

# UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA CARRERA DE DERECHO

#### TITULO:

"NECESIDAD DE REFORMAR EL CÓDIGO DE POLICÍA MARÍTIMA PARA LA APLICACIÓN LEGAL DE LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR (CONVEMAR)".

TESIS PREVIO A OPTAR POR EL GRADO DE ABOGADO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.

**AUTOR: GEOVANNY ISRAEL DUCHI JIMBO** 

**DIRECTOR: DR. LUIS PACCHA CUENCA** 

LOJA – ECUADOR 2011 **CERTIFICACIÓN** 

Dr. Luis Paccha Cuenca

DOCENTE DE LA MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA, CARRERA

DE DERECHO, DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA.

CERTIFICA:

Que el presente trabajo de investigación elaborado por el señor

GEOVANNY ISRAEL DUCHI JIMBO, titulado "NECESIDAD DE REFORMAR

EL CÓDIGO DE POLICÍA MARÍTIMA PARA LA APLICACIÓN LEGAL DE LA

CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

(CONVEMAR)", ha sido dirigido, corregido y revisado prolijamente en su

forma y contenido de acuerdo a las normas de graduación vigentes en el

Reglamento del Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, por

lo que autorizo su presentación y pueda continuar con el respetivo trámite de

graduación.

.....

Dr. Luis Paccha Cuenca

ii

**AUTORIA.** 

Las opiniones, criterios, conceptos, vertidos en el presente trabajo de

investigación denominado "Necesidad de reformar el Código de Policía

Marítima para la aplicación legal de la Convención de las Naciones Unidas

Sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)" son de mi exclusiva

responsabilidad.

.....

Geovanny Israel Duchi Jimbo.

iii

DEDICATORIA.

La presente tesis la dedico con gran cariño a las siguientes personas, a mi

admirado padre Germán Leopoldo Duchi Jiménez, a mi apreciada madre

María Yolanda Jimbo Chamba, y a mis queridas hermanos, a quienes les

expreso mis más sinceros agradecimientos por haberme impulsado y

apoyado para la culminación de la presente tesis, y de esta manera escalar

un peldaño más en mi vida profesional, y poder contribuir a la sociedad con

mis conocimientos adquiridos en el transcurso de mi carrera.

.....

Geovanny Israel Duchi Jimbo

iv

AGRADECIMIENTO.

Agradezco infinitamente a Dios y a la Universidad Nacional de Loja, en

representación de su digna autoridad Dr. Mg. Sc. Marco Noriega Polo,

Director de la Modalidad de Estudios a Distancia, Carrera de Derecho, por

haberme acogido en sus aulas para brindarme todos los conocimientos

necesarios para poder culminar con mis estudios universitarios en la carrera

de Derecho, personal administrativo y de manera muy especial al señor

Doctor Luis Paccha, Director de tesis de Abogado.

.....

Geovanny Israel Duchi Jimbo.

٧

#### **TABLA DE CONTENIDOS**

- 1. Título
- 2. Resumen
  - 2.1 Abstract
- 3. Introducción
- 4. Revisión de Literatura
  - 4.1 Marco Conceptual.
  - 4.2 Marco Doctrinario.
  - 4.3 Marco Jurídico.
  - 4.3.1. Legislación Comparada.
- 5. Materiales y Métodos
  - 5.1 Materiales utilizados
  - 5.2 Métodos
  - 5.3 Procedimientos y Técnicas
- 6. Resultados
  - 1.1 Resultados de la aplicación de Encuestas
  - 1.2 Resultados de la aplicación de Entrevistas
  - 1.3 Estudio de Casos
- 7. <u>Discusión</u>
  - 7.1 Verificación de Objetivos
  - 7.2 Contrastación de Hipótesis
  - 7.3 Fundamentación Jurídica para la Propuesta de Reforma Legal
- 8. Conclusiones

- 9. Recomendaciones
  - 9.1 Propuesta de Reforma Jurídica
- 10. Bibliografía
- 11. Anexos

### 1. TÍTULO:

"NECESIDAD DE REFORMAR EL CÓDIGO DE POLICÍA MARÍTIMA, PARA LA APLICACIÓN LEGAL DE LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR (CONVEMAR)".

#### 2. RESUMEN

En esta investigación, se realiza un análisis de la navegación marítima ecuatoriana, del proceso de evolución del Derecho del Mar, aplicación y limitaciones, hasta llegar a su institucionalización en el año de 1982, en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho el Mar, donde se concreta una codificación con carácter normativo sobre temas del mar, llamada Convención sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), que entra en plena vigencia en 1994. Esta se convierte, en definitiva, en la nueva era del Derecho el Mar acogida por gran parte de los países ribereños y no ribereños alrededor del mundo.

Partiendo de este marco normativo institucional, es de vital importancia el análisis de las implicaciones de la posible adhesión del Ecuador a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), y a los impactos que tendría la misma sobre la soberanía y delimitación de los espacios marítimos.

Por último, se analizará la propuesta de una reforma legal al Código de Policía Marítima actualizando las cantidades monetarias con respecto a multas y sanciones, vista que los servicios de Policía Marítima, tienen la finalidad de satisfacer las necesidades humanitarias y de interés público, apegados a las estructuras administrativas y funcionales de orden público y de seguridad ciudadana.

#### 2.1 ABSTRACT:

In this research, an analysis of Ecuadorian maritime navigation, in the process of evolution of the law of the sea, application and limitations, until reaching its institutionalization in the year of 1982, at the third United Nations Conference on the right to the sea, where specific encoding with normative nature on the sea, called the Convention on the law of the sea issues (UNCLOS), which entered into full force in 1994. This becomes, in short, the new era of the law of the sea hosted by much of coastal and not coastal countries around the world

On the basis of this institutional framework, it is of vital importance analysis of the implications of the possible accession of the Ecuador to the United Nations Convention on the law of the Sea (UNCLOS), and the impacts that would be the same on sovereignty and delimitation of maritime spaces Finally, analyze the proposed a legal reform to police maritime code updating monetary amounts with respect to fines and penalties, view that police maritime services, aim to needs humanitarian and public interest attached to the administrative and functional structures of public order and public safety.

#### 3. INTRODUCCIÓN:

El mar, por ser el elemento natural de acercamiento entre los pueblos y tierras distantes, ha sido siempre un medio de comunicación vital para la humanidad. Su presencia juega un papel importante en las condiciones climáticas y del tiempo del planeta, influye en muchas actividades del hombre y la vida misma parece haberse originado en el mar. Siempre ha sido la preocupación máxima de todos los estados ribereños desde la antigüedad hasta nuestros días; se constituye en el mayor instrumento precursor de riquezas y el propulsor del bienestar de la humanidad, se estima que el valor de los bienes y servicios relacionados con los océanos es casi el doble de los relacionados con los continentes.

La importancia es fundamental en el desarrollo de los pueblos, aquel pueblo que ha dado las espaldas a este medio, se ha visto automáticamente aislado, relegado a un nivel de desarrollo inferior a los otros estados a los cuales precisamente por su interés en usufructuar los beneficios del mar, ha conseguido llegar a un estatus superior, ha brindado bienestar sumo a su pueblo, ha ampliado sus fronteras y su campo de acción, y ha obtenido riquezas que le han permitido mantener inclusive su hegemonía en ciertos campos y como consecuencia de esto, ha logrado ubicarse en la cima del resto de sociedades lo cual le acarrea un cúmulo de beneficios extras.

Por esta razón el Ecuador debe resolver su adhesión a la CONVEMAR, la misma que ha sido catalogada como uno de los logros más significativo en materia de derecho internacional, constituyéndose en la actualidad en una verdadera "constitución para los océanos" que norma con carácter positivo todos los aspectos relacionados con el mar. La CONVEMAR establece y define por vez primera espacios marítimos perfectamente delimitados como Aguas Interiores, el Mar Territorial, la Zona Contigua, la Zona Económica Exclusiva (ZEE), y la Alta Mar, normando los aspectos relacionados con su jurisdicción y soberanía, así como con la exploración y explotación de su recursos naturales.

De igual manera, esta Convención abarca aspectos trascendentales relacionados con la protección y conservación del medio ambiente marino; la investigación científica; la transferencia de tecnología; la exploración, explotación, y administración de la "Zona" de los fondos marinos y oceánicos mas allá de los límites de jurisdicción de un Estado; y el sistema de arreglo y solución pacífica de controversias; entre otros.

De ahí la importancia de la presente investigación, en donde se abarca principalmente de Marco Conceptual, Marco Doctrinario y Marco Jurídico, con lo cual mediante los resultados obtenidos en la aplicación de la técnica de las encuestas y las entrevistas se confirma la problemática y la necesidad de realizar una reforma jurídica al Código de Policía Marítima, el cual se detalla al final del trabajo investigativo.

#### 4. REVISIÓN DE LITERATURA

En cuanto a la revisión de literatura, se detallará de forma minuciosa en el marco conceptual, definiciones y conceptos determinantes para el desarrollo del presente trabajo investigativo. De igual forma en el marco doctrinario, se puntualizarán criterios de algunos autores respecto a la temática y posteriormente se detallará el marco jurídico, que no es más que la recopilación de las normas legales y jurídicas de acuerdo al tema en investigación.

#### **4.1 MARCO CONCEPTUAL**

#### 4.1.1 Conceptos de la navegación.

#### a) Navegación marítima

"La palabra Navegación se deriva de las palabras latinas "Navis" que significa buque, y "Agere", que significa mover o dirigir. La navegación se define generalmente como el proceso de dirigir los movimientos de una nave de un lugar a otro. Sin embargo para el navegante moderno esta definición es incompleta ya que carece de un término esencialmente modificatorio, la palabra "Seguridad""<sup>1</sup>.

\_

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> **ALBATROS ENCICLOPEDIA DEL MAR.** Compañía Internacional Editora. Barcelona-España. Depósito Legal: BI 394-1975

De esta forma la navegación marítima es definida como el proceso de conducir una embarcación desde el punto de zarpe al punto de arribo, eficientemente, con seguridad y responsabilidad. Es arte por la destreza que debe tener el navegante para sortear los peligros de la navegación, y es ciencia porque se basa en conocimientos físicos. matemáticos, oceanográficos, cartográficos, astronómicos, etc. La navegación puede ser superficial o submarina y aparece como un hecho muy antiguo para aprovechar los recursos alimenticios que ofrece la pesca, también con el fin de realizar intercambios.

Se desarrollo principalmente en las regiones donde los vientos aseguraban la posibilidad de vuelta; la utilización del viento para vencer la fuerza del agua se utiliza la vela, puesta en práctica por diversos pueblos.

#### b) Navegación fluvial

"El origen de la navegación fluvial es remoto; inicialmente el hombre primitivo encontró en los ríos un obstáculo infranqueable, pero cuando aprendió a cruzarlos, a seguir su causes o a remontarlos fue un medio de mucha importancia para el desarrollo de los pueblos"<sup>2</sup>.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Nicolás Salom Franco, Dos colosos frente al mar, pág. 18, acceso 2-FEB-09, disponible en: http://books.google.com/books?id=FWFnudXTz2QC&pg=PA18&lpg=PA18&dq=John+Selden++Ma re+Clausum+en+1635&source=web&ots

Sin embargo, han surgido normas de Derecho Internacional que limitan las potestades del soberano territorial, que son las normas relacionadas con la navegación fluvial y de las otras utilizaciones de las aguas no marítimas.

