no será considerada una violación de normas del respectivo país, sin embargo, eso no quiere decir que pueda pescar dentro de la zona especial.

Art. 3.- Sobre la base de la definición del límite marítimo establecida mediante el presente Convenio, las Partes propiciarán la más amplia cooperación en temas marítimos de mutuo interés, sin perjuicio de los derechos de soberanía y de jurisdicción que ambos Estados ejerzan en sus respectivos espacios marítimos (CONVENIO SOBRE DELIMITACION MARITIMA ENTRE ECUADOR Y COSTA RICA, 2014, pág. 2).

Por medio del artículo 3, se entablan sus relaciones dentro de lo que representaría la cooperación técnica en temas marítimos, los cuales se pueden llevar a cabo siempre y cuando sea dentro de sus espacios marítimos establecidos por su delimitación y ejerzan su jurisdicción sin violentar ninguna norma.

Art. 4.- El presente Convenio será sometido para su aprobación a los trámites constitucionales establecidos en cada una de las Partes. Entrará en vigor en la fecha de la segunda nota diplomática en la que se informe sobre el cumplimiento

de dichos trámites constitucionales (CONVENIO SOBRE DELIMITACION MARITIMA ENTRE ECUADOR Y COSTA RICA, 2014, pág. 2).

Finalmente, se acuerda que el convenio entrará en vigor una vez que sea sometido a su debida aprobación por parte de las dos naciones por medio de sus constituciones, es decir, una vez que los trámites sean elaborados. En fe de lo cual, los ministros de Relaciones Exteriores de los dos países suscribieron el presente Convenio.

Impacto del Convenio sobre delimitación Marítima Entre Ecuador Y Costa Rica

La delimitación marítima entre la República del Ecuador y la República de Costa Rica es directamente en la expansión de la zona económica exclusiva y la plataforma continental de ambos países, que parten desde las islas galápagos (Ecuador) y la isla del Coco (Costa Rica)) que limitan directamente con el océano Pacífico.

En virtud del artículo 76 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los Estados ribereños obtendrán en determinados casos los derechos soberanos sobre los recursos del lecho marino y el subsuelo de las “extensiones sumergidas de su plataforma continental más allá del límite de las 200 millas náuticas” reconocido de su Zona Económica Exclusiva (ZEE). (Secretaría Técnica del Mar, 2014).

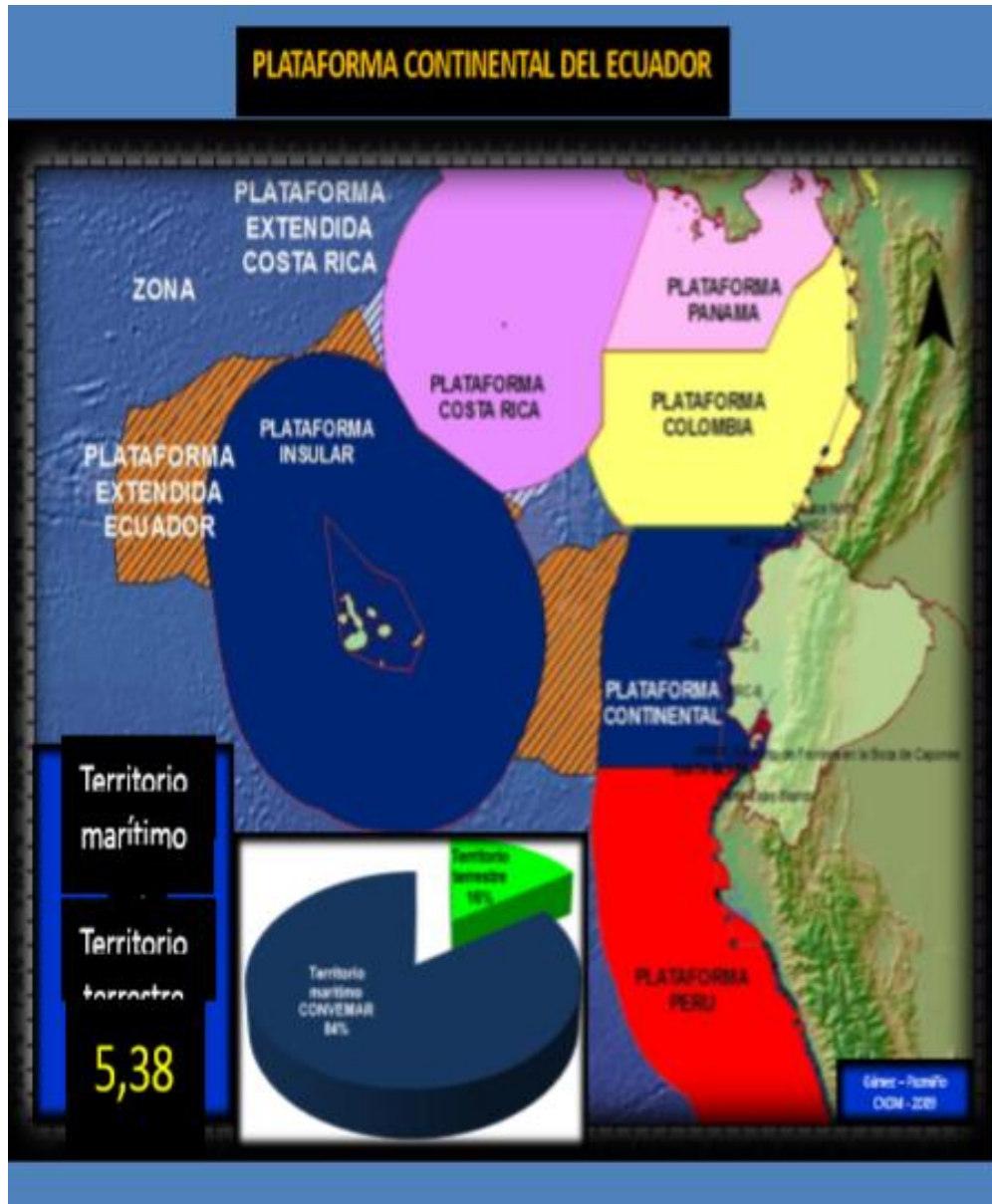
De esta manera, el artículo 76 de la CONVEMAR estipula que los Estados Miembros y ribereños tengan sus derechos soberanos sobre los recursos marinos. Cabe mencionar que este derecho para los estados ribereños ya se ejercía sin la CONVEMAR, la diferencia es en su expansión de la plataforma continental que será el límite en las 200 millas náuticas que hará congruencia conjunta a la (ZEE).

Las instancias de la CONVEMAR que establecen las directrices para que un Estado ribereño pueda extender su plataforma continental son la División de Asuntos Oceánicos y Derecho del Mar y la Comisión de Límites de la Plataforma Continental que constan en la publicación CLCS/11 (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 2001, pág. 167).

La extensión de la plataforma continental deberá ser por medio de estudios y trabajos por parte de la comisión de límites de la Plataforma Continental, quienes se encargarán de la decisión de asuntos oceánicos y el derecho del mar, estableciendo las

directrices correspondientes. Esta medida es vital para llevar a cabo la delimitación marítima, pues forma parte de la CONVEMAR.

Imagen 2: Plataforma continental del Ecuador



Fuente: DIGEIM: 2012 Territorio del Ecuador con la extensión de la plataforma continental más allá de las 200 mn en la Región Insular. 16% Territorio Terrestre frente a 84% de Territorio Marítimo

En este sentido, el Estado ecuatoriano, al haberse adherido a la CONVEMAR, está en capacidad jurídica para beneficiarse de los derechos contemplados en esta norma internacional. Las circunstancias que deben concurrir en la extensión de la plataforma

continental jurídica o legal es la demostración que la zona a extenderse es una “prolongación natural” de la jurisdicción de un Estado. Para esto, es necesario basar esta sustentación en estudios morfológicos, geológicos y geográficos generales, con base en estudios del subsuelo marino.

