

URGENTE REEMPLAZO DEL B.A.E. “ORION”

La Constitución de la República, 2008, artículo 4, señala: “*El territorio del Ecuador constituye una unidad geográfica e histórica... Este territorio comprende el espacio continental y 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, Sus límites son los determinados por los tratados vigentes.* (El subrayado es mío)

Conviene aclarar que nuestra Carta Magna fue aprobada cuatro años antes de la adhesión del Ecuador a la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, CONVEMAR*, 1982; por ello, consta como uno de los elementos del territorio nacional “la plataforma submarina” y en el texto de este instrumento multilateral está como “plataforma continental”. De otra parte, al referirse a los “tratados vigentes” se debe tomar en cuenta que dicho documento internacional cae en esta categoría y, por tanto, forma parte de nuestra normativa.

Ecuador adhirió a la CONVEMAR en 2012; esta Convención, en el artículo 76, dispone que: “*la plataforma continental de un estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial ...*”.

Por tanto, nuestro país, puede extender su plataforma hasta una distancia de 350 millas marinas (200+150); ello, significa un aumento de alrededor 260.000 km² de nuestro territorio marítimo, pero la complejidad de la exploración y explotación de los recursos no vivos, con el consiguiente beneficio que ello implica, demanda un alto nivel científico y tecnológico.

Lamentablemente, nuestro país demoró demasiado en ser miembro de la CONVEMAR, en parte por la falta de conocimiento del sector político y privado respecto a las bondades de este instrumento que constituye una especie de Código marítimo mundial, al que deben sujetarse los países miembros y cuya misión es de la precautelar el medio ambiente marino, especialmente en lo que atañe a la explotación de sus recursos, sobre los cuales hace énfasis que deben tener un tratamiento sustentable y que contribuyan a una distribución equitativa de los recursos vivos y no vivos que se hallan en los océanos y mares del mundo.

Esta posición negativa, en contra de la Convención, se mantuvo durante muchos años y se explica, en parte, por la posición nacional y la de Perú y Chile, con los cuales Ecuador asistió a la *Primera Conferencia sobre Exploración y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur* y que propició la *Declaración sobre Zona Marítima o de Santiago, del año 1952*, en la que proclamaron “*como norma de su política internacional marítima, la soberanía y jurisdicción exclusivas que a cada uno de ellos corresponde sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países, hasta una distancia mínima de 200 millas marinas desde las referidas costas*” y que en “*strictu sensu*” constituye “una proclama sobre mar territorial”¹

Dicha posición tripartita fue considerada como territorialista, es decir, que los países firmantes acordaron que les correspondía un control total sobre ese segmento marino y, por lo mismo, que la explotación y defensa de los recursos vivos y no vivos que se encuentren, en él, les correspondía exclusivamente a dichos Estado ribereños y en favor de sus poblaciones, con exclusión de los demás de la comunidad internacional.

De otro lado, es menester recordar que el Código Civil vigente, en el artículo 609 dispone: “*El mar adyacente, hasta una distancia de doscientas millas marinas..., es mar territorial y de dominio nacional*”.

¹ Claude Lara Brozzesi: “*El Ecuador y la Declaración sobre Zona Marítima*”. Pág.73.

Por tanto, todavía, consta en nuestra legislación que la anchura de nuestro mar es de doscientas millas marinas, en contraposición a lo que dispone la CONVEMAR, esto es, que el mar territorial de los Estados es de 12 millas, donde cada país ejerce soberanía plena y 188 de zona económica exclusiva, en la cual tiene derechos exclusivos sobre los recursos vivos de la superficie y los no vivos que se hallan en la plataforma continental. En la realidad, sumados los dos segmentos alcanzan las doscientas millas proclamadas en 1952 y que se mencionan en nuestro Código Civil, Libro II.

Sin perjuicio de lo anterior, se debe tomar en cuenta que las disposiciones legales internas deben estar acordes con las que se mencionan en un instrumento multilateral como es la CONVEMAR; por ello, es necesario que el artículo 609 debe reformularse, dejando en claro que la anchura de nuestro mar es de 12 millas de mar territorial y 188 de zona económica exclusiva.

Regresando al tema de la plataforma continental y de la capacidad de cada país de extender la misma, debe aclararse que, para ello, se necesita presentar ante la *Comisión de Límites* -dentro de los diez años siguientes de vigencia de la Convención para determinado país- un estudio preliminar que contenga los fundamentos de hecho y de derecho que sustenten el acogerse a tal procedimiento. En el caso ecuatoriano, y dado que adherimos a la CONVEMAR en el 2012, dicho plazo fenece en el 2022.