En la actualidad, ha prevalecido la tesis de que, en virtud de principios generales y normas consuetudinarias, existe una comunidad de derechos en todo el curso de un río a favor de todos los ribereños, lo que comprende la libre navegación en todas sus partes en beneficio de todos ellos, sin necesidad de contra prestaciones. Sin embargo, generalmente es necesario regular por convenios el modo y forma de ejercitar tales derechos. No existe una norma consuetudinaria de Derecho Internacional que obligue a los Estados a abrir la navegación de los ríos que bordean o atraviesan su territorio a favor de todos los usuarios en general.

#### c) Concepto de Navegación lacustre

Es el arte y ciencia de realizar la navegación en una embarcación con la particularidad que se la realiza en lagos.

#### d) Navegación acuática

"La navegación acuática no limita su campo de actividad a la navegación por mar, sino también a la realizada por ríos y lagos por estar comunicadas con el mar, para esto se utiliza una nave para desplazarse por el agua en la

dirección deseada la que se la puede hacer por superficie o sumergida y con

ella se busca: comercio, turismo, pesca, transporte recreo o exploración

científica"3.

En el transporte acuático internacional desde y hacia el Ecuador, se cumplirá

el principio de reciprocidad efectiva y se atenderá a lo establecido en a las

convenciones de transporte por agua de las que el Ecuador sea parte.

Entendiéndose por reciprocidad efectiva el acceso que naves extranjeras

tienen para el transporte de la carga de importación y exportación que el

Ecuador genera, en las mismas condiciones de acceso que se conceda a

naves de bandera ecuatoriana o a naves fletadas u operadas por las

compañías navieras nacionales, por parte del respectivo país extranjero.

"El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos podrá establecer

transitoriamente restricciones contra empresas o buques de bandera de

terceros países, cuando los países de contraparte las impongan a las naves

de propiedad, fletadas u operadas por empresas navieras ecuatorianas.

En todo caso, no se afectará la libre competencia en el transporte marítimo

de exportación"<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Eugenio Cornejo Fuller. Derecho Marítimo Chileno. 2003. Pág. 120

<sup>4</sup> **ALBATROS ENCICLOPEDIA DEL MAR.** Compañía Internacional Editora. Barcelona-España..

Depósito Legal: BI 394-1975

9

#### 4.1.2 Del personal de las Capitanías de Puerto

#### a) Capitanías de Puerto

"Las Capitanías de Puerto son órganos de ejecución y control subordinada a la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos. Las capitanías están establecidas para ejercer la autoridad marítima en el área de su jurisdicción".<sup>5</sup>

Las capitanías de Puerto deben cumplir las siguientes funciones:

- Aplicar el marco legal vigente.
- Aplicar las políticas y disposiciones de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos el transporte por agua y la actividad portuaria.
- Ejercer el control y las funciones de Policía Marítima Fluvial.
- Preservar el medio ambiente y la vida humana en el mar.
- Ejecutar las tareas contempladas en los planes de defensa nacional.

Los aspectos legales de las capitanías se sustentan en el Código Civil, Código de Procedimiento Penal, Código de Policía Marítima. Además, en el Reglamento a la Actividad Marítima y en las diferentes leyes marítimas y portuarias en vigencia.

10

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> ALBATROS ENCICLOPEDIA DEL MAR. Compañía Internacional Editora. Barcelona-España. Depósito Legal: BI 394-1975

Para el cumplimiento de los deberes como policía marítima, las capitanías estarán dentro de los límites de su jurisdicción. Están investidas de las facultades que se concede a la Policía Civil Nacional en los Arts. 2, 435 al 453 del Código de Procedimiento Penal en vigencia. Su personal subalterno, como agentes de aquella, tendrá las obligaciones y atribuciones puntualizadas en el cuerpo de ley.

"La jurisdicción alcanza el mar territorial, la plataforma o zócalo continental y de las playas del mar. Su extensión se determina en el Título III del Código Civil. Además alcanza todas las aguas interiores de los golfos, bahías, ensenadas, estrechos y canales de la República. Las aguas interiores abarcan las provincias continentales, las islas adyacentes y el Archipiélago de Colón o Galápagos"

#### b) Capitanes de Puerto

"Los capitanes de puerto son los jefes de la Policía Marítima y Fluvial y tienen autoridad para el cumplimiento de las funciones que atañen a su cargo:

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> CALM. MONTEVERDE GRANADOS Carlos, Historia Marítima e Historia Naval, AGUENA, 1986

- **1.** Sobre los capitanes, oficiales, marinería y pasajeros de las embarcaciones mercantes, nacionales o extranjeras, surtas en las aguas de su jurisdicción.
- 2. Sobre los miembros de los gremios navales, sindicalizados o no.
- 3. En general, sobre toda persona que se encuentre dentro de la zona de su jurisdicción: en los muelles, desembarcaderos y playas"<sup>7</sup>.

Tienen, así mismo, autoridad sobre los dueños de inmuebles o predios situados a orillas de los mares o ríos, para los asuntos relacionados con la buena conservación de las playas y tierras contiguas destinadas al uso de pescadores; pero sin menoscabar las atribuciones que la Ley concede a la Policía Civil Nacional o a las autoridades aduaneras, a las que el capitán de puerto prestará auxilio para el cumplimiento de sus funciones.

El capitán de puerto tiene competencia para conocer y fallar en todas las causas iniciadas por las contravenciones comunes de Policía, y las de Policía Marítima que se cometan por cualquier persona dentro de los límites jurisdiccionales de la respectiva capitanía de puerto; y en los accidentes o siniestros ocurridos entre embarcaciones menores de cincuenta toneladas, en los casos en que no hubiere ocurrido pérdida de vidas humanas.

El capitán de puerto cumplirá las órdenes de carácter marítimo militar que le imparta la superioridad naval, y en lo civil, las del gobernador de su

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> Eugenio Cornejo Fuller. Derecho Marítimo Chileno. 2003. Pág. 120

respectiva jurisdicción y aquellas que le impartan las autoridades judiciales competentes para la aprehensión de delincuentes y arraigados. El procedimiento se ajustará a las prescripciones legales, inclusive las del Derecho Internacional.

#### c) Ayudante del Capitán de Puerto

El ayudante de capitanía de puerto responderá directamente ante el capitán de puerto por el incumplimiento de los reglamentos, disposiciones y órdenes en que incurriere el personal subalterno.

"Deberes y atribuciones del ayudante:

- 1. Cumplir todas las órdenes que le imparta el capitán de puerto.
- Representar al capitán de puerto en los actos respecto de los cuales éste así lo disponga.
- 3. Inspeccionar el funcionamiento de las secciones de la capitanía, vigilar que sus libros y registros estén al día, corregir cualquier anomalía que en aquéllas encontrare y dar parte inmediato de ella a su jefe.
- **4.** Subrogar durante su ausencia al capitán de puerto, si aquélla hubiere de durar más de veinticuatro horas.
- 5. Verificar personalmente por lo menos una vez cada quince días, en la lancha de la capitanía de puerto, el recorrido nocturno de inspección de bahía".

#### d) Tripulación de las Capitanías de Puerto

"Los marineros y demás personal de capitanía de puerto ejercerán las siguientes funciones:

- 1. Cuidarán del orden y seguridad en su jurisdicción, y capturarán a los vagos y a los menores de catorce años que encontraren vagando, y los conducirán para su juzgamiento ante el capitán de puerto.
- 2. Impedirán los juegos de azar, y conducirán ante el capitán de puerto a los infractores para su juzgamiento.
- Capturarán a los que públicamente ofendieren al pudor con acciones o dichos indecentes.
- **4.** Capturarán a los que persiguieren o dieren muerte a las aves marinas y a aquellos a quienes sorprendieren en delitos contrarios a la tranquilidad pública o a la propiedad.
- 5. Anotarán los nombres de las embarcaciones fluviales que entraren o salieren del puerto con carga o pasajeros sobre las toldillas y de aquellas que hubieren embarcado pasajeros con exceso;
- **6.** Suspenderán la salida de las naves nacionales cuya línea de flotación esté cubriendo a la marca del franco bordo; ordenarán a los capitanes o patrones de ellas comparecer ante el capitán de puerto; anotarán todas las embarcaciones que arriban al puerto en aquella peligrosa condición; y elevarán el parte respectivo;

- **7.** Vigilarán que los fleteros observen buenas maneras y cultura con las personas que ocupen sus servicios.
- **8.** Exigirán, cuando a bordo de las naves de alto bordo hagan guardia de escala, que las lanchas fleteras realicen en orden su servicio, prohibiendo que en la escala de la nave atraque más de una lancha, anotando a los fleteros que contravinieren sus órdenes y elevando el parte respectivo a la capitanía para que sancione a los contraventores"<sup>8</sup>.

## 4.1.3 Requisitos jurídicos de la situación del Derecho de la Navegación

#### a) De los objetos de la navegación

#### 1) De las naves o embarcaciones

"Las naves se clasifican en varias formas: por los materiales con que se construyeron los cascos, por sus métodos de propulsión, por sus propietarios o sus usos. Mediante este método nos hallamos limitados por el hecho de que muchos buques se utilizan para más de un propósito y por tanto debemos agruparlos por el empleo primario o principal que se le da a cada uno"9.

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> Nicolás Salom Franco, Dos colosos frente al mar, pág. 18, acceso 2-FEB-09, disponible en: http://books.google.com/books?id=FWFnudXTz2QC&pg=PA18&lpg=PA18&dq=John+Selden++Mare+Clausum+en+1635&source=web&ots

<sup>9</sup> IBIDEM

Según la clasificación más amplia de buques por su uso, se catalogan como

buques de guerra y buques mercantes, originalmente ambos eran lo mismo,

pues cada embarcación se dedicaba al negocio de comercio o de

transportación, a la vez que se hallaba preparada para atacar o defenderse

de cualquier enemigo con el que pudiera encontrarse.

2) De los implementos necesarios para la navegación

"Forman el grupo más importantes y numeroso y se pueden dividir en dos

apartados principales: Los de trazado y observación y los de medida. Entre

los primeros tenemos el compas, el transportador, las reglas paralelas y de

rodillo, los prismáticos, el sextante, el radar y la TV en circuito cerrado; entre

los segundos tenemos la aguja magnética, la aguja giroscópica, las

correderas, los sondadores, el cronometro, el clinómetro y el axiometro." 10

Instrumentos de Trazado y Observación:

Son en realidad instrumentos de dibujo:

"El compás.- es el normal y corriente de puntas secas y preparado para

utilizarlo con una sola mano en medir distancias.

\_

<sup>10</sup> **ALBATROS ENCICLOPEDIA DEL MAR.** Compañía Internacional Editora. Barcelona-España.

Depósito Legal: BI 394-1975.

16

El transportador.- se emplea para medir ángulos, con objeto de determinar los rumbos y trazar demoras sobre la carta, aunque hay varios modelos patentados, masomenos complicados, el normal suele ser cuadrado o rectangular, para facilitar el paralelismo con los meridianos y paralelos de la carta, de material transparente, con diversos tipos de graduación, pero siempre sexagesimal y con un hilo que elimina el empleo de las reglas.

Las Reglas Paralelas.- unidas por medio de una articulación, se pueden cambiar de lugar en la carta y sirven para marcar los rumbos, utilizando las rosas que todas las cartas tienen dibujadas en varios lugares para este fin.

Las reglas de rodillos.- se utilizan también para el mismo fin; en la mitad de la regla y en sentido longitudinal tienen un rodillo estriado que permite desplazarlas sobre la carta paralelamente así mismas.