El proyecto fue desarrollado por la Armada Nacional junto con la comisión encargada de recabar la información técnica para la extensión de la plataforma continental, actividad orientada en la recolección y procesamiento de datos con sísmica de reflexión multicanal en 2D en puntos que permitirán a la Secretaría Técnica del Mar contar con parte de los insumos requeridos para poder presentar ante la CONVEMAR su propuesta y demostrar la continuidad de la plataforma continental de Galápagos más allá de las 200 millas y poder ejercer jurisdicción sobre ese territorio (Secretaría Técnica del Mar, 2014).

El proyecto se despliega con la táctica de detonaciones de aire reducido. Conforme el manual de maniobras, se efectuó un primer tiro a una distancia de diez metros de fondo con leve fuerza, que alarmaron el ecosistema del área de monitoreo, originando su alejamiento. Una vez que queda libre la zona sin la presencia de animales marinos, continuaron los disparos que posibilitaron estructurar el subsuelo marino y describir los rasgos minerales y morfométricos que van bosquejando la plataforma marítima contigua en las islas.

Cabe señalar que las detonaciones son leves de pocos segundos y solo alejan las especies marinas, y no causan daños ambientales ni emisiones en la obtención de datos geofísicos. La ejecución del Estudio de Impacto Ambiental tiene por objeto efectuar un análisis del escenario orgánico y eco sistémico de la zona marina de las islas Galápagos con el fin de identificar el entorno, especies propias de la zona, conservación de hábitats, particularidades sociales y actividades económicas que realiza la población en las islas.

Sin embargo, el proyecto de obtención de datos se concentrará en el área puntual que se encuentra como mínimo a 30 millas de la isla más cercana, que es la isla de San Cristóbal; en esta área, se realizaron los disparos y se obtuvieron los datos sísmicos e información de la plataforma submarina de Galápagos (Secretaría Técnica del Mar, 2014).

De los planes en referencia, el de mayor relevancia es el Plan de Monitoreo y Seguimiento, en el cual interviene un representante especializado del Parque Nacional Galápagos (PNG), quien en base a sus conocimientos confirma que no corre peligro el medio marino delimitado en las cercanías de la embarcación que realiza la investigación.

El proyecto de recolección de información sobre la extensión de la plataforma continental conllevó varios planes de manejo ambiental que se encuentran en ejecución y son: Plan de Prevención y Mitigación de Impactos (PPM), Plan de Manejo de Desechos (PMD), Plan de Capacitación (PCC), Plan de Relaciones Comunitarias (PRC), Plan de Contingencias (PDC), Plan de Seguridad Ambiental y Salud Ocupacional (PSS), Plan de Monitoreo y Seguimiento (PMS), Plan de Cierre y Abandono (PCA) (Secretaría Técnica del Mar, 2014).

La Comisión de Límites de la Plataforma Continental de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos establece que los Estados pueden ampliar su plataforma continental más allá de las 200 millas náuticas, siempre y cuando logren demostrar en su Informe y Presentación que efectivamente cumplen con todos los componentes técnicos exigidos por la Normativa Internacional de los Océanos.

Por ende, para Ecuador fue una situación técnica favorable, pues al buscar extender su plataforma continental en el Archipiélago de Galápagos de conformidad con datos preliminares de la marina ecuatoriana, la Cordillera de Carnegie constituye una extensión natural de una porción de la frontera continental ecuatoriana.

Ventajas y desventajas del Convenio Marítimo entre Ecuador y Costa Rica

Ventajas

- **Extensión de la Plataforma Continental**

El hecho de extender la plataforma continental entre Ecuador y Costa Rica permite a los dos Estados, en observancia a las normas del Derecho Internacional, el regularizar el paso marítimo en el tema comercial y desarrollar tecnología y conocimientos relativos a recursos y ecosistemas marinos; además, les permite preservar, conservar y defender el espacio marino y los recursos existentes en el mar.

Bajo este planteamiento, el Estado ecuatoriano, poseedor de capacidad política, jurídica y diplomática para salvaguardar sus intereses en el orden internacional, emitió el Plan Nacional de Política Exterior (PLANEX) 2006- 2020, en el cual recalca que “...las políticas públicas deben ser democráticas y reflejar los intereses y aspiraciones de los más amplios sectores de la población ecuatoriana...” (Ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador, 2006, pág. 5).

Los acuerdos bilaterales de cooperación que origina el tema marítimo, como el que se suscribió entre Ecuador y Costa Rica en el área científica para extender las plataformas continentales, fueron suscritos el 1 de marzo del 2013 entre Marco Albuja, Viceministro de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración por la República de Ecuador y Carlos Roverssi Rojas, Viceministro de Relaciones y Culto por la República de Costa Rica.

- Participación en la exploración y explotación de los fondos marinos, lo que implica, aun con el cumplimiento del Acuerdo Especial de la Parte XI, que trata sobre los fondos marinos fuera de la jurisdicción nacional, la posibilidad de obtener beneficios tanto científicos y tecnológicos como financieros de la explotación de los recursos existentes en los fondos marinos, considerados como patrimonio común de la humanidad. Conviene recordar que de acuerdo con el artículo 140 de la Convención, las actividades en los fondos se realizarán en provecho de toda la humanidad, prestando consideración especial a los intereses y necesidades de los Estados en desarrollo;
- Acceder a un instrumento que promueve el desarrollo, la transferencia de ciencia y tecnologías marinas, a través de lo cual se consagra el principio de la cooperación internacional, para que los países desarrollados puedan compartir sus conocimientos en materia marina, con los países que lo necesitan.
- Obtener un instrumento internacional que percibe el aprovechamiento de los recursos marinos de modo sostenible y equitativo en beneficio de la comunidad nacional e internacional.
- La existencia de un marco legal para la cooperación entre Ecuador y Costa Rica orientada a la protección y preservación del ambiente marino, por medio de zona privilegiadas como los son las islas Galápagos y la isla del Coco.

Desventajas

- No poder ejercer jurisdicción penal en los buques que transiten dentro del mar territorial porque la CONVEMAR asigna jurisdicción al Estado de bandera.
- Ausencia de fondos nacionales adecuados para investigación oceanográfica y pesquera que facilite la administración y explotación sustentable del mar.
- Falta de legislación nacional para administrar y manejar eficientemente los recursos naturales y la actuación de otros Estados.
- Desconocimiento de la CONVEMAR, su normativa, sus alcances, sus objetivos y proyección, por gran parte de la población, especialmente por la clase política, servidores públicos y autoridades estatales (tomadores de decisiones), que solo entorpecen los planes de desarrollo en la área marítima.

Instituciones y convenios internacionales involucrados

Organización Marítima Internacional

La OMI es la autoridad mundial encargada de establecer normas para la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental que debe observarse en el transporte marítimo internacional. Tiene como función establecer un marco normativo para el sector del transporte marítimo que sea justo y eficaz, y que se adopte y aplique en el plano internacional.

Con la intervención de la OMI, se logra establecer la Convención para Conservación Recursos Pesqueros de Alta Mar, observando los escenarios existentes en el ámbito internacional. En ese sentido, la “CONVENCIÓN PARA CONSERVACIÓN DE RECURSOS PESQUEROS DE ALTA MAR” permitirá desarrollar estudios sobre temas marítimos que involucren a organismos competentes nacionales e internacionales que les permitan seguir avanzando en su política exterior.

Para Ecuador y bajo el Convenio, se considera “el Archipiélago de Galápagos, como Patrimonio de la Humanidad, Zona Especialmente Sensible” (Organización Marítima Internacional, 2005), y en general, en los espacios marítimos están encadenados con Defensa y requieren de un adecuado seguimiento en los aspectos técnico marítimos.