Al referido estudio, es necesario acompañar las bases científicas y técnicas que permitan a la Comisión de Límites conceder la aprobación para extender la Plataforma ecuatoriana más allá de las doscientas millas marinas “*contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial*”², límite exterior que no puede exceder de 350 millas.

En nuestro país, la Armada del Ecuador, a través del Instituto Oceanográfico, INOCAR, tiene la responsabilidad de llevar a cabo los estudios científicos sobre nuestra heredad en el mar, para cuyo efecto ha utilizado el **BAE** (*Buque de la Armada ecuatoriana*) “**Orión**”, con el cual se realiza la investigación oceanográfica.

Este navío fue fabricado en Japón e hizo su primera navegación el 15 de junio de 1981³ y “*su misión es ejecutar investigación hidrográfica y oceanográfica a fin de contribuir a la obtención de la cartografía náutica nacional y al conocimiento de nuestro mar territorial, su fondo y subsuelo marino correspondiente*”.⁴

Al principio el “Orión” contaba con un equipo “monohaz” el cual recogía únicamente datos específicos, pero después se logró incorporarle un sistema “multihaz” que obtiene mucho más información y realiza una batimetría profunda.

El primer crucero de investigación, hacia la Antártida, se realizó en 1987 bajo el mando del CPFG-EM Hernán Moreno Andrade; este viaje permitió la instalación de la Base ecuatoriana “Pedro Vicente Maldonado” y constituyó el primer paso para la adhesión del Ecuador al Tratado Antártico y, el 13 de mayo de 2014 hizo el primer viaje con la finalidad de obtener datos referentes a la extensión de la plataforma continental del Ecuador.

El “Orión” es un buque “*de investigación hidrográfica y oceanográfica diseñado especialmente para efectuar trabajos de oceanografía física, biología marina, geología marina, meteorología, medio ambiente, levantamientos hidrográficos, prospección sísmica, muestreo de sedimentos y*

² Marcelo Vásquez Bermúdez: “*Los Océanos y el Derecho del Mar: Consideraciones para la Agenda del Ecuador*”, Pág. 44

³ María Fernanda Varela Guzmán: “*El BAE Orión en el Estudio de la Extensión de la Plataforma Continental Marítima en el Marco de la CONVEMAR*”, Trabajo de Titulación en la ESPE.

⁴ J.G. Vargas: “*Historia de la Arma del Ecuador*”, Pág. 333

labores de ayuda a la navegación, por lo que está dotado con laboratorios de química, biología, geofísica, hidrografía y oceanografía.”⁵

El 24 de febrero de 2015, se llevó a cabo el tercer crucero que permitió realizar estudios complementarios de la cordillera de Carnegie y en el que se usaron equipos más sofisticados que permitieron conocer la “Geo data del pie de Talud” y complementar los requisitos que permitan la extensión de la antedicha plataforma.

Lamentablemente, este buque está por cumplir su vida útil, no posee el equipo suficiente, actualizado para esta difícil y compleja tarea y, por tanto, ya no podría llevar a cabo los estudios científicos preliminares que se necesitan presentar, hasta el 2022, para justificar la extensión de la plataforma ecuatoriana.

Sin ser un experto en la materia, se podría calcular en alrededor de 60 millones de dólares la adquisición de un navío moderno que reemplace al “Orión”, cantidad que para ciertos sectores de la población, incluidos el político, considerarían excesivo porque no conocen a fondo la labor importante e imprescindible de llevar a cabo los estudios de extensión de la plataforma continental ecuatoriana y para lo cual se necesita un buque moderno, dotado de equipos sofisticados que le permitan efectuar los estudios técnicos necesarios y terminarlos máximo en el año 2022.

Por ello, y una vez analizado seriamente el “costo beneficio”, es prioritario su reemplazo con un nuevo buque apto para esta tarea; si así se hace, las futuras generaciones nos agradecerán ya que podrán beneficiarse de los recursos minerales de este importante segmento submarino. Caso contrario nos culparán por haberles arrebatado su futuro promisorio, basado en una exploración, explotación sustentable de la heredad marítima y, de sus inigualables proyecciones a futuro.

Dr. Emb.(sp) Benjamín F. Villacís Schettini

ABOGADO
Mat. 17-1993-32

⁵ Wikipedia “BAE Orión”