Los prismáticos.- no tiene nada de particular, salvo que por el uso continuo que de ellos hace el oficial de guardia, deben ser de pocos aumentos y de gran luminosidad, para que no cansen la vista.

El sextante.- es un instrumento de reflexión empleado para medir ángulos con precisión, se utiliza preferentemente para medir la altura de los astros sobre el horizonte, se funda en el principio general de los ejes planos, es decir el rayo de luz reflejado forma un ángulo igual que el rayo incidente y ambos se encuentra en un mismo plano, constando de una armadura

perfectamente plana en forma de sector de circulo de 60° de donde se deriva su nombre de sextante.

El radar.- es un aparato electrónico, que por medio de ondas radioeléctricas señala la presencia de cualquier objeto de dimensiones apreciables situado entre el buque y el límite de su alcance. En el radar se emplean microondas cuya longitud está comprendida entre 3 y 10 cm, que se trasladan en línea recta y tienen la propiedad de reflejarse de nuevo en dirección al emisor, permite conocer la distancia, naturalmente el tiempo debe medirse en unidades muy pequeñas, microsegundos, para que resulte efectivo en distancias cortas"<sup>11</sup>.

La finalidad del radar consiste en señalar la presencia de cualquier objeto interpuesto entre el buque y el límite de alcance de aquel por medio de ondas radioeléctricas. Dada su utilidad su uso está muy extendido en toda clase de buques: bélicos, pesqueros, de pasaje y de investigación.

Los circuitos cerrados de televisión se han convertido en un elemento indispensable en los buques de gran porte. En ellos el puente de mando queda a veces tan alejado de los puntos más extremos, que es imposible controlar desde él las operaciones que se realizan en aquellos.

<sup>11</sup> CARRIÓN VARAS Víctor, Transporte Marítimo y Actividad Portuaria, ASEM, Asesora Mercantil, Guayaquil, 1997

Y lo que es más importante amplias zonas acuáticas queda oculto tras las altas amuras o la carga estibada en cubierta. Circuito cerrado de televisión en un buque portacontenedores.

#### Instrumentos de Medida:

Son todos aquellos instrumentos que dan la medida de alguna magnitud interesante, de necesidad continua o frecuente.

"La aguja magnética.- es simplemente un brújula muchos más sensible y perfeccionada, cuya misión es señalar continuamente el norte y por ende el rumbo que lleva el buque. Hay dos modelos fundamentales la aguja seca y la de líquido.

En la aguja seca el sistema magnético está formado por seis u ocho varillas de acero especial que por medio de unos hilos de seda pueden de un aro de aluminio suspendido a su vez, y también por hilos de seda de una pieza central. Todo este sistema gira sobre un eje, el estilo sujeto al fondo de un cilindro llamado mortero que aloja la aguja, en su interior lleva pintada una línea, la línea de fe, que marca la dirección de la proa y todo el conjunto va tapado con un cristal.

Las agujas de liquido tienen las varillas imantadas encerradas dentro de un tubo metálico, la rosa también es de meta, el conjunto va sujeto a un flotador

que sirve a la vez de chapitel, el mortero está lleno de liquido en el que se flota la aguja con ligera flotabilidad negativa, para que se apoye decididamente sobre el estilo, en todo lo demás las agujas liquida son idénticas a las secas.

Las agujas giroscópicas.- se basan en los principios generales, la rigidez, y la precesión girostáticas del giróscopo con tres grados de libertad, es decir que puede girar en cualquier dirección. La rigidez es la propiedad del giróscopo que tiene de permanecer orientado hacia un punto fijo del espacio, la precesión es la propiedad que rige los movimientos de un giróscopo de modo que si a su eje de giro se aplica un fuerza para desviarlo de su orientación, se desplazará pero no en la dirección de la fuerza sino en otra perpendicular a ella y en sentido de su rotación.

Entonces situado un giróscopo en el polo norte, con su eje horizontal orientado hacia una estrella, seguirá orientando hacia la misma estrella a pesar del giro de la tierra, y para cualquier observador el giróscopo dará una vuelta completa en 24 horas sobre su eje vertical pero de este a oeste por que la tierra gira de oeste a este. Colocando luego el mismo giróscopo en el ecuador con su eje horizontal orientado hacia una estrella ecuatorial, como la tierra gira de oeste a este, el observador vera que el eje del giróscopo se va levantando por el extremo oriental y bajando por el extremo occidental con respecto al horizonte, al cabo de seis horas, el extremo oeste estará dirigido hacia la superficie y perpendicular a ella, al cabo de 12 horas el

observador habrá invertido su posición con respecto al giróscopo y al cabo de 18 horas será el extremo oriental el que se encuentre perpendicular a la superficie.

Las Correderas.- son instrumentos que sirven para indicar la velocidad o la distancia recorrida por el buque o ambas a la vez. El modelo clásico consta de un giratorio en forma de hélice que el buque remolca por la popa fuera de las aguas perturbadas, por medio de un cabo trenzado que gira con la hélice y acciona un cuentavueltas graduado en millas, un volante interpuesto entre la hélice y el contador hace más uniforme el giro del cabo o cordel de la corredera. Las correderas modernas pueden ser de tres modelos principales: estáticas, de impulsor y electromagnéticas.

Los Sondadores.- sirven para medir la profundidad del agua, desde el clásico peso del plomo llamado escandallo que se arriaba hasta el fondo por medio de un cabo, la sondaleza marcada adecuadamente en metros o brazas.

Hoy en día se emplean los sondadores acústicos o ultra-acústicos idénticos en principio puesto que la única diferencia estriba en la frecuencia de la señal sonora. El sonido se transmite en el agua con una velocidad que se puede considerar sensiblemente constante o uniforme, a pesar que sufre algunas variaciones debidas a la salinidad, presión y temperatura.

Entonces si desde a bordo se emite un sonido por medio de un equipo especial dirigido verticalmente hacia abajo, cuando este sonido llegue al fondo se reflejara hacia arriba y el eco llegara otra vez al equipo, como la velocidad del sonido en el agua es conocida, midiendo el intervalo de tiempo transcurrido entre la emisión del sonido y la recepción del eco, se sabrá la profundidad, convirtiendo este tiempo en unidades de longitud.

El Cronometro.- nos es más que un reloj de gran precisión que se emplea para conocer la hora del primer meridiano o tiempo universal y determinar la longitud con cálculo de la hora local. Tiene exactamente los mismos elementos que otro reloj cualquiera como cuerda, regulador, escape y transmisión, pero se diferencia en la transmisión con más fortaleza para que la fuerza del resorte sobre el escape y engranajes sea uniforme.

El Clinómetro.- es un instrumento que sirve para medir la inclinación transversal del buque o escora. Es muy simple, pues consta de un péndulo que oscila sobre una escala graduada o bien de un nivel de burbuja con escala igual.

El Axiometro.- es un aparato destinado a medir el ángulo en que se encuentra el timón con relación al plano longitudinal. Suele haber dos modelos: uno de ellos señala el ángulo del timón que pretende mover el timonel y otro que indica el anulo que en realidad se ha movido el timón. El primero lo mueve directamente la rueda del timón y el segundo lo acciona el mismo timón por intervención de una transmisión, generalmente eléctrica"

#### 3) De los espacios acuáticos.

#### La ZEE y la Plataforma Continental

"En el Artículo 56, de la Parte9 V, en el Artículo 56, "Derechos, jurisdicción y deberes del Estado ribereño en la zona económica exclusiva"; y en la Parte VI, en el Artículo 77, están los "Derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental", que darían a Ecuador, en su ZEE, en sus aguas suprayacentes al lecho y en el lecho y subsuelo del mar, hasta una distancia de 200 MN, sus derechos de soberanía para fines de conservación, administración, exploración y explotación de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, que se encuentran en esos espacios marítimos. Por lo tanto, le confieren a Ecuador la propiedad sobre esos recursos, siendo consecuentes con los principios que auspiciaron a la Declaración de Santiago de 1952".

Si uno o varios estados, empresas multinacionales o investigadores quisieran hacer la explotación de esos recursos o investigación científica en la ZEE y/o en la Plataforma Continental (PC), deberán solicitar la autorización al Estado Ecuatoriano para hacerlo, exigiéndole además todas las garantías de que sus actividades no atentarán contra los intereses nacionales.

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> CARRIÓN VARAS Víctor, Transporte Marítimo y Actividad Portuaria, ASEM, Asesora Mercantil, Guayaquil, 1997

El Estado ecuatoriano estará en la potestad de concederles o no la autorización, esto dependerá de la negociación que se lleve a cabo, considerando los requerimientos y las ventajas que el país pueda obtener de esas actividades. Finalmente, si el Estado Ecuatoriano no concede la autorización, simplemente no podrán realizar ninguna actividad en esos espacios marítimos.

"Con respecto a la Plataforma Continental, en la Convención, en su artículo 76, contempla la posibilidad de que los estados ribereños10 puedan extenderla hasta 350 MN11"<sup>13</sup>. En el caso de Ecuador, se podría prolongar su Plataforma Continental en Galápagos12, sobre la cordillera submarina de Colón, hacia el Noreste, y sobre la cordillera submarina de Carnegie, hacia el Este; lo que significa un incremento aproximado de 180.000 Km2 de espacios marítimos, y por lo tanto, una mayor riqueza nacional.

#### Las Líneas de base

Uno de los aspectos que preocupa a algunos ecuatorianos, es el hecho de que la adhesión de Ecuador a la Convención introduciría cambios estructurales en la legislación interna. Uno de estos cambios tendría relación con las Líneas de Base (LB), a partir de las cuales se establecen los espacios marítimos, tanto en el continente, como en las islas.

<sup>&</sup>lt;sup>13</sup> Eugenio Cornejo Fuller. Derecho Marítimo Chileno. 2003. Pág. 120

Cabe indicar que Ecuador no es un estado archipielágico, sino un estado

continental con régimen de islas; conceptuado así, e independientemente de

la aplicación de la Convención, que fue posterior, "se estableció un sistema

de Líneas de Base Rectas (LBR) entre las islas más salientes, definidas

inicialmente en 195013 y posteriormente en 197114, y desde esa época se

las ha mantenido con el pleno ejercicio soberano del Estado Ecuatoriano en

las aguas interiores, definidas por ellas" 14.

Ecuador no es el único estado ribereño que ha trazado sus LBR, en un

régimen de islas; existe una adecuada jurisprudencia, basada en estados

adheridos a la Convención como son los casos de: las Islas Faroe de

Dinamarca, las Islas Canarias de España e Islas Azores de Portugal.

De tal forma que, Ecuador, en el momento de adherirse a la CONVEMAR, lo

hará con el sistema de las Líneas de Base que está en vigencia,

manteniendo el régimen de aguas interiores, tal cual como se lo ha hecho

por cerca de 56 años.

Las Islas Galápagos y la Protección del medio del medio marino

"La Parte XII15 de la CONVEMAR establece la estructura jurídica dedicada a

la preservación y conservación del medio marino. En ella, el Estado

-

<sup>14</sup> ALBATROS ENCICLOPEDIA DEL MAR. Compañía Internacional Editora. Barcelona-España.

Depósito Legal: BI 394-1975

25

Ecuatoriano tendría las prerrogativas necesarias para mantener la legislación y los estatus de conservación ambiental que actualmente tienen las Islas Galápagos, tales como: Ley16 Orgánica de Régimen Especial para la Conservación y Desarrollo Sustentable de la Provincia de Galápagos, en donde está establecida su Reserva Marina; Reserva de la Biosfera17, Santuario de Ballenas18, Patrimonio Natural de la Humanidad19 y Zona Marítima Especialmente Sensible (ZMES)"15.