Además, se deben considerar las definiciones de Estado Rector de Puerto, Estado Ribereño y Estado de Abanderamiento, que constituyen figuras creadas con el fin de mantener estándares de seguridad marítima reconocidos internacionalmente y en pro del control y mantenimiento de la soberanía en los Espacios Marítimos Jurisdiccionales. Los Estados, al encontrarse ligados con el ejercicio de la soberanía, por cuanto el poder del Estado se evidencia en la defensa de los intereses y beneficios a favor del pueblo, mandante y soberano.

Es así como de conformidad con las definiciones de este Convenio, se concibe al Estado Rector de Puerto, que los Estados hagan cumplir los Acuerdos y Convenios Internacionales, de los cuales el país es parte o signatario. En ese sentido, se procuran evitar violaciones a las regulaciones marítimas internacionales relacionadas con la salvaguardia de las personas en los espacios marinos, la seguridad de las travesías marítimas y evitar la corrupción del medio marino, así como otros relacionados con el crimen transnacional organizado.

El Estado de Abanderamiento otorga facultades al Estado para emitir normas ajustadas a la legislación nacional, mediante las cuales se establecen los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, a través del proceso de registro e inscripción en su territorio con lo cual se otorga el derecho a la nave para enarbolar el pabellón del Estado de Abanderamiento. El Estado de Abanderamiento debe encargarse de supervisar y controlar que estas naves que navegan más allá de los límites de ese Estado cumplan las normativas internacionales de garantizar la seguridad en el mar, en la navegación y defensa del medio marino (Pazmiño, 2010, pág. 85).

Con respecto a los puertos de cada país, la Organización Marítima Internacional (OMI) aduce que los acuerdos y los convenios internacionales se realizan con el fin de evitar las violaciones a las regulaciones marítimas de cada Estado Miembro. Al mismo tiempo, les permite determinar normas congruentes a la legislación nacional referente a los buques, y se deberán encargar de que si se navega más allá de los límites, se cumpla con las normativas internacionales que garanticen la seguridad del mar y del medio marítimo.

El Estado Ribereño tiene la facultad para legislar sobre su mar territorial y cada uno de los espacios marítimos jurisdiccionales en armonía y respeto de las leyes internacionales, en estos espacios el Estado Ribereño tiene la prerrogativa de hacer cumplir las normas establecidas como Estado Soberano (Pazmiño, 2010, pág. 86).

Con estos antecedentes, la Organización Marítima Internacional mantiene varios Convenios y Acuerdos Internacionales, muchos de los cuales el Ecuador es parte y debe asumir derechos y obligaciones que deben ser observadas irrestrictamente. Luego de su adhesión a la CONVEMAR, los Estados, tanto Ecuador como Costa Rica, deben reforzar la conservación de los espacios marítimos en las islas, así como aprovechar esos recursos en beneficio del país y de su población.

Convenio de Diversidad Biológica y su Protocolo de Nagoya

Se adoptó en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo en Río de Janeiro en 1992. Es el principal instrumento internacional en materia de conservación de la diversidad biológica y el primero que regula el tema del acceso y participación de beneficios de recursos genéticos con un énfasis a su uso equitativo y sostenible.

De acuerdo con el artículo 1, el CDB tiene tres objetivos: la conservación de la diversidad biológica, la utilización sostenible de sus componentes y la participación justa y equitativa en los beneficios que se deriven de la utilización de los recursos genéticos, mediante un acceso adecuado a los recursos y una transferencia apropiada de las tecnologías pertinentes (Convenio de Diversidad Biológica y su Protocolo de Nagoya , 1992).

La regulación trata de balancear los intereses de los usuarios de recursos genéticos. En su mayoría, los países desarrollados y los intereses de los proveedores de estos recursos suelen ser países en desarrollo. De esta manera, los proveedores deben facilitar el acceso a estos recursos; mientras tanto, los usuarios deben someterse a un régimen de participación de beneficios.

Con el fin de desarrollar este régimen y facilitar su implementación, en el 2010 se adoptó, en Nagoya, Japón, el Protocolo al Convenio sobre la Diversidad Biológica

sobre acceso a los recursos genéticos y participación justa y equitativa en los beneficios que se derivan de su utilización. Este Protocolo detalla y delimita los alcances y los mecanismos por los que las obligaciones del artículo 15 CDB deben ser implementados por los Estados. Esto ofrece mayor certeza y transparencia jurídica al régimen de acceso y distribución de beneficios.

De acuerdo con el artículo 4 del CDB, el Convenio se aplica a los componentes de las zonas situadas dentro de los límites de su jurisdicción nacional y los procesos, y las actividades realizadas bajo su jurisdicción o control, y con independencia de dónde se manifiesten sus efectos, dentro o fuera de las zonas sujetas a su jurisdicción nacional.

Es evidente que el régimen de la Convención y su Protocolo sí aplican a los recursos marinos encontrados en zonas dentro de la jurisdicción nacional, es decir de las aguas interiores, mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental. Por ende, con este convenio, se podrá hacer uso tras la extensión de la plataforma continental y zona economía exclusiva, pues cada Estado pasará a tener jurisdicción y soberanía.

Relación entre la CONVEMAR y la CDB

Ésta se encuentra regulada en los artículos 22 del CDB y 311 de la CONVEMAR. De acuerdo con el primero, las Partes Contratantes del CDB deben aplicarlo de conformidad con los derechos y las obligaciones de los Estados, según el derecho del mar. Esta disposición implica que la CONVEMAR, como parte integral del derecho del mar tiene prioridad sobre el CDB.¹⁴⁴ En el artículo 311 de la CONVEMAR, se refuerza esa posición al establecer una superioridad en relación con las obligaciones de la Convención sobre las de otros tratados internacionales.

Políticas e institucionalidad de la República del Ecuador

Las políticas públicas nacen de un problema o una necesidad pública; a su vez, el Estado es un instrumento de servicio social. Funciona como un sistema administrativo complejo que estudia las estructuras o las políticas institucionales; se relaciona con la descentralización, y por último, analiza a los actores públicos en función de su eficacia, es decir a los efectos de las políticas públicas en la política económica.

La política pública en el Ecuador es “[...] una directriz general que refleja la prioridad y voluntad política del gobierno para modificar una situación determinada [...]” (SENPLADES, 2011, pág. 10), es decir, basa su existir en las necesidades o problemas de la sociedad en concordancia con lo que determina el texto constitucional.

Artículo 85.- La formulación, ejecución, evaluación y control de las políticas públicas y servicios públicos que garanticen los derechos reconocidos por la Constitución, se regularán de acuerdo con las siguientes disposiciones: 1. Las políticas públicas y la prestación de bienes y servicios públicos se orientarán a hacer efectivos el buen vivir y todos los derechos, y se formularán a partir del principio de solidaridad. 2. Sin perjuicio de la prevalencia del interés general sobre el interés particular, cuando los efectos de la ejecución de las políticas públicas o prestación de bienes o servicios públicos vulneren o amenacen con vulnerar derechos constitucionales, la política o prestación deberá reformularse o se adoptarán medidas alternativas que concilien los derechos en conflicto. 3. El Estado garantizará la distribución equitativa y solidaria del presupuesto para la ejecución de las políticas públicas y la prestación de bienes y servicios públicos. En la formulación, ejecución, evaluación y control de las políticas públicas y servicios públicos, se garantizará la participación de las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades [...] (CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, 2008).

Para ello, el Ecuador establece las políticas públicas y lineamientos siguientes en el periodo 2013-2017:

- 1) Controlar el cumplimiento de las regulaciones establecidas por la CONVEMAR y otros acuerdos internacionales para la navegación y la seguridad de la vida humana en el mar.
- 2) Articular la normativa nacional a la CONVEMAR en lo relativo al uso sustentable, a la preservación y a la protección de los recursos marino-costeros existentes en los espacios marítimos bajo jurisdicción nacional.

3) Garantizar la soberanía y la seguridad nacional en el mar, en el marco de la CONVEMAR y otros acuerdos internacionales sobre el ámbito oceánico y marino-costero.