Todos estos instrumentos jurídicos y técnicos implementados por el Estado Ecuatoriano y la comunidad internacional privilegian el gran valor científico, ecológico, educativo, cultural y económico que tienen las islas; en ese contexto, la Convención no solo que reconoce todos esos criterios, sino que también los refuerza.

#### Los Recursos vivos

Los recursos vivos que tiene un estado ribereño en sus espacios marítimos, representan riqueza para sus pueblos, porque estos recursos son fuente de alimentación y desarrollo económico. Para Ecuador el atún es un recurso vivo vital, porque de él dependen cientos de miles de familias que, directa o indirectamente, están involucrados con la actividad pesquera. Lo fundamental es que su explotación debe partir de una premisa básica: no

-

<sup>&</sup>lt;sup>15</sup> CALM. MONTEVERDE GRANADOS Carlos, Historia Marítima e Historia Naval, AGUENA, 1986

son recursos inagotables, por lo que deben ser explotados de una manera sostenible, sustentable y racional.

La CONVEMAR recoge las necesidades de usar esos recursos vivos, pero también propugna su conservación racional, mediante el estudio científico y la planificación adecuada para su exploración y explotación. Por lo tanto, el estado ribereño adquiere un estatus legal que es expresado como "derecho de soberanía"

"El Estado ecuatoriano es propietario de todos los recursos vivos que se encuentran en las 188 MN de ZEE, tanto en la parte continental, como en la parte insular. En este sentido, en el Artículo 61 de la Convención, se hace hincapié en la "Conservación de los recursos vivos", definiendo claramente la potestad del estado ribereño para determinar la captura permisible, sobre la base del conocimiento científico, que les permita establecer las medidas adecuadas de conservación y administración, evitando el exceso de explotación" 16.

La Convención establece la necesidad de que se analicen todos los efectos involucrados en la explotación de los recursos y su influencia sobre las especies asociadas, a fin de mantener el equilibrio natural en todos los parámetros posibles y alcanzar la sostenibilidad de las mismas.

<sup>&</sup>lt;sup>16</sup> CARRIÓN VARAS Víctor, Transporte Marítimo y Actividad Portuaria, ASEM, Asesora Mercantil, Guayaquil, 1997

Por otra parte, en el Artículo 62 se indica que el estado ribereño debe determinar su capacidad de captura; si el estado ribereño no tiene la capacidad para explotarlo, puede negociar el excedente con países sin litoral22 y/o con países con situación geográfica desventajosa, siempre y cuando cumplan los controles y reglamentaciones que serán establecidos por el estado ribereño. En el caso ecuatoriano, donde es primordial para la economía la explotación de recursos.

#### b) De los sujetos de la navegación

#### 1) Del capitán de Puerto

"La Ley de Comercio Marítimo protege los intereses del destinatario de la mercancía transportada por la nave, mediante contrato que termina en puerto venezolano o del cargador según contrato que se inicia en uno de estos puertos; de los contratantes locales que operaron con la nave; del habitante que ocasionalmente entra en una relación jurídica con el agente, por vía de un hecho ilícito; y del mismo agente naviero en su relación con su mandante extranjero" 17.

Por ello, y a título de garantía de estos intereses, se dispone de un sistema de publicidad, a través de la Capitanía de Puerto, de las personas o entidades que actúan como agentes navieros de un buque, en cualquiera de

1.

ALBATROS ENCICLOPEDIA DEL MAR. Compañía Internacional Editora. Barcelona-España. Depósito Legal: BI 394-1975

las funciones supra señaladas. La representación ante los entes privados, aún renunciada, subsistirá hasta tanto el armador, propietario o capitán designen un nuevo agente, con lo que se facilita al titular de cualquier derecho el ejercicio de la acción pertinente.

La sustitución puede hacerse aunque la nave haya zarpado de puertos venezolanos. En concurrencia con esa finalidad, el agente naviero no puede declinar su comparecencia a juicio, salvo que el armador, propietario o capitán hubieren designado apoderados especiales

#### 2) Del Capitán piloto o patrón

Desde que existe la navegación, la figura del capitán aparece como la persona situada al frente del buque.

La emblemática figura de este sujeto, ha evolucionado en el tiempo, conforme se han ido desarrollando nuevas formas de practicar el comercio marítimo y puesto en práctica los avances tecnológicos. Sin embargo, sigue conservando sus características fundamentales, impuestas por la naturaleza misma del ambiente donde desenvuelve su actividad. Este sujeto por excelencia de la navegación, ha revestido desde siempre, de una doble condición, de un lado, funge como representante del armador y, de otro lado, es el delegado de la autoridad pública, por imperio de la ley. Condiciones

como esas son las que le otorgan a la disciplina que lo revela, el derecho marítimo, un carácter particular.

Nuestro Código de Comercio, inspirado en el Código napoleónico del siglo diecinueve, definía al capitán en el derogado artículo 627, como "el encargado del gobierno y dirección de la nave, mediante una retribución", otorgándole el carácter de factor del propietario y representante de los cargadores en todo lo relativo al interés de la nave y su carga y al resultado de la expedición<sup>18</sup>.

En la práctica comercial marítima, la designación del Capitán se relaciona con la forma de explotación del buque; es decir, en los contratos de fletamento por tiempo o por viaje, es normal que el capitán aparezca designado por el armador – fletante. Pero en el caso del contrato de fletamento a casco desnudo (vare boato charter) el nombramiento del capitán lo efectúa el arrendatario – armador del buque, quien pondrá también al resto de la tripulación

# 3) De la tripulación de la nave

"La multiplicidad de operaciones a que da lugar la explotación de un buque, la agilidad que requieren las tareas que originan sus tráficos y, dado que en nuestros tiempos ya desapareció la antigua figura del "Señor de la ñau" o el

<sup>&</sup>lt;sup>18</sup> Artículo 627 Código de Comercio venezolano.

"Exercitor"<sup>19</sup>, es decir, actualmente, en los buques mercantes sólo se transportan cargas ajenas, ha provocado la interacción de otras empresas o sujetos, que aún cuando no estén expresamente regulados en la Ley de Comercio Marítimo"<sup>20</sup>.

Estos sujetos auxiliares y colaboradores trabajan en base a un contrato escrito o verbal. Estas empresas estibadoras responden frente a sus contratantes por los daños que puedan causar al buque o a la carga, según lo que establezcan en sus contratos.

En caso de ser contratadas por los armadores, la Cláusula Himalaya de los conocimientos de embarque les otorga los mismos beneficios, exoneraciones o limitaciones que pueda invocar el porteador frente al reclamante por daños a la mercancía.

# 4) De los auxiliares o agentes necesarios

Los avances tecnológicos (los viajes son más seguros y más rápidos) y la calidad, cercanía e inmediatez de la comunicación (hoy no hay distancias y la información se obtiene en tiempo real), ha traído como consecuencia, que la figura del Capitán se centre más en el aspecto técnico y de mando de la expedición marítima, que en el aspecto comercial, provocando que sus

-

 $<sup>^{\</sup>rm 19}$  Eugenio Cornejo Fuller. Derecho Marítimo Chileno. 2003. Pág. 120

<sup>&</sup>lt;sup>20</sup> CALM. MONTEVERDE GRANADOS Carlos, Historia Marítima e Historia Naval, AGUENA, 1986

funciones se hayan traspasado a otros sujetos, los agentes marítimos o navieros

La Ley de Comercio Marítimo protege los intereses del destinatario de la mercancía transportada por la nave, mediante contrato que termina en puerto venezolano o del cargador según contrato que se inicia en uno de estos puertos; de los contratantes locales que operaron con la nave; del habitante que ocasionalmente entra en una relación jurídica con el agente, por vía de un hecho ilícito; y del mismo agente naviero en su relación con su mandante extranjero.

# 4.2 MARCO DOCTRINARIO

"Los procesos de globalización que están produciendo en el mundo, abarcan las actividades que se desarrollan en los océanos, relacionadas con la explotación de sus recursos naturales y con el uso de ellos como delito natural de trasporte, flotas pesqueras y miles de buques mercantes, circulan diariamente en los mares del mundo; empresas industriales explotan sus recursos minerales e instituciones científicas realizan investigaciones oceanográficas para conocer las condiciones del medio marino y con ello contribuir a su utilización sustentable"<sup>21</sup>.

<sup>&</sup>lt;sup>21</sup> Dirección General de Intereses Marítimos; Mensaje del Director; Miércoles 29 de septiembre del 2010

Nuestro país, que dispone de amplios espacios marítimos que sobrepasan el millón de kilómetros cuadrados, no es ajeno a estos procesos porque el escenario marítimo es interconectado y permeable, lo cual facilita las comunicaciones marítimas y el desarrollo de los intereses marítimos en general, que tienen gran trascendencia en la vida económica del país y en el contexto del poder marítimo, por ser parte sustancial de él.

"La legislación marítima, es la destinada a regular y a controlar las actividades marítimas y portuarias en el país, el transporte marítimo internacional y de cabotaje, así como velar por el cumplimiento de las leyes y acuerdos internacionales en materia de seguridad para la navegación y la protección de la vida en el mar y la prevención y el control de la contaminación del medio marino, entre otras importantes funciones. Determina la jurisdicción, competencia y normas del personal de la Policía Marítima y de la Marina Mercante Nacional"<sup>22</sup>.

De esto, se puede rescatar que el Código de Policía Marítima, tiene el objetivo de normas y regular las acciones marítimas del territorio ecuatoriano, en cuanto a transporte, producción y comercio dado de esta forma, siendo el acatamiento de leyes y acuerdos internacionales, para la protección de la vida en las aguas marinas ante todo y previniendo el daño, manipulación desconcientizada y contaminación.

<sup>&</sup>lt;sup>22</sup> Comisión Técnica Pesquera de la Junta de Manejo Participativo; Capítulo Pesca del Plan de Manejo de la Reserva Marina de Galápagos; Febrero 2010

Cabe rescatar que en lo relacionado con la legislación marítima, en el ámbito nacional son visibles los logros alcanzados en los últimos años mediante la elaboración de proyectos de leyes, entre ellas, para la gente de mar y para el borde costero. Además ésta se apoya a la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos, para el tratamiento y trámite de los instrumentos marítimos internacionales, en particular aquellos adoptados por la organización marítima internacional.

# a) Antecedentes históricos de la CONVEMAR

El Derecho del Mar es una rama dentro del Derecho Internacional Público conformado en su origen por normas consuetudinarias<sup>23</sup>.

En el siglo XVI se desarrollaron entre los países europeos rivalidades muy profundas, por la autoridad sobre los espacios marítimos, el comercio y los recursos existentes. Apareció un vacío legal y se vio la necesidad de establecer un sistema que satisfaga los diversos reclamos de autoridad sobre los océanos y sus recursos.

En el siglo XVII se evidencia un primer intento de proporcionar tal sistema, mediante los grandes debates entre Hugo Grocio<sup>24</sup>, quien defiende el concepto de Mare Liberum o libertad de los mares, y John Selden<sup>25</sup>, quien

<sup>&</sup>lt;sup>23</sup> Holandés, 1583-1645. Jurista, escritor y poeta, afirma que el derecho internacional proviene del derecho natural y del derecho de gente, el cual es dictado de la recta razón.

<sup>&</sup>lt;sup>24</sup> IBIDEM.

<sup>&</sup>lt;sup>25</sup> Inglés, 1584-1654, historiador y político.

defiende el concepto de Mare Clausum o propiedad de los mares. Los pensamientos de estos y otros juristas de la época atendían a los intereses de las compañías, clientes o países a los que representaban.

El trabajo de Hugo Grocio, Mare Liberum, publicado en 1608, fue escrito para corroborar los reclamos de la Compañía Holandesa Oriental de la India, que defendía la libertad de los mares en contra de los reclamos Británicos para controlar los mares alrededor de la Gran Bretaña, sosteniendo que el mar no es una mercancía que pueda ser considerado territorio de nadie.

John Selden publicó su Mare Clausum en 1635, sostenía que los recursos marítimos mediante el uso común pueden llegar a escasear, por lo tanto ese mar es susceptible de apropiación soberana, igual que la tierra, por lo que debía ser cerrado (clausum) y objeto de control de una sola potencia marítima, con lo que favorecía los intereses de Inglaterra<sup>26</sup>, su país de origen.

Las potencias marítimas eran dueñas de los mares y aplicaban uno y otro concepto de acuerdo a sus intereses. En la práctica, el Estado costero podía ejercer dominio y control efectivo tan solo sobre una pequeña franja de mar hasta la distancia de sus cañones, comúnmente de 3 millas.

Nicolás Salom Franco, Dos colosos frente al mar, pág. 18, acceso 2-FEB-09, disponible en: http://books.google.com/books?id=FWFnudXTz2QC&pg=PA18&lpg=PA18&dq=John+Selden++Mare+Clausum+en+1635&source=web&ots

Con el aparecimiento y afianzamiento del concepto de Estado-Nación, las potencias marítimas tratan de ejercer jurisdicción sobre esta pequeña franja conocida como mar territorial; a menudo se presentan problemas con los Estados costeros especialmente por disputas sobre los recursos pesqueros. En su afán de proteger sus intereses, estos Estados costeros empiezan a lanzar proclamas soberanas sobre una mayor extensión del espacio marítimo aledaño.

En el siglo XX el avance de la tecnología influye grandemente en el conocimiento de los fondos marinos, nuevos y mayores recursos son explotados del mar, la actividad comercial es global y ante las cada vez más frecuentes confrontaciones de intereses, se ve la necesidad de establecer un régimen legal sobre los espacios marítimos y sus recursos que sea reconocido por todos los Estados.

Luego de la Segunda Guerra Mundial se crea la Organización de las Naciones Unidas, como un organismo apropiado para mantener la paz y seguridad mundial; es esta organización la que promueve las Conferencias sobre el Mar.

En 1958 la Asamblea General de las Naciones Unidas (AG-ONU), por Resolución Nro. 1105 (XI), convoca a una Conferencia Internacional a celebrarse en Ginebra donde se llegó a una codificación en la materia, a través de las Convenciones adoptadas sobre la base del trabajo elaborado por la Comisión de Derecho Internacional de la ONU.

Seguidamente a ello y por falta de acuerdo de los Estados sobre la extensión del mar territorial, la ONU, por Resolución Nro. 1307 (XIII) convoca a una segunda Conferencia Internacional en 1960 en donde tampoco se logró resultados favorables.

Es así como se llega a diciembre de 1973 donde se convoca a la Tercer Conferencia Internacional sobre Derecho del Mar, la cual luego de once periodos de sesiones adopta en 1982, en Montego Bay, Jamaica, la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, entrando finalmente en vigencia en el año de 1994.

Debido a discrepancias sobre aspectos relacionados con la explotación de los fondos marinos, los países industrializados no aceptaban este nuevo régimen legal, por lo que fue necesario continuar las negociaciones por varios años para implementar modificaciones a la Convención mediante un documento conocido como Acuerdo Sobre la Implementación de la Parte XI.

El Acuerdo entró en vigor el 28 de julio de 1996, con lo cual la Convención adquirió un carácter de universalidad, apoyado tanto por Estados desarrollados como en desarrollo.

En la actualidad como ya se había mencionado en el capítulo I, la Convención sobre el Derecho del Mar cuenta con la ratificación de 157

Estados firmantes, convirtiéndose en el instrumento jurídico internacional suscrito por la mayoría de Estados de las Naciones Unidas<sup>27</sup>.

"Las convenciones e instrumentos internacionales son impulsados por las distintas organizaciones internacionales, con posterioridad a la adopción de la CONVEMAR, en el año 1982, como prueba de la práctica desarrollada en el ámbito internacional. De este modo, merece citarse a la Convención para la Supresión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación marítima24, adoptada bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI), en el año 1998. Dicha convención, en su art. 3 califica de infracción penal todo acto de una persona que ilegal o intencionalmente se apoderare de un buque o ejerciere el control sobre éste por la fuerza, amenaza de violencia, o toda otra forma de intimidación"<sup>28</sup>.

Con ello, la referida convención tipifica como delito ciertos actos que materialmente constituyen actos de piratería, si bien no hace expresa mención a ésta. También, se puede destacar que la mencionada convención supera en parte la restricción jurisdiccional contenida en la CONVEMAR, en tanto de lo prescripto, es posible concluir que ésta se aplica a aquellos delitos cometidos en aguas territoriales, siempre y cuando el buque en cuestión entrare o intentare entrar en aguas territoriales, proveniente de aguas internacionales o bien de aguas territoriales de otro Estado. Sin

<sup>&</sup>lt;sup>27</sup> Estados miembros de Naciones Unidas: 192, acceso 2-FEB-09, disponible en:

http://www.un.org/spanish/aboutun/unmember.htm

<sup>&</sup>lt;sup>28</sup> BENALCAZAR G, Juan Carlos; UNAN, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Pág. 365

embargo, la convención no resulta de aplicación al tráfico marítimo que tiene lugar exclusivamente en aguas territoriales.

"El Código de Policía Marítima contiene algunas disposiciones más elaboradas sobre el dominio público en las playas y bahías, las cuales tiene relevancia para el país. De conformidad con las disposiciones de éste Código, no se puede ocupar permanentemente extensión alguna de bahía sobre ni bajo la superficie de sus aguas sin autorización del Ministerio de Defensa Nacional, obtenida por medio de las respectiva capitanía de puerto. Se dispone también que las playas de mar no pueden ser objeto de adjudicación ni concesión que sea estable o que obste a los propietarios o arrendatarios de los terrenos aledaños su libre uso"<sup>29</sup>.

De ahí, que estas prohibiciones tienen por finalidad evitar que las playas de mar pierdan su calidad de bienes nacionales de uso público. Se debe señalar que ningún particular tiene derecho a un cobro por la ocupación de la playa. Además, en este cuerpo legal se dispone que las obras o los materiales flotantes que se intenten establecer en las playas o zonas de bahías, no se deberá comprometer la libre navegación, o amenazar los canales de navegación, ni perjudicar las necesidades de la marina.

"La CONVEMAR, es ante todo un acuerdo político entre sus signatarios y entrega un completo marco para la regulación de todos los espacios

<sup>&</sup>lt;sup>29</sup> NARANJO A, Pablo; Atlantic International Universit; Publicaciones de Estudiantes; Pág. 615

marítimos. Es un tratado internacional, cuyo apego al orden legal establecido ha dado a los Estados el sustento al normal desenvolvimiento de las actividades sobre el mar, el lecho y el subsuelo del océano"<sup>30</sup>.

Es decir que, tiene el interés primario de establecer una norma regulatoria general. Quiso sin duda alguna afirmar el derecho como lenguaje de entendimiento entre las naciones, y adicionalmente, preservar el medio ambiente y dar a los países normas de comportamiento ante este nuevo desafío.

Efectivamente, el hecho más relevante de esta Convención es que crea una distribución de los espacios marinos en beneficio del ordenamiento internacional, definiendo en consecuencia, el grado de soberanía, en términos de derechos y de deberes, que los Estados pueden ejercer en las distintas áreas que allí se consagran.

"La exactitud que debiera predominar en las instancias de pleno acuerdo, da paso a una sutil ambigüedad en aquellas en las que la humanidad aún no llega a consensos muy claros, dejando amplios vacios para divergencias y para discusiones posteriores"<sup>31</sup>.

<sup>30</sup> Tercera conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Montego Bay, 10-Dic- 1982, acceso 3-FEB-09,

<sup>31</sup> Estados miembros de Naciones Unidas: 192, acceso 2-FEB-09, disponible en:

http://www.un.org/spanish/aboutun/unmember.htm

Si bien es cierto que la CONVEMAR representa un paso importante en la evolución del Derecho Internacional Marítimo, en ningún caso se debe pensar que es definitiva, por cuanto esta es fundamentalmente instrumental y dinámica, debiendo adaptarse a nuevas realidades y circunstancias, dando espacio a incorporaciones, cambios o modificaciones de acuerdo a las nuevas demandas de la humanidad.

"De conformidad con la CONVEMAR, se establece que el mar territorial tiene 12 millas marinas, no obstante lo cual, se reconoce el derecho de explotación económica exclusiva sobre los recursos naturales contenidos dentro de toda la amplitud de las 200 millas marinas, de modo que el Estado ribereño tiene todas las facultades y prerrogativas derivadas de la soberanía respecto de dichos recursos naturales y explotación económica" 32.

Sobre esto el Estado ecuatoriano, considera que sus intereses se encuentran satisfechos con lo que ha previsto en la CONVEMAR, además con la aprobación de esta Convención se cuanta con el dictamen constitucional favorable por el Tribunal Constitucional

"El Ecuador como signatario de las Convenciones Internacionales para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y de Búsqueda y Rescate, ha asumido el compromiso de movilizar sus medios disponibles para auxiliar y

-

<sup>&</sup>lt;sup>32</sup> REVISTA JURÍDICA; Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas; Universidad Católica de Santiago de Guayaquil

proteger a los buques mercantes de cualquier nacionalidad que se encuentren en situación de emergencia dentro del área marítima jurisdiccional de su responsabilidad. Ante los riesgos que plantea la amenaza de actos terroristas que ponen en peligro a personas y bienes, y que pueden afectar a la economía del país, especialmente en el campo marítimo, el Gobierno Nacional estableció como Política de Estado la Protección Marítima implementando en el Ecuador el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias"<sup>33</sup>

En este sentido, la Armada del Ecuador a través de la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, ha implementado el presente Sistema de Información de Tráfico Marítimo Ecuador (SITRAME), que utiliza el procesamiento de datos para realizar el seguimiento y control de los buques mercantes en su navegación por el área de responsabilidad ecuatoriana.

Cuanto mayor sea el número de buques introducidos en el sistema, más confiable y efectivo será este, consecuentemente aumenta la seguridad y protección de todos los tipos de naves que transiten por aguas jurisdiccionales. Por esta razón todos los buques mercantes nacionales y extranjeros de tráfico internacional están obligados a participar en este sistema, con la transmisión de mensajes sobre un viaje programado, los mismos que han sido diseñados bajo un formato establecido.

<sup>&</sup>lt;sup>33</sup> Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral; Sistema de información de tráfico Marino

"La CONVEMAR a lo largo de sus 320 artículos, nueve anexos y el acuerdo relativo a la aplicación de su Parte XI, se refiere en muchos artículos al tema seguridad, tanto de la vida humana como en cuanto a la contaminación del medio marino, pero se observa que este tema de seguridad no fue tan prioritario al momento de la adopción del texto, por cuanto el gran tema presente en las largas negociaciones, que condujeron a la adopción del texto de 1982, fue el aprovechamiento económico de los recursos marinos" 34.