A pesar de esto, dichos lineamientos deben ser modificados para el próximo período de gobierno, ya que su tratamiento no puede ser desarrollado únicamente para los puntos que en la actualidad se señalan, sino que debe tener una visión más profunda con el fin de tomar en consideración todos los espacios acuáticos.

Después de que el Ecuador se adhiere a la CONVEMAR, con el propósito de implementar en la legislación interna dicha Convención, mediante decreto ejecutivo 990 de 12 de enero de 2012, se crea la Secretaría Técnica del Mar (SETEMAR) y el Comité Interinstitucional del Mar.

El 20 de octubre del 2014, el Comité Interinstitucional del Mar en ejercicio de sus atribuciones decide aprobar las políticas públicas oceánicas y costeras mismas que se encuentran publicadas en Registro Oficial 383 del 26 de noviembre de 2014; las políticas aprobadas son las siguientes:

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 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 investigación científica y la innovación tecnológica para la 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 soberanos y la seguridad nacional en el mar, en el marco de la CONVEMAR y otros acuerdos internacionales suscritos en el ámbito oceánico y marino-costero.
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 que articule de manera coherente, complementaria y sostenible las diversas intervenciones humanas.

En la actualidad, existe una labor interinstitucional no solo para el cumplimiento de las políticas oceánicas, sino respecto de la seguridad, control, protección y soberanía.

Otro de los miembros del Comité Interinstitucional del Mar es el Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, que tiene como fin el incorporar en el sistema de educación la limitación del territorio ecuatoriano, integrando el área continental, insular y marítima. Sobre la limitación, el 9 de septiembre de 2016 en el Archipiélago de Galápagos, se sella definitivamente sus límites marítimos en el océano Pacífico con Colombia y Costa Rica, recibiendo las cartas náuticas en las que constan los límites marítimos comunes, marcados bajo el principio de equidad.

El Instituto Oceanográfico de la Armada del Ecuador (INOCAR) es el ente que se encuentra a cargo de realizar los estudios de la plataforma marina dentro de los parámetros establecidos en la CONVEMAR.

El 15 de junio de 2016, el Ministerio de defensa elabora el acuerdo ministerial No. 164 por medio del cual delega a la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos (DIRNEA) la facultad para emitir normativa relacionada a la seguridad de la vida humana en el mar, seguridad de la navegación y prevención de la contaminación de los mares. Delega a la Dirección General de Intereses Marítimos (DIGEIM) el trámite y suscripción todo lo referente a las autorizaciones para el ingreso de naves extranjeras con fines turísticos.

De esta manera, se puede evidenciar que lo concerniente al medio marino es una labor de cooperación interinstitucional, lo cual retarda y dificulta la concreción de las iniciativas que cada ente pueda realizar con el fin de cumplir con las políticas oceanográficas, obteniendo como resultados diferentes acuerdos marítimos con los países vecinos de espacios terrestres del Ecuador como lo son Perú y Colombia. Dicha estrategia también les ha servido para seguir entablando relaciones por medio de un orden y organización institucional permitiéndoles tener un convenio marítimo con Costa Rica.

Institucionalidad de la República de Costa Rica

Las instituciones encargadas en realizar proyectos y programas para el desarrollo de las áreas marinas son el Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE) y el Instituto Costarricense de Pesca y Acuicultura (INCOPECA).

El MINAE tiene como misión contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes del país mediante la promoción del manejo, conservación y desarrollo sostenible de los elementos, bienes, servicios y recursos ambientales y naturales del país, cuya gestión corresponda al MINAE por disposición legal o convenio internacional, garantizando la necesaria y plena armonía entre las actividades de desarrollo nacional, el respeto por la naturaleza y la consolidación jurídica de los derechos ciudadanos en esta materia.

Para seguir fortalecido en su capacidad de gestión pública responda a los requerimientos de manejo, conservación y uso sostenible de los recursos ambientales y naturales, bajo el liderazgo del Ministro Rector del Sector de Ambiente y Energía.

INCOPECA es la institución que administra, regula y promueve el desarrollo del sector pesquero y acuícola con enfoque eco sistémico, bajo los principios de sostenibilidad, responsabilidad social y competitividad. Liderará la gestión de las pesquerías y la acuicultura para el aprovechamiento sostenible de los recursos hidrobiológicos.

Las instituciones mencionadas anteriormente son las encargadas de elaborar proyectos sobre las áreas marítimas mediante la cooperación entre las diversas instituciones de Costa Rica, sin embargo poseen planes que están enfocados en las áreas marinas del noreste del Océano pacífico, actualmente la parte de la isla del Coco se ve

rezagada por el gobierno de Costa Rica, no ha podido sacar todo el potencial de recursos marítimos y naturales que posee la isla.

Impacto del Convenio de delimitación Marítima entre la República del Ecuador y la República del Costa Rica

Bajo la conveniencia y necesidad de delimitar los espacios marítimos jurisdiccionales entre los dos países, el impacto es directamente en dos zonas de espacios marítimos clasificados por medio de la CONVEMAR, que son la zona económica exclusiva y la plataforma continental, por parte del Ecuador el Archipiélago de Galápagos y la zona económica exclusiva y la plataforma continental de Costa Rica de la Isla del Coco delimitan el océano Pacífico, en el sector donde se superponen, por las líneas geodésicas que pasan por puntos equidistantes entre los dos países, que están definidas dentro del mismo Acuerdo.

El Convenio estableció una zona especial de 10 millas náuticas de ancho situada a cada lado del límite marítimo entre Ecuador y Costa Rica, estableciendo que la presencia accidental de embarcaciones pesqueras de uno u otro país no será considerada como una violación a las normas pertinentes del respectivo Estado, sin p derechos para ejecutar faenas de pesca o caza en dicha zona especial.

Regulaciones de OMI: Zonas Marinas Especialmente Sensibles:

Mediante la Resolución A.927 (22) de la Organización Marítima Internacional, aprobada el 29 de noviembre de 2001, se establecen las Directrices para la designación de Zonas Especiales en virtud del Convenio MARPOL 73/78 y las Directrices para la determinación y designación de Zonas Marinas Especialmente Sensible. Esta Resolución fue posteriormente enmendada por la Resolución A.982 (24), adoptada el 1 de diciembre de 2005, que establece las Directrices Revisadas para la Determinación y Designación de Zonas Marinas Especialmente Sensibles.

Con base en la Resolución A.927(22), Ecuador formalizó la Declaración del Archipiélago de Galápagos como Zona Marina Especialmente Sensible ante el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) en su sesión 51 del día 24 de diciembre de 2003. Posteriormente, mediante la Resolución MEPC.135 (53), adoptada el 22 de julio

de 2005, por el Comité de Protección del Medio Marino, se designa el Archipiélago de Galápagos como Zona Marina Especialmente Sensible (ZMES).

Es importante destacar que la designación de las ZMES establecidas por las Directrices adoptadas por la OMI hace referencia a la aplicación consistente de las prescripciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Características del tráfico marítimo

Factores operacionales: las actividades marítimas desarrolladas en el área insular de Galápagos obedecen a cinco actividades principales: de tipo turístico y pesquero, de extracción de productos del mar por especies, actividades deportivas sectoriales y de transporte de pasajeros de nivel doméstico, mediante el empleo de embarcaciones menores o de embarcaciones pesqueras artesanales adaptadas.

Tipos de buques que operan en el área: existe un número eventual de embarcaciones de tráfico internacional de un promedio de 2 a 3 naves anuales que pasan por fuera de la Zona de la Reserva Marina de Galápagos (40 millas náuticas), transportando, por lo general, material contaminante y residuos radioactivos.

Igualmente, existen embarcaciones de carga general de tráfico internacional que pasan aproximadamente a 20 millas de la Isla Isabela, las cuales toman la ruta hacia Panamá, pero manteniendo siempre distancia de la Zona de Reserva Marina de Galápagos.