Esta consideración se hace por cuanto en ninguna parte de su extenso texto se refiere al terrorismo o a las armas de destrucción masiva como amenaza a la seguridad de la vida humana en el mar, como tampoco un factor de peligro para el medio marino, los recursos vivos o no vivos del lecho y subsuelo marino.

"El director nacional de espacios acuáticos, Jaime Ayala, admite que hay problemas como el robo de motores, pesca ilegal, tráfico de drogas y combustible persisten. Aunque asegura que los controles mejorarán con la aprobación de una Ley que Organiza los Espacios Acuáticos que la Asamblea Legislativa debe discutir y aprobar. "Estamos en proceso de terminar un marco jurídico para actualizar la legislación marítima. En el país aún está en vigencia un Código de Policía Marítima con multas irrisorias (calculadas en sucre) y por eso la gente no se preocupa mayormente en no

Achille Lauro, historia documentos, acceso 12-ABR-09, disponible en: http://mgar.net/var/alauro.htm

cometer las faltas", explica Ayala. Con el código vigente las multas oscilan entre los \$ 0,40 hasta \$ 1"35".

Es decir, que el Director de espacios acuáticos de nuestro país, considera que el actual Código de Policía Marítima, no cumple con las exigencias de la realidad actual, ya que no está acorde en cuanto al monto de las multas o sanciones pecuniarias por el cometimiento de infracciones marítimas, razón por la cual la Asamblea Nacional debe tomar cartas en el asunto, y reformar de forma urgente y especial el Código de Policía Marítima.

# 4.3 MARCO JURÍDICO

# 4.3.1 Régimen jurídico de la navegación contemplado en la CONVEMAR.

# a) Estructura y organización de la convención

La Convención es ante todo un acuerdo político entre sus signatarios y entrega un completo marco para la regulación de todos los espacios marítimos. Es un tratado internacional, cuyo apego al orden legal establecido ha dado a los Estados el sustento al normal desenvolvimiento de las actividades sobre el mar, el lecho y el subsuelo del océano.

-

<sup>&</sup>lt;sup>35</sup> DIARIO EL UNIVERSO; Lunes 09 de agosto del 2010; Guayaquil- Ecuador

El interés primario de los participantes de la Convención se centró en establecer una norma regulatoria general. Se quiso sin duda alguna afirmar el derecho como lenguaje de entendimiento entre las naciones, y adicionalmente, preservar el medio ambiente y dar a los países normas de comportamiento ante este nuevo desafío.

El texto de la Convención está contenido en 320 artículos y nueve anexos, que en general normaliza los siguientes aspectos<sup>36</sup>:

- Define las zonas marítimas;
- Establece las disposiciones para la demarcación de los límites marítimos:
- Regula el espacio oceánico y su utilización en diversas actividades:
   navegación, sobrevuelo, pesca, exploración y explotación de los recursos
   naturales;
- Regula lo concerniente a la conservación y contaminación del medio ambiente oceánico;
- Asigna deberes, derechos y responsabilidades de carácter jurídico;
- Instaura un mecanismo para la solución de conflictos.

Fundamentalmente la Convención de 1982 reconoce explícitamente el respeto de la soberanía de todos los Estados y establece un orden jurídico

<sup>&</sup>lt;sup>36</sup> Tercera conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Montego Bay, 10-Dic- 1982, acceso 3-FEB-09, disponible en:

 $http://www.un.org/Depts/los/convention\_agreements/texts/unclos/convemar\_es.pdf$ 

para los mares y los océanos que facilite la comunicación internacional y promueva sus usos con fines pacíficos, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, el estudio, la protección y la preservación del medio marino y la conservación de sus recursos vivos.

A su vez, el articulado reafirma insistentemente el respeto a la soberanía, la independencia y la integridad territorial de los Estados, junto a la preservación de la paz, el buen orden y la seguridad de los ribereños.

Por tales consideraciones, la Convención en referencia es considerada una de las normativas legales internacionales de mayor importancia y amplitud en el régimen oceánico, en cuanto regula la soberanía, derechos, obligaciones y utilización que sobre él puedan tener los Estados, aunque no ha sido ratificada por todos.

# b) Organismos creados por la CONVEMAR

# 1) Tribunal Internacional del derecho del mar

"El Tribunal Internacional del Derecho del Mar: Establecido en el año 1994 en la ciudad de Hamburgo, Alemania, representa una jurisdicción para ventilar las controversias surgidas con ocasión a la interpretación y aplicación de la Convención sobre Derecho del Mar. El Reglamento del Tribunal fue adoptado el 28 de octubre de 1997, y la Resolución sobre

práctica judicial interna el 31 de octubre de 1997. Está integrada por 21

jueces, elegidos entre personas con reconocida imparcialidad, integridad y

competencia en el campo del Derecho del Mar"37

El Tribunal está compuesto por 21 miembros independientes de los Estados,

de reconocida competencia en temas del Derecho del Mar y representantes

del sistema legal mundial que son elegidos libremente por los Estados

asociados de la Convención.

Su permanencia en el cargo dura nueve años y las decisiones de este

Organismo son finales y vinculantes para las partes en disputa. Tiene su

sede en Hamburgo, Alemania y bajo su responsabilidad se encuentra el

lograr el arreglo pacífico de las controversias sometidas a su decisión, para

lo cual está facultado para establecerse y ejercer sus funciones donde lo

considere necesario.

Su competencia alcanza a todas las controversias y demandas que le sean

sometidas de conformidad con esta Convención y a todas las cuestiones

expresamente previstas en cualquier otro acuerdo que confiera competencia

al Tribunal, para lo cual tiene jurisdicción a través de sus Salas de

Controversias de los Fondos Marinos, sobre disputas relacionadas con

actividades en la Zona y también a solicitud de la Asamblea o del Consejo,

-

<sup>37</sup> ALBATROS ENCICLOPEDIA DEL MAR. Compañía Internacional Editora. Barcelona-España.

Depósito Legal: BI 394-1975

47

está en condiciones de proporcionar asesoramiento, consejos y opiniones sobre asuntos legales relacionados con el ámbito de su actividad.

# 2) La autoridad

"Esta Autoridad, con su sede en Kingston, Jamaica, es la institución a través de la cual los Estados partes organizan y controlan las actividades en la Zona que comprende el Área Internacional de los Fondos Marinos más allá de los límites de la jurisdicción nacional y particularmente con la finalidad de administrar sus recursos" 38.

Se debe destacar que las funciones, administración y membrecía de la Autoridad han sido afectadas por la adopción del Acuerdo sobre la Implementación de la Parte XI de la Convención en lo que tiene relación con las primeras funciones de la Autoridad y la toma de decisiones dentro de sus órganos que fue negociada para facilitar la participación universal en la Convención después de que un número de países, principalmente los industrializados, expresaron dificultades con las disposiciones vigentes sobre la explotación minera en los fondos marinos.

<sup>&</sup>lt;sup>38</sup> CALM. MONTEVERDE GRANADOS Carlos, Historia Marítima e Historia Naval, AGUENA, 1986

# 3) La comisión de límites de la plataforma continental

"En cumplimiento a los Arts. 76 y 77 de la Convención esta Comisión conformada por 21 miembros elegidos por los Estados Partes y cuya Secretaría la ejerce la División para Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la ONU, tiene la tarea de recomendar al Estado costero sobre los pormenores relacionados con el establecimiento de los límites exteriores de su plataforma continental, donde tales límites se extiendan más allá de las 200 millas náuticas medidas desde las líneas de base desde las cuales la anchura del mar territorial es considerada. Se debe mencionar además que, de acuerdo con los Arts. 76 y 78 del mismo cuerpo legal, el límite establecido por el Estado costero con base a las recomendaciones de la Comisión es definitivo y de cumplimiento obligatorio" 39.

Por otro lado, la Convención establece que cuando un Estado costero intenta establecer límites exteriores de la plataforma continental más allá de las 200 millas náuticas, debe enviar de manera prioritaria la información técnica, científica y demás particularidades que avalen tales límites, en un plazo no mayor de 10 años después que la Convención entre en vigor para ese Estado.

<sup>&</sup>lt;sup>39</sup> Eugenio Cornejo Fuller. Derecho Marítimo Chileno. 2003. Pág. 120

## 4.3.2 Clasificación del Derecho Marítimo

"El Ecuador, al estar inmerso en la Comunidad Internacional, observa aquella legislación marítima que es reconocida a nivel mundial y que en la condición de país miembro está obligado a obedecer con excepción, claro está, de aquella que rige a la CONVEMAR a la cual todavía no está adherido. En cuanto a la propia legislación marítima se encuentran, entre otros, los siguientes instrumentos legales: el Código de Policía Marítima, la Ley de Tráfico Marítimo y Fluvial, la Ley General de Puertos, la Ley de Facilitación de las Exportaciones, la Ley del Transporte Acuático y el Código de Comercio, entre otros" 40.

Se debe mencionar que el espacio marítimo ecuatoriano medido desde las líneas de base que unen los puntos más sobresalientes de sus 1.400 kms de costas y sobre el cual el Ecuador ejerce jurisdicción hasta una distancia de 200 millas náuticas, es de 1'095.000 km2., distribuidos 238.000 km.2 para el Ecuador continental y 857.445,8 km.2 para la Región Insular; lo que refleja el enorme potencial y riqueza pesquera, ictiológica, minera y turística que posee el país a lo largo y ancho de sus costas.

"La jurisdicción marítima del Ecuador se fundamenta en lo consagrado en la "Declaración de Santiago" que fue suscrita por Ecuador, Perú y Chile el 18 de agosto de 1952 y que fue ratificada por los mismos países en Lima el 4

<sup>40</sup> CARRIÓN VARAS Víctor, Transporte Marítimo y Actividad Portuaria, ASEM, Asesora Mercantil, Guayaquil, 1997 de diciembre de 1954, a través del "Convenio Complementario a la Declaración de Soberanía sobre la Zona Marítima de 200 millas" y del "Convenio sobre Zona Especial Fronteriza Marítima", mediante el cual se define al paralelo como el límite marítimo entre los países suscriptores del Pacífico Sur y se estableció una zona bilateral de 10 kilómetros de margen de tolerancia, dentro de la cual la presencia accidental de naves pesqueras artesanales no constituye una violación a la soberanía del Estado vecino; y, que en el caso del Ecuador se definió a Lat. 3° 23' 33,96" Sur"<sup>41</sup>.

El 19 de septiembre de 1985, mediante una Proclama Presidencial el Ecuador señaló que a más de la Plataforma Continental e Insular correspondiente al mar jurisdiccional de 200 millas se incluyen, también, el lecho y el subsuelo marinos situados en el mar jurisdiccional ecuatoriano y el insular correspondiente al Archipiélago de Galápagos, hasta una distancia de 100 millas contadas desde la isóbata de los 2.500 metros de profundidad, lo que se integra con los instrumentos bilaterales complementarios suscritos el 16 de agosto de 1975 y el 11 de marzo de 1985, con las Repúblicas de Colombia y Costa Rica respectivamente, en los cuales se definieron los límites de la frontera marítima común.

<sup>&</sup>lt;sup>41</sup> CARRIÓN VARAS Víctor, Transporte Marítimo y Actividad Portuaria, ASEM, Asesora Mercantil, Guayaquil, 1997

# a) Derecho Naviero

"El concepto de «naviero», ha sido de los más controvertidos desde el punto de vista histórico y doctrinal de todo el Derecho Marítimo. A nuestro juicio, tal vez ocurre que la mayor parte de los maritimistas -teóricos han tratado siempre de elaborar un concepto partiendo del Derecho positivo, elaborado desde el Digesto hasta las descripciones, que no definiciones, legales de los Códigos.