Regulaciones nacionales: la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral de Ecuador es el organismo responsable de prevenir y controlar la contaminación por hidrocarburos y sustancias nocivas, conforme el Reglamento de la Actividad Marítima vigente y a los Convenios Internacionales a los cuales el Ecuador está adherido (MARPOL 73/78; SOLAS; CLC 69; STCW 65 enmendado; Cooperación OPRC 1990, y los Convenios del Plan de Acción del Pacífico Sudeste para la Protección del Medio Marino y la Zona Costera del Pacífico Sudeste).

Regulaciones ante la OMI

El Gobierno de la República del Ecuador, considerando la competencia de la Organización Marítima Internacional (OMI), propuso y solicitó las siguientes Medidas de Protección en el Comité (MEPC) 51, aprobándose posteriormente mediante Resolución MEPC.135 (53) adoptada el 22 de julio de 2005.

Dentro de las normas e instrumentos regionales e internacionales adoptados por Organismos competentes y cuando las circunstancias y resultado del monitoreo ambiental de la zona lo requieran, el Ecuador se reservó el derecho de incluir las medidas que sean necesarias para aumentar la protección del medio marino contra la contaminación ocasionada por los buques y el vertimiento de desechos en la jurisdicción del Archipiélago de Galápagos.

Repercusiones en la navegación

Las medidas descritas para la ZMES no suponen una repercusión apreciable para la navegación internacional, ya que en la actualidad las grandes rutas oceánicas muy poco atraviesan las aguas que están en el interior de las coordenadas graficadas de la ZMES de Galápagos. Con respecto a las restricciones de la Zona por Evitar, graficada igualmente mediante las coordenadas respectivas del MEPC.135 (53), no afectan al tráfico marítimo en tránsito por esas aguas.

Los buques de otros Estados con derecho a inmunidad soberana navegarán en la ZMES de Galápagos y en la Zona por Evitar con arreglo a las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, otros instrumentos pertinentes y a la legislación nacional.

A continuación, se puede observar en el mapa siguiente la afectación del Acuerdo entre Costa Rica y Ecuador, consistente en una cesión de espacio del Mar Territorial de la Isla Cocos, al Archipiélago de Galápagos.

Imagen 2: Límite marítimo Ecuador-Costa Rica: área de afectación



Fuente: <https://www.elpais.cr>

En este mapa, se puede visualizar la delimitación del Archipiélago de Galápagos detallado por el Comité de Protección del Medio Marino. La zona adoptada por la República de Ecuador y la República de Costa Rica coincide con las iniciativas de algunos países a nivel mundial para el establecimiento de zonas de protección marinas (MPA, por sus siglas en inglés), ya sea por iniciativa individual o de carácter regional.

Situación de las islas Galápagos y la Islas del Coco frente al convenio de delimitación marítima entre Ecuador y Costa Rica

En esta parte de la investigación, se abordará la situación de Galápagos y el convenio de delimitación marítima entre Ecuador y Costa Rica. Se iniciará con un pequeño antecedente acerca del archipiélago y finalmente la expansión de su plataforma continental y zona exclusiva que dan límite con la Isla del Coco en Costa Rica.

Las islas Galápagos se encuentran localizadas alrededor de 0° 00' Latitud / 090° 00' Longitud Oeste, a 1000 Km al oeste de la costa sudamericana. Este archipiélago oceánico alberga dos de los más importantes Patrimonios Naturales de la Humanidad: el Parque Nacional Galápagos creado en 1959 y la Reserva Marina de Galápagos en 1998.

Galápagos está conformado por 15 islas principales más 107 islotes y rocas, que en su totalidad suman una superficie aproximada de 788.200 hectáreas, de las cuales el 97% es área de Parque Nacional terrestre (761.844 ha) y el 3% restante destinado al uso y usufructo de las comunidades locales. Por otro lado, la Reserva Marina de Galápagos tiene una superficie de 135.000 Km², lo cual la convierte en la segunda reserva marina más grande del mundo, tras la Gran Barrera de Arrecifes australianos.

Benítez (s.f.), en su investigación sobre la Reserva Marina de Galápagos, establece que en el área marina de Galápagos se han reportado más de 447 especies de peces representados en 92 familias y un endemismo del 17%; aunque los arrecifes de coral no son tan representativos como en otras islas tropicales, éstos se encuentran representados por 50 especies, y del total, el 30% es endémico. Están presentes varias especies de mamíferos marinos como ballenas, delfines y lobos marinos, en un total de 24, con dos endemismos; esto motivó también la declaratoria de Santuario de Ballenas con 16 especies que son avistadas regularmente.

Debido a la biodiversidad que tiene Galápagos, se dictaron ciertas Regulaciones Específicas para el Archipiélago de Galápagos, considerando la gran trascendencia que tiene el archipiélago, tanto a nivel nacional, como internacional, por sus características ecológicas únicas en el mundo.

Zona Especial Galápagos

Las islas Galápagos están protegidas por un sistema legal sustentado en la Constitución Política del Ecuador, existiendo diversos cuerpos legales vigentes, cuyo fin es cuidar la biodiversidad del archipiélago.

La creación política del Archipiélago de Galápagos surge a través del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía Descentralización el 11 de junio de 2015, que lo declara como **ÁREA NATURAL PROTEGIDA**.

Galápagos es una Reserva Marina de uso múltiple y administración integrada de acuerdo con la Ley Forestal y de Conservación de Áreas Naturales y Vida Silvestre. La integridad de la Reserva Marina comprende toda la zona marina dentro de una franja de cuarenta millas náuticas medidas a partir de las líneas de base del archipiélago y las aguas interiores.

En cambio, el Área Marina de Protección Especial se encuentra a partir de la línea de base del Archipiélago para regular el transporte de productos tóxicos o de alto riesgo en esa zona. Estos límites podrán ser aumentados de conformidad con los acuerdos internacionales y a las investigaciones científicas realizadas para el efecto.

De igual forma, la descrita Ley Orgánica de Galápagos establece las regulaciones existentes para las embarcaciones que transiten dentro de sus aguas, las cuales implican el registro de sus tránsitos a través de los armadores y éstos a su vez ante la Autoridad Marítima Nacional.

Por ello, el convenio firmado entre Costa Rica y Ecuador solo impacta a ambas naciones debido a la cesión de espacio pactado entre éstas, la cual se efectuó en las zonas donde colindan una con la otra en virtud de las referencias de Isla del Coco de Costa Rica y el Archipiélago de Galápagos de Ecuador.

Situación de la Isla del Coco

La Isla del Coco se convirtió en un Parque Nacional en 1978 y fue declarada Patrimonio de la Humanidad en 1997 gracias a la UNESCO. La Isla del Coco está localizada a unos 550 km de la costa del Pacífico, y se tarda al menos 36 horas para llegar a ella. Debido a su clima húmedo y oceánico, la Isla del Coco tiene una gran variedad biológica dentro del mar.

La Isla del Coco, ubicada a 330 millas de la península de Nicoya, adquirió el derecho a una zona económica exclusiva marcada por un radio de hasta 200 millas de longitud. Esto hizo aumentar el territorio marítimo del país extraordinariamente, hasta intersectar, por un lado, el territorio marítimo del archipiélago islas Galápagos. Territorios marítimos costarricenses y ecuatorianos, que era necesario delimitar, en vista de que las islas se encuentran a menos de 400 millas de distancia.

Convenios alcanzados con la delimitación marítima de Ecuador y Costa Rica

Convenio de Cooperación Interinstitucional entre el Ministerio de Defensa Nacional, Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración y la Secretaría Técnica del Mar

Actualmente, dentro de la ejecución del Convenio Tripartito suscrito entre Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, Ministerio de Defensa y la Secretaría Técnica del Mar, firmado el 19 de agosto del 2012, se tiene por objeto afianzar y fortalecer la cooperación entre las partes intervinientes.

El Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Dirección General de Intereses Marítimos DIGEIM y el Instituto Oceanográfico de la Armada INOCAR, es el organismo encargado de efectuar análisis estratégicos de océano-política, desarrollo marítimo y conciencia marítima; desarrollar estudios sobre el manejo integrado de las zonas marino-costeras; disponer de infraestructura y embarcaciones adecuadas para efectuar los trabajos de investigación oceanográfica, hidrográfica, prospección geológica y geofísica; asimismo, cuenta con el personal técnico-científico para realizar los estudios relacionados con la extensión de la plataforma continental.

El Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana es el órgano central que orienta y ejecuta la política exterior del Estado ecuatoriano, así como es el gestor de las relaciones diplomáticas y de los acuerdos internacionales. Son de su competencia la defensa, en el orden diplomático, de la personalidad, soberanía, independencia e integridad territorial del Estado ecuatoriano; las cuestiones territoriales y limítrofes del Estado; la absolución de las consultas relativas a la determinación del trazado y enunciado de las líneas de frontera; las relaciones que mantiene el Ecuador con otros Estados y organizaciones internacionales; y todas las demás cuestiones oficiales de carácter internacional (Ley Orgánica del Servicio Exterior, 2010, págs. 3-4).

La ventaja que posee Ecuador es que cuenta con organismos encargados de efectuar el análisis estratégico para llevar a cabo los acuerdos de delimitación marítima. Dispone de infraestructura óptima para verificar los trabajos de investigación

oceanográfica, contando con el personal técnico-científico para realizar los estudios relacionados con la extensión de la plataforma continental.

La Secretaría Técnica del Mar es la entidad del Estado creada mediante el Decreto Ejecutivo 990 del 29 de diciembre del 2011, encargada de coordinar y efectuar exposiciones concernientes con el avance de la zona marino-costero; en ese sentido, se adjudicaron los derechos, los deberes y las obligaciones constantes en acuerdos, contratos e instrumentos jurídicos nacionales e internacionales suscritos por la Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar; asimismo, es la ejecutora del Proyecto denominado: “DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS MARINOS ACORDE CON LA CONVEMAR” tiene como objetivo efectuar los estudios para consolidar los límites marítimos con los países vecinos, realizar los estudios y preparar la información científica y técnica de apoyo técnico-científicos para la extensión de la plataforma continental ecuatoriana.

En este sentido, las tres partes alcanzaron los siguientes logros:

- a) Ejecutar los estudios de desarrollo marítimo, gobernanza de los mares, océano-política, y conciencia marítima acorde con el marco jurídico internacional.
- b) Preparar proyectos de leyes, decretos, acuerdos y resoluciones que tengan por objeto armonizar la legislación nacional con las disposiciones de la CONVEMAR.
- c) Coordinar con las partes de este Convenio, previo a la suscripción de cualquier instrumento complementario a la CONVEMAR.
- d) Preparar a los funcionarios públicos para que puedan representar al Ecuador en las diferentes instancias u organismos creados por la CONVEMAR.

Propuestas Ecuador-Costa Rica en el Corredor Marino del Pacífico Este Tropical (CMAR)

La iniciativa regional del CMAR tiene como propósito instaurar una red de áreas marítimas protegidas que acceda a la gestión sostenible y conservación de la biodiversidad y de los recursos marinos y costeros, mediante estrategias gubernamentales conjuntas en las que se incluya a la sociedad civil y organismos

internacionales de cooperación. En la iniciativa del CMAR, participan Costa Rica, Panamá, Colombia y Ecuador. Su enfoque actual es netamente ambiental y es coordinado por los Ministerios de Ambiente de cada país.

El Ecuador ha propuesto el fortalecimiento del CMAR con el fin de integrar tres ejes temáticos adicionales al trabajo de coordinación regional ambiental: pesca, turismo responsable y seguridad y control, en donde las cancillerías actúan como instancias ejecutoras. La propuesta busca integrar esos tres ejes temáticos adicionales con el fin de fortalecer la participación y coordinación regional. Además, incorpora, como objetivo específico, el tema de "control y vigilancia para la pesca ilegal".

El fortalecimiento del CMAR permitirá ampliar la posibilidad de trabajar en conjunto con la comunidad internacional – cooperantes y con las ONG para impulsar procesos regionales ambiciosos. Ecuador, en este proceso de fortalecimiento del CMAR, propone asumir la Presidencia y Secretaría Pro Tempore del CMAR para el trienio abril 2014-2017.

La política exterior de Ecuador frente a Costa Rica está enfocada en impulsar el fortalecimiento del CMAR con el objeto de consensuar una declaración que impulse la reforma de CMAR, y lograr que Ecuador asuma la Presidencia y Secretaría Pro Tempore del CMAR.

Otro aspecto para lograr es establecer una Estrategia Regional de Control, Vigilancia y Gestión de los Espacios y Recursos Marinos en el marco geográfico del Pacífico Este Tropical, lo cual aspira a ser obtenido en la Primera Reunión Regional de Ministros de Relaciones Exteriores, Ambiente, Defensa, Seguridad Pública y Autoridades Marítimas y de Pesca (Dirección de Relaciones Vecinales, Ministerio de Relaciones Exteriores, 2014).

Por su parte, Costa Rica propone buscar el apoyo a su propuesta de estrategia de control, vigilancia y gestión de los espacios y recursos marinos, pero fuera del marco del CMAR. Esto implicaría una duplicidad de esfuerzos junto a la iniciativa de CMAR. Costa Rica mantiene la posición donde no se incluya el tema de vigilancia y seguridad del corredor, relacionada con su propuesta de Estrategia Regional de Control, lo cual de

acuerdo con la Misión Diplomática de Ecuador en Costa Rica, es un “punto difícil de llegar a un acuerdo”.

CONCLUSIONES

- La delimitación marítima entre los Estados se ha convertido en un aspecto estratégico y necesario para las naciones, pues representa los intereses de ejercer su derecho de mar sobre los espacios marítimos. El derecho de mar, al cual todos los países ribereños tienen derecho, jurisdicción y soberanía, es por la presencia de intereses marítimos. Para que los Estados puedan desarrollar actividades de aprovechamiento de los recursos dentro de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, la delimitación marítima se ha vuelto importante para las naciones, ya que el mar ha sido una de las fuentes principales de alimento, medio de transporte y forma de vida a nivel mundial.
- El acceso a los mares es un motivo de conflictos entre países, por ejercer su soberanía y tener el acceso a la explotación y exploración de los recursos naturales de este espacio, tal como fue el caso de Nicaragua y Honduras. Dichos países poseían islas consideradas como espacios terrestres donde se puede ejercer jurisdicción nacional, que les permitió tomar en cuenta a la hora de delimitar los espacios marítimos y así extender su plataforma continental y su zona económica exclusiva. Otro caso similar se presentó con Colombia y Nicaragua con el Archipiélago de San Andrés, donde tenían derecho a la expansión de su plataforma continental y zona económica exclusiva las que limitaban con Nicaragua, por tanto, es un caso similar al que se dio con Ecuador y Costa Rica.

A partir de ello, se puede percibir que la necesidad de establecer los límites marítimos entre las naciones cada vez es más frecuente por los recursos naturales marítimos que estos lugares puedan tener. La CONVEMAR es un instrumento jurídico que ha sido esencial para entablar relaciones multilaterales y bilateral para que se puedan llevar a cabo los acuerdos obteniendo resultados de desarrollo a nivel nacional y regional.

En el nuevo derecho del mar, es fundamental comprender que los espacios marinos y submarinos se dividen en siete categorías, determinadas por el grado de dominio estatal que sobre ellos se ejerce: el Estado o la comunidad internacional: Mar Territorial, Aguas Interiores, Zona Contigua, Plataforma Continental, Zona Económica Exclusiva, Alta Mar, Fondos Marinos y

Oceánicos. Los espacios marítimos con el objetivo de demarcación de límites son el Mar Territorial, la Zona Contigua, la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental.