- a) El naviero es el empresario que se encuentra al frente de la empresa de navegación, cuyo establecimiento mercantil es un buque determinado.
- b) El naviero puede ser propietario o no propietario. En este último caso habrá arrendado el buque, lo utilizará el «time-charter» (aunque en tales casos la doctrina no suele denominar a éste fletador del buque), o lo tendrá por cualquier título, no de dominio.
- c) El naviero es un comerciante -VICENT dice que en nuestro Derecho debe configurarse como persona física- que debe inscribirse en el Registro Mercantil y que por las especiales características de su actividad tiene limitada su responsabilidad en los supuestos determinados por la ley"42.

Las leyes han de ser interpretadas al abrigo del Derecho Naviero vivo y en

52

<sup>&</sup>lt;sup>42</sup> CALM. MONTEVERDE GRANADOS Carlos, Historia Marítima e Historia Naval, AGUENA, 1986

éste el empresario ha de sustituirse por la empresa naviera, normalmente sociedad anónima, y el buque aislado quedó desplazado por la flota o línea, organizada en carteles denominados «conferencias de fletes», que son organizaciones de empresas para resolver los problemas de un mercado concreto. Por otro lado, un derecho tan imbuido por su ámbito necesariamente internacional y aun universal debe buscar la identidad de sus sujetos apartándose de las legislaciones internas.

# b) Derecho Portuario

"El Derecho Portuario es el conjunto de normas que regulan la actividad de los sujetos y la condición de los bienes (públicos y privados) que se relacionan en actos de comercio efectuados en el Puerto"<sup>43</sup>.

El Derecho Portuario es todo Derecho Público que cuenta con disposiciones expresas que regulan los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, su condición, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración; así como la prestación de los servicios portuarios.

# c) Derecho del Transporte Marítimo

"El transporte marítimo, sin embargo, constituye "per se" una actividad no exenta de riesgos y también importa recorrer grandes distancias, lo cual, en la antigüedad sustraía a la nave del poder de las autoridades. Estos

<sup>&</sup>lt;sup>43</sup> Eugenio Cornejo Fuller. Derecho Marítimo Chileno. 2003. Pág. 120

elementos, entre otros, son citados por la doctrina como algunos de los factores en razón de los cuales apareció la necesidad de regular la navegación y el tráfico marítimo. En este sentido fue la costumbre, basada en los usos utilizados en el comercio y por la gente de mar, la que se constituyó en la principal fuente normativa sobre la materia, y es así, como ya en épocas pretéritas, aparecieron cuerpos normativos, tales como las Leyes Rodias, que recogiendo la costumbre consagraron institutos marítimos y establecieron regulaciones acerca de su funcionamiento. Entre estos institutos se cuenta la Avería Común, la cual, además de otros, fueron adoptados por la cultura romano helénica (como por ejemplo en el Digesto), subsistiendo de esa forma hasta nuestros días"<sup>44</sup>.

La costumbre conservó con el paso de los siglos su importancia como fuente de norma jurídica marítima, explicitándose especialmente en repertorios de jurisprudencia, la cual, no era obra de letrados sino que de legos familiarizados con los usos de la actividad.

Por otro lado, "la aspiración a la uniformidad movía a los tribunales a reducir a escrito los usos marítimos que ellos aplicaban en concepto de buenas costumbres de la gente de mar. Aparecen así, las "colecciones de usos marítimos" como fuente primordial de este derecho, que después ha pasado a integrar las leyes".

<sup>&</sup>lt;sup>44</sup> CARRIÓN VARAS Víctor, Transporte Marítimo y Actividad Portuaria, ASEM, Asesora Mercantil, Guayaquil, 1997

# d) Derecho de la Navegación

Según Scialoja: "... el derecho del mar nació en el mar, como creación original y espontánea. "... nacido sin esfuerzo, sin la imposición de voluntad alguna, como simple producto del devenir histórico y como inevitable exigencia de una singular actividad humana" 45

Es la rama del derecho que en modo especial regula la actividad humana relativamente al ambiente navegatorio.

Es decir que el derecho de la navegación es el conjunto de normas que rigen tanto los hechos y cosas que tienen por ambiente propio las aguas navegables, como las relaciones que surgen con motivo de la navegación.

Es el conjunto de principios y normas jurídicas de carácter público y privado, de orden nacional e internacional, regulativo de las instituciones y relaciones jurídicas originadas en el ejercicio de la navegación por agua o modificadas por ella.

# e) Derecho del Agua

Derecho de Aguas entendemos la parte del Derecho que regula el Dominio Público Hidráulico.

-

<sup>&</sup>lt;sup>45</sup> ALBATROS ENCICLOPEDIA DEL MAR. Compañía Internacional Editora. Barcelona-España. Depósito Legal: BI 394-1975

"La Ley de Aguas de 13/06/1.879 considera como de dominio público los ríos y sus cauces naturales; las aguas continuas o discontinuas de manantiales y arroyos que corren por sus cauces naturales; las pluviales que corren por barrancos o ramblas, cuyos cauces sean de dominio público; las que nacen continuas o discontinuas en terrenos con dicho carácter; los lagos y lagunas formados por la naturaleza y las aguas subterráneas que existan en terrenos públicos" 46.

Y por último, la Ley de Aguas de 1.985 dice que el DPH está constituido por las aguas continentales, por los cauces de corrientes naturales, por los lechos de lagos, lagunas y embalses superficiales en cauces públicos, por los acuíferos subterráneos y por las aguas procedentes de la desalación de agua de mar que se incorporen a los elementos señalados.

#### f) Derecho Medio Ambiental Marino Costero

El Derecho suele reflejar fielmente las preocupaciones de la humanidad y es por esta elemental razón que el Derecho Ambiental existe y ha alcanzado su desarrollo actual. La preservación y conservación del medio ambiente y la implementación de un modelo de desarrollo sostenible es una preocupación de la sociedad de nuestro tiempo y, por consiguiente, de su Derecho.

<sup>&</sup>lt;sup>46</sup> CARRIÓN VARAS Víctor, Transporte Marítimo y Actividad Portuaria, ASEM, Asesora Mercantil, Guayaquil, 1997

Obviamente, la degradación ambiental es uno de los principales problemas a los que se enfrenta la humanidad y cuando esta degradación se intensifica en ecosistemas extremadamente frágiles y complejos como son las zonas costeras, la situación se torna aún más engorrosa. Un modelo de desarrollo erróneo a nivel planetario ha puesto en el punto de mira de todos los países la necesidad del respecto a las reglas de equilibrio natural para garantizar la integridad y renovación de los sistemas naturales.

"La región del Pacífico Sudeste, una de las más largas que se conocen, aproximadamente 16,000 Km., con una excepcional biodiversidad costera y marina, escenario de los principales eventos episódicos marítimos –tsunamis y el Fenómeno El Niño- amerita el manejo integrado de la zona costera y un marco jurídico para la protección del medio marino y áreas de costa, a través del compromiso de los cinco estados costeros: Panamá, Colombia, Ecuador, Perú y Chile. Los cuatro últimos de ellos conforman la Comisión Permanente del Pacífico sur (CPPS), organismo regional marítimo para la defensa de los intereses de sus países miembros (Chile, Colombia, Ecuador y Perú), coordinadora de sus políticas marítimas, generadora del nuevo Derecho del Mar y promotora de una fructífera actividad económica de sus integrantes, se ha constituido también en el baluarte para el desarrollo pesquero de la región, la investigación de los fenómenos oceánico-atmosféricos y sus repercusiones, y en conductora de los esfuerzos para la preservación del medio marino y áreas costeras. Con este último propósito presenta al iniciar el nuevo milenio, una revisión actualizada de la situación del medio ambiente marino y costero de la región del Pacífico Sudoriental, a fin de evaluar el grado actual de la contaminación marina<sup>47</sup>.

Principalmente, se basa en los resultados nacionales obtenidos en el desarrollo del Programa coordinado de Investigación y Vigilancia de la Contaminación Marina en el Pacífico Sudeste.

Constituye, en el siglo que empieza, un importante elemento para medir los avances o retrocesos registrados, aunque su principal objetivo es tener una imagen de la situación de la región con respecto a la calidad del medio marino y áreas costeras, basada en información científica sobre la cual los gobiernos puedan evaluar, recomendar y adoptar mediadas.

### g) Derecho Pesquero

El derecho Pesquero es una parte importante del Derecho en general. Se ocupa de normar y regular las relaciones que se dan como producto de la actividad pesquera, es decir entre quienes realizan dicha actividad y el Estado, quien por su condición de propietario de los recursos hidrobiológicos los administra y regula su explotación. Dentro de esta normatividad se incluyen las relaciones de trabajo que surgen como producto de dicha actividad pesquera, sobretodo de la actividad pesquera extractiva.

<sup>47</sup> Eugenio Cornejo Fuller. Derecho Marítimo Chileno. 2003. Pág. 120

Si bien es cierto que la actividad pesquera se remonta a las primeras épocas de la historia de la humanidad, su regulación debidamente sistematizada corresponde a épocas muy recientes, sumándose a ella la incipiente doctrina y los principios que rigen ahora el Derecho Pesquero.

"La actividad pesquera fue reglamentada incipientemente desde la época virreinal, estableciéndose en aquel entonces que los recursos marinos eran de propiedad de quien los encontraba y capturaba. Recién en 1852 se estableció que eran propiedad del estado, tal como lo estableció la Constitución del mismo año. En 1859 Ramón Castilla estableció que la pesca era una industria libre y sujeta a la regla de la administración y la conservación.

La Constitución de 1933 y el Código Civil de 1936 reiteraron que las riquezas ictiológicas eran del Estado, calificándolas como fuente natural. En el año 1965 se crea el Instituto del Mar del Perú (IMARPE), la Caja de Beneficios y Seguridad del Pescador y el Consejo Nacional de Pesca. El 3 de octubre de 1968 se creó el Ministerio de Agricultura y Pesquería, que luego se convirtió un Ministerio independiente"<sup>48</sup>.

<sup>&</sup>lt;sup>48</sup> Eugenio Cornejo Fuller. Derecho Marítimo Chileno. 2003. Pág. 120

# 4.3.3 El Código de Policía Marítima en cuanto a las sanciones a las infracciones marítimas

#### TITULO VIII

#### **DE LAS SANCIONES**

**Art. 370.-** Las contravenciones de policía marítima se sancionarán como se expresa a continuación:

# **SECCION I**

Con multa de Un mil a Dos mil sucres

1. Embarcaciones menores abandonadas por sus patrones.

A los patrones de embarcaciones menores de diez toneladas que las acoderaren para corto tiempo a un muelle o a otro buque y las dejaren completamente abandonadas, si como consecuencia de ello se detuvo o retraso el atraque o desatraque de otros barcos.

2. Muelles desaseados.

A los mayordomos de los muelles que estuvieren desaseados.

3. Inasistencia injustificada de los tripulantes.

A los tripulantes por cada día en que sin causa justificada y sin corresponderles vacación faltaren a sus tareas durante el tiempo de puerto de su embarcación.

4. Deshonestidad.

A los individuos de la marina mercante o de los gremios navales que fueren sorprendidos bañándose desnudos en público.

Ocupación ilegal de playa.

A los patrones de embarcaciones menores de diez toneladas que, debiendo solicitar la autorización del capitán de puerto, ocuparen la playa sin tal requisito.