- Las negociaciones, pese a que fueron retomadas después de casi 30 años cuando se iniciaron los trabajos técnicos por parte de la Comisión de Coordinación de Expansión de la Plataforma Continental y las delegaciones por parte de Costa Rica y Ecuador, permitieron establecer puntos base como son las islas Galápagos y del Coco, donde se pudieron llevar a cabo convenios internos para cada país. Una de esos convenios fue el de cooperación institucional entre el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de Costa Rica, y el Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana de Ecuador, el cual es un hecho que permitió consolidar las relaciones diplomáticas entre ambos países.

Sin embargo, por parte de lo que fueron los acuerdos y la visión del Convenio de Delimitación Marítima, para la negociación no fue posible profundizar debido a la desactualización y poca información por parte de Costa Rica. Esto genera como conclusión que, pese a que el convenio se realizó y se aprobó por parte de la Asamblea Legislativa de Costa Rica en el 2015, no se le han dado la importancia para llevar a cabo programas enfocados en el desarrollo y aprovechamiento de estos nuevos espacios marítimos.

- La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, desde 1994, se convierte en la nueva generación del Derecho del Mar, extractando una serie de normativas marítimas internacionales que regulan el uso, manejo y aprovechamiento de los mares; éste es el mayor instrumento legal a nivel mundial, que regula el acceso de los países al mar y al beneficio de sus recursos.
- Los recursos naturales encontrados a lo largo de las zonas marítimas propuestas por la CONVEMAR son de exclusiva propiedad de los Estados ribereños, y éstos tienen la facultad exclusiva de exploración, explotación, concesión o conservación de dichos recursos. En términos de soberanía, los Estados ribereños tienen derechos soberanos sobre estos recursos vivos o no vivos que se encuentran dentro de su jurisdicción nacional.

- El Convenio de Delimitación Marítima fue realizado con el fin de extender sus plataformas continentales y la zona económica exclusiva (ZEE), con el fin de fomentar la cooperación técnica en los dos Estados por medio de investigación de los recursos naturales que estos espacios posean. Por otro lado, una vez aprobado el convenio y registrado ante la ONU en el 2017, la cooperación en la cual los dos países quedaron de acuerdo en desarrollar se ha visto rezagada.
- La cooperación está obstaculizada en lo referente a la zona marítima debido a que Costa Rica no le da el énfasis necesario a la Isla del Coco y a los enriquecedores recursos marítimos del lugar por causa de la dificultad principal que es el transporte hacia la isla. Mientras tanto, por parte de Ecuador, el archipiélago de Galápagos es un lugar turístico y con una actividad económica activa con embarcaciones pesqueras y actividades turísticas. Por lo anterior, el tema de cooperación entre las dos naciones se ha visto mermado sobre todo por el gobierno costarricense.
- En relación con el impacto de la extensión de la plataforma continental y de la zona económica exclusiva en Ecuador y Costa Rica, con la expansión a 200 mm de la plataforma continental, cada país puede ejercer su jurisdicción nacional en el espacio marítimo establecido. En el caso de que por accidente una embarcación se encuentre en el área marítima del otro, ésta no estará violentado su jurisdicción. Cabe recalcar que esto no les da derecho a estar pescando o cazando en la zona, ya que solo pueden transportarse libremente. La expansión de las zonas marítimas para los Estados ribereños en su mayoría son un beneficio para el Estado Nacional. En el caso de Costa Rica, pareciera que no, pues el Gobierno no le ha dado la importancia necesaria a estas áreas debido a que no posee los recursos infraestructurales y carece de programas dirigidos al desarrollo de la Isla del Coco.

Mientras tanto, para Ecuador el impacto en esta nación es mucho más que en Costa Rica, debido a que Ecuador considera que el mar es un elemento determinante de las relaciones del país con otros Estados, pues al haberse ampliado a 200 millas marinas y con los beneficios que otorga la CONVEMAR con la extensión de la plataforma continental de las islas Galápagos, posee un territorio marítimo del 84% y un 16% de territorio terrestre.

Al destacarse que el gobierno ecuatoriano instituye objetivos nacionales para el desarrollo económico del país, éstos están direccionados hacia los territorios marítimos del país y todos sus recursos, como una manera para lograr beneficios derivados del aprovechamiento racional de dichos recursos.

- En lo referente al proceso de la firma del Convenio de Delimitación Marítima, éste fue realizado en el marco de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar. Como instrumento jurídico, la CONVEMAR ofrece beneficios a los Estados ribereños en lo relacionado con la expansión de la plataforma continental y la jurisdicción que pueden ejercer sobre los espacios marítimos.

El proceso en un inicio se realizó mediante reuniones bilaterales entre los presidentes de cada país. Luego, las siguientes reuniones estuvieron a cargo de los cancilleres de Ecuador y Costa Rica, donde se tomaron las respectivas medidas en lo que sería la delimitación marítima con las delegaciones de cada país y con la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, que estaba encargada de rendir informes sobre los estudios realizados en el área del mar de Ecuador y Costa Rica, tomando como base las islas Galápagos y del Coco.

La CONVEMAR fue necesaria para realizar el Convenio Marítimo entre la República del Ecuador y la República de Costa Rica, basándose en los principios y en las normativas. En el artículo 76, se determina que un Estado ribereño tiene derecho a una plataforma continental de 200 mn de amplitud, aun cuando la prolongación natural de su territorio no llegue a esa distancia. Tal es el caso de los márgenes activos, lo cual se denomina plataforma jurídica, que serán bajo la conformidad de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental.

Además, se detalla en forma clara y precisa la protección y el reconocimiento del Parque Nacional y la Reserva Marina como Patrimonio Natural de la Humanidad, garantizando la protección ambiental de Galápagos y de la Isla del Coco. Por tanto, el convenio se firma bajo el marco de la CONVEMAR debido a que los dos países forman parte del convenio y se les permitió llegar a un mutuo acuerdo en igualdad de condiciones para delimitar sus espacios marítimos y seguir con las relaciones diplomáticas entre Ecuador y Costa Rica. Por consiguiente, se convirtieron en países vecinos por fronteras marítimas.

RECOMENACIONES

Se recomienda a los Estados que son parte de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho De Mar (CONVEMAR) seguir siendo parte, considerando que es un instrumento jurídico con directrices claras en lo que representa para cada Estado el derecho de mar, sirviendo también como un mediador entre los conflictos marítimos que se puedan generar entre Estados con el fin de solucionar los conflictos de manera pacífica, lo cual origina nuevos acuerdos para el desarrollo del sistema internacional, regional y nacional.

Ecuador debe seguir desarrollando los proyectos encaminados a la explotación y exploración de la Plataforma Continental, el cual es un beneficio que se le otorgó con el convenio firmado con Costa Rica. Además, debe fomentar el turismo en el Archipiélago de Galápagos por medio de cruceros que hacen uso de los puertos de esta región. También, debe promover los estudios marítimos a instituciones nacionales como la Armada Marina del Ecuador, con el fin explotar los recursos naturales y seguir atrayendo la investigación científica al país.

Costa Rica, pese a la firma del Convenio Marítimo con Ecuador, no le ha dado la importancia necesaria a los espacios marítimos de la Isla del Coco. Considerando que Costa Rica se ha destacado por los lugares turísticos que posee a nivel Centroamérica y siendo un país en donde su principal ingreso es el turismo, las Islas del Coco poseen una biodiversidad única en el mundo con recursos naturales, los cuales pueden ser utilizados para el desarrollo sostenible del país.

Es importante recomendar al Gobierno de Costa Rica la promoción de un plan de desarrollo en el área marítima de la Isla del Coco con el fin de que se active la cooperación técnica y financiera por parte del sistema internacional para lograr acuerdos que incentiven el turismo en dicha isla.

Finalmente, el Gobierno de Costa Rica debe exigir a las instituciones como MINAE e INCOPECA, quienes son las encargadas de administrar las áreas marinas protegidas y las áreas marinas de pesca, la creación de proyectos

enfocados en la Isla del Coco, ya que en la actualidad tienen proyectos enfocados en el área marítima del Pacífico Norte.

Finalmente, se recomienda a Ecuador y a Costa Rica que retomem los lazos de cooperación técnica, el cual es uno de los propósitos establecidos en la firma del convenio para que puedan proseguir con los objetivos siguientes: fomentar la investigación científica y tecnológica en las áreas marinas, y obtener beneficios claros para el desarrollo de cada país.

Referencias bibliográficas

Amp.gob. pa. (s.f.) *El Acuerdo sobre Delimitación Marítima entre Ecuador y Costa Rica*.

Obtenido desde: <http://www.amp.gob.pa/informe.pdf>

CENAT (s.f.) *Centro Nacional de Alta Tecnología*. Obtenido desde:

<http://www.cenat.ac.cr/es/proyectos/>

C.I.J. (1982). *Plataforma continental (Túnez v. Jamahiriya Árabe Libia)*. CORTE

INTERNACIONAL DE JUSTICIA. Obtenido desde:

<https://www.dipublico.org/C.I.J./doc/44.pdf>

C.I.J. (1984). "Delimitación de la frontera marítima en el área del Golfo de Maine".

CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA. Obtenido desde:

<https://www.dipublico.org/C.I.J./doc/44.pdf>

C.I.J., C. I. (1895). "Plataforma continental". *Jamahiria árabe Libia/Malta*, 39-88.

Recuperado el 20 de octubre de 2018, desde: <http://arqueologia-diplomacia-ecuador.blogspot.com/2011/01/el-derecho-de-la-delimitacion-maritima.html>

C.I.J. (1969). "Plataforma continental del Mar del Norte". *De acuerdo con el artículo 6.1*

de la Convención sobre Plataforma Continental de 1958, (pág. 80). Barcelona .

Comisión Europea, C. (10 de noviembre de 2016). *Gobernanza internacional de los*

océanos: la contribución de la UE. Obtenido desde:

https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/ocean-governance_es

CONVEMAR (1982). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*.

Obtenido desde:

<https://portals.iucn.org/library/sites/library/files/documents/2001053-Es.pdf>

Convenio de Diversidad Biológica y su Protocolo de Nagoya (junio de 1992).

CONVENIO SOBRE DELIMITACIÓN MARÍTIMA ENTRE ECUADOR Y COSTA RICA (16 de

diciembre de 2014). "Convenio Dictamen de la Corte Constitucional 5".

Recuperado el 28 de octubre de 2018, desde:
file:///C:/Users/User/Desktop/TESIS/8_CONVENIO_SOBRE_DELIMITACION_MA
RITIMA_ENTRE_ECUADOR_Y_COSTA_RICA_16_dic_2014.pdf

Correa Delgado, R. (30 de abril de 2014). "Discurso de la ceremonia militar de cambio de mando del Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas. *Discurso, 30. Quito, Pichincha, Ecuador: SECOM.*

CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA (1985). "Plataforma continental". *Jamahiriya Árabe Libia v. Malta.* Obtenido desde:
<https://www.dipublico.org/C.I.J./doc/44.pdf>

CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA (2001). "Delimitación marítima y otras cuestiones territoriales entre Qatar y Bahrein".

Dirección Parque Nacional de Galápagos Galápagos (2014). "Datos Generales del Parque Nacional Galápagos".

El Comercio (07 de mayo de 2016). "Delimitación marítima entre Ecuador y Costa Rica se revisará en el Pleno mañana". Obtenido desde:
<http://www.elcomercio.com/actualidad/delimitacion-maritima-ecuador-costarica-asambleanacional.html>

Gobierno de Costa Rica (08 de setiembre de 2016). "Costa Rica y Ecuador intercambiarán notas de ratificación del Convenio sobre Delimitación Marítima. Obtenido desde: <https://presidencia.go.cr/comunicados/2016/09/costa-rica-y-ecuador-intercambiaran-notas-de-ratificacion-del-convenio-sobre-delimitacion-maritima-2/>

González, M. (14 de junio de 2014). "Desafíos de la Política Exterior Costarricense: Hacia la consolidación de una política de Estado". *Presentación del Ministro de Relaciones Exteriores y Culto de Costa Rica.* Universidad de Costa Rica. .

Hernández, R. (2010). *Metodología de la investigación.* (Quinta ed.) México D.F.: McGRAW-HILL/ INTERAMERICANA, S.A DE C.V.

INOCAR (23 de julio de 2018). *Instituto Oceanográfico de la Armada*. Recuperado el 8 de noviembre de 2018, desde: www.inocar.mil.ec: www.inocar.mil.ec

Kimball, L. (2003). *La Gobernanza Internacional del Océano*. UICN- the word conservatin union.

La Nación (21 de 04 de 2014). "Costa Rica firma tratado limítrofe marítimo con Ecuador". Obtenido desde: <https://www.nacion.com/el-pais/gobierno/costa-rica-firma-tratado-limitrofe-maritimo-con-ecuador/JHSWN6QYLFHSZANHGZUNVN4F6A/story/>

Lara, C. (25 de 01 de 2011). "El Derecho de la Delimitación Marítima". *AFESE N. 37*, 68-80. Obtenido desde: <http://arqueologia-diplomacia-ecuador.blogspot.com/2011/01/el-derecho-de-la-delimitacion-maritima.html>

León, F. P. (9 de agosto de 2016). "Delimitación marítima entre Costa Rica y Ecuador". América Latina. Obtenido desde: <https://www.alainet.org/es/articulo/180113>

Ley Orgánica del Servicio Exterior (2010). "Legislación del Servicio Exterior, Diplomático y Consular (Vol. XII)". *Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones*.

Ministerio de Relaciones Exteriores (01 de abril de 2006). *Plan General de Política Exterior*. Ministerio de Relaciones Exteriores de Ecuador.

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto. (29 de noviembre de 2017). Costa Rica. Obtenido desde: <https://www.rree.go.cr/?sec=servicios&cat=prensa&cont=593&id=3783>

Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana (s.f.) "Delimitación marítima entre Costa Rica y Ecuador". Gobierno de Ecuador.

Riera, J. A. (12 de marzo de 2011). *EL PROCESO DE DELIMITACIÓN MARÍTIMA EN LA JURISPRUDENCIA INTERNACIONAL*. Universidad de Chile. Recuperado el 30 de octubre de 2018, desde: http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/110913/de-Hernandez_j.pdf?sequence=1

- Rodrigo, B. (Ed.) (20 de junio de 2014). *Enciclopedia de la Política*. Recuperado el 11 de setiembre de 2018, desde: www.encicloedia delapolitica.org/
- Rojas, H. M. (15 de agosto de 2007). *Los topo-traidores de la Convemar*. Recuperado el 24 de setiembre de 2018, desde: <http://www.voltairenet.org/article150798.html>
- Vega, G. (abril de 2018). *COLOMBIA Y LA CONVENCIÓN DE NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR: ANÁLISIS JURÍDICO FRENTE AL DILEMA DE LA RATIFICACIÓN*. Obtenido desde: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-34372018000100105
- Vega, G. A., Peña, A. S., & Piñerez, J. C. (24 de junio de 2015). *La delimitación marítima en el contexto de la desaparición del territorio estatal como consecuencia del cambio climático: análisis de los problemas jurídicos procedimentales y sustanciales de un escenario ya no tan hipotético*. Obtenido desde: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-00122015000200010#n61
- Weil, P. (1998). *Perspective du Droit de la Délimitation Maritime*. (É. A. Pedone, Editor) Recuperado el 02 de octubre de 2018, desde: <http://arqueologia-diplomacia-ecuador.blogspot.com/2011/01/el-derecho-de-la-delimitacion-maritima.html>