6. Maltrato o muerte de aves o animales marinos inofensivos.

A los que en lugares en que son permitidas la caza marítima y la pesca, maltrataren, hirieren o dieren muerte a las aves marinas y en general a cualquier animal inofensivo cuya captura no reporte beneficio.

#### **SECCION II**

# Con multa de Dos mil a Cinco mil sucres

1. Escándalos o pendencias.

A los que promueven escándalos o pendencias en las playas, muelles o embarcaderos a bordo de embarcaciones surtas en la bahía, siempre que no constituyan delito.

2. Falta de comparecencia.

A cualquiera persona, pertenezca a gremio naval o no, que no comparezca a la llamada del capitán de puerto, la cual será juzgada en rebeldía, sin perjuicio de las responsabilidades que acarree su falta de comparecencia.

3. Baño de animales o introducción de vehículos en los balnearios.

A quienes fueren sorprendidos bañando a animales o penetraren con vehículos en las playas a las que las autoridades o el uso hayan asignado la categoría de balnearios públicos.

4. Caza de iguanas y lobos de mar.

A los que dieren caza a las iguanas o a lobos marinos (foca común).

5. Gente de mar sin matrícula.

A los suboficiales, gente de mar y miembros de los gremios navales que se embarcaren o ejercieren sus actividades sin haberse inscrito en los registros de la Capitanía del Puerto o sin haber renovado su inscripción dentro del plazo legal (hasta marzo de cada año).

6. Disparo de armas de fuego.

A los que disparen armas de fuego desde las riberas o desde a bordo de cualquier embarcación en las aguas de la jurisdicción de la Policía Marítima.

7. Pesca de especies en época de veda.

A los pescadores sorprendidos en la pesca de especies dentro de la época de veda.

8. Incorrección en el vestido o en el lenguaje.

A los que en muelles, embarcaderos, playas o naves falten a la debida corrección en su vestido o en sus palabras.

9. Ingreso irregular de comerciantes en embarcaciones.

A los comerciantes que fueren encontrados a bordo de las embarcaciones de la navegación marítima internacional sin autorización de la aduana o sin el visto bueno del capitán de puerto.

10. Retención de objetos olvidados.

A los capitanes, patrones o tripulantes que en el término de veinticuatro horas no hubieren consignado en la Capitanía los objetos que los pasajeros hubieren olvidado en sus naves.

11. Descuido respecto de ebrios.

A los capitanes o patrones que a individuos en estado de embriaguez, sean tripulantes o pasajeros, les permitan ambular en las cubiertas o lugares de su embarcación donde puedan correr algún peligro.

12. Falta injustificada de oficiales o suboficiales.

A los oficiales y suboficiales de las embarcaciones nacionales, por cada día en que sin causa justificada faltaren a sus obligaciones durante el tiempo de permanencia de su nave en puerto.

13. Recepción indebida de menores.

A los capitanes o patrones que reciban como pasajeros a menores, sin autorización de su representante legal.

14. Negativa de servir a pasajeros o tripulantes.

A los fleteros que, mientras esta su embarcación de guardia nocturna, se nieguen sin causa justificada a conducir a tierra o a bordo tripulantes o pasajeros de los buques mercantes surtos en la bahía.

15. Juego en lugares públicos.

A los que fueren sorprendidos participando en juego de cartas o dados o en general en cualquiera de azar, con interés monetario o sin el, en las playas, embarcaciones o muelles, si el hecho no constituyere delito.

16. Omisión de pasajeros en las listas.

A los capitanes o patrones de barcos nacionales, por cada uno de los pasajeros que no figure en las listas de éstos, entregadas a la Capitanía del Puerto.

17. Admisión de tripulantes desprovistos de matrícula.

A los capitanes o patrones, por cada uno de los individuos desprovistos de matrícula que hubieren embarcado como tripulantes.

18. Ofensa a los agentes de Policía Marítima.

A quienes faltaren a los agentes de Policía Marítima cuando no estén en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de pasar al juez competente si el hecho constituye delito.

#### **SECCION III**

# Con multa de Un mil a Diez mil sucres

A los capitanes o patrones que embarquen o desembarquen tripulantes infringiendo cualquiera de las disposiciones del Art. 156. 2. Atracada a naves que no estén en libre plática.

A los fleteros o lancheros que atraquen a una nave que no haya sido declarada en libre plática.

3. Alteración de tarifas.

A los fleteros y en general a todo capitán o patrón de embarcaciones nacionales, en cada caso de alteración de las tarifas legales de transporte de carga o pasajeros.

4. Deserción.

A los individuos de tripulación que desertaren, sin perjuicio de las demás sanciones que establezcan las ordenanzas navales.

Carencia de matrícula o uniforme.

A los fleteros que durante sus funciones carecieren del uniforme o del número de su matrícula puesto o grabado en escudo metálico, o no tuvieren visible la expresión del nombre del gremio a que pertenecen.

#### **SECCION IV**

#### Con multa de Cinco mil a Quince mil sucres

1. Ocupación ilegal de playas por embarcaciones mayores de diez toneladas.

A los patrones o embarcaciones mayores de diez toneladas que ocuparen las playas sin autorización del capitán de puerto en los casos en que deben solicitarla.

Omisión de socorro.

A cualquiera persona que, habiendo podido hacerlo sin riesgo, no hubiere socorrido o auxiliado a otra que estaba en peligro de ahogarse.

3. Omisión de los deberes que corresponden a los capitanes.

A los capitanes de buques nacionales de alto bordo, por cada día en que, sin causa justificada, falten a las tareas que les correspondan durante el tiempo de la estadía de su nave en el puerto.

4. Recepción de pasajeros en exceso.

A los capitanes o patrones de embarcaciones nacionales, por cada pasajero que exceda del número fijado por las autoridades navales.

5. Incorrección de los roles.

A los capitanes o patrones de embarcaciones fluviales cuyos roles no estuvieren correctos.

6. Agitación a bordo.

A los tripulantes o pasajeros que, en una embarcación nacional surta en la bahía, inciten a rebelión o motín contra el capitán o patrón, si el hecho no constituye delito.

7. Carencia de título para comandar.

A los patrones que sin título legal pretendan comandar embarcaciones mercantes nacionales

8. Contravenciones de reglamento internacional.

A los patrones de embarcaciones menores de diez toneladas que contravengan el Reglamento Internacional dictado para evitar Choques en el mar.

9. Ofensa a los agentes de Policía Marítima en funciones.

A quienes falten a los agentes de Policía Marítima o los desobedezcan, cuando ejercen sus funciones, sin perjuicio de pasar al juez competente si el hecho constituye delito.

10. Imposibilidad de movimiento de embarcación.

A los capitanes de embarcaciones fondeadas en la bahía que no pudieren moverse con sus máquinas en un instante dado.

11. Acoderamiento de embarcación en muelle contra la voluntad de su dueño.

A los armadores cuyas embarcaciones permanecieren amarradas a un muelle más de veinticuatro horas contra la voluntad de su dueño.

12. Acción de arrojar obstáculos a las corrientes de los ríos.

A los dueños de predios que en sus esteros cortaren los pajonales, o cualesquiera plantas y, en vez de fijarlos en tierra, los larguen aguas abajo hacia los ríos.

13. Transporte de carga o pasajeros en las toldillas.

A los patrones de embarcaciones fluviales que lleven carga o pasajeros en las toldillas.

14. Incumplimiento en el pago de sueldos o salarios.

A los armadores, o a quienes hagan sus veces, que sin causa legal demoren o nieguen el pago de sueldos o salarios a oficiales o tripulantes de las embarcaciones nacionales, sin perjuicio de las sanciones que impongan las autoridades del trabajo.

15. Maltrato a los subalternos.

A los superiores jerárquicos de las embarcaciones mercantes nacionales que maltraten a sus subalternos, sin perjuicio del organismo por jueces competentes, si el hecho constituye delito.

16. Muerte por ahogo de pasajero o tripulante.

Al capitán o patrón de embarcación nacional a bordo de la cual, por caída al agua, ocurra defunción entre sus pasajeros o tripulantes, sin perjuicio de la responsabilidad que el accidente acarree ante los jueces comunes.

17. Faltamiento al respeto debido a los superiores.

A los empleados que falten de palabra a sus superiores, si el hecho no constituye delito.

18. Falta de pasarelas.

A los capitanes de embarcaciones nacionales que no pusieren pasarelas.

19. Conducción de armas.

A los pasajeros o tripulantes de naves de tráfico internacional que desembarquen en los puertos de la República llevando armas que requieren permiso especial.

## **SECCION V**

#### Con multa de Diez mil a Veinte mil sucres

1. Falta de aviso de arribo.

A los capitanes de embarcaciones nacionales que infringieren los preceptos del Art. 216 o los del Art. 217.

2. Echamiento de basura a fondeaderos o ríos o canales navegables.

A quienes arrojen basura a los fondeaderos o en los ríos o canales navegables.

3. Contravención al reglamento dictado para evitar choques en el mar.

A los capitanes o patrones de embarcaciones de diez a cien toneladas que contravengan al reglamento internacional dictado para evitar choques en el mar.

4. Falta de material contra incendios y de equipo de salvamento en los muelles.

A los dueños o concesionarios de muelles que no tuvieren completos los implementos contra incendios y de salvamento o no estuvieren suficientemente alumbrados.

Omisión o falsedad de distintivos o señales.

A los capitanes que omitieren o falsearen el significado de las banderas que, a su arribo a puertos ecuatorianos, deben izar.

Infracción del Art. 268.

A los buques mercantes extranjeros que, infringiendo el Art. 268, arríen sus embarcaciones menores.

7. Infracción del Art. 281.

A los que embarquen o desembarquen animales sin observar las prescripciones del Art. 281.

8. Transporte de animales sumergidos en el agua.

Al propietario, por cada animal que se transporte sumergido en el agua.

9. Embarcaciones fluviales sobrecargadas.

A los capitanes o patrones de embarcaciones fluviales que lleven carga o pasajeros sobre la toldilla o que las hayan sobrecargado hasta tapar su línea de franco bordo.

10. Injuria inferida de obra a los superiores.

A los subalternos o empleados que falten de obra a sus superiores, sin perjuicio de la acción a la que el hecho diere lugar ante los jueces comunes.

11. Abandono de materiales flotantes.

A los dueños de materiales flotantes que en la bahía hayan garreado y no sean repuestos a su lugar dentro del plazo fijado.

12. Concursos de natación no autorizados.

A los que promuevan concursos de natación sin autorización del capitán de puerto.

13. Infracción del Art. 95.

A los propietarios de balnearios particulares que no tengan los implementos que exige el Art. 95.

## 14. Omisión de socorro.

A los fleteros y patrones de embarcaciones menores que, pudiendo hacerlo, no acudieren con ellas en socorro de la nave o persona que estuviere en peligro.

15. Incultura respecto de las autoridades portuarias.

A los capitanes u oficiales de embarcaciones nacionales que recibieren las visitas oficiales de las autoridades del puerto sin observar la cultura y respeto debidos.

16. Sondeos en aguas jurisdiccionales.

A los capitanes de embarcaciones extranjeras que sin causa justificada realizaren sondeos en aguas territoriales, si no obraren con malicia, pues si la hubiere, a la multa se agregará prisión de siete a diez días en la cárcel pública.

## **SECCION VI**

## Con multa de Un mil a Cincuenta mil sucres

1. Regateo dentro de los límites fluviales.

A los capitanes o patrones de embarcaciones, nacionales o extranjeras, que se pongan a regatear dentro de los límites de las aguas de navegación fluvial.

2. Acción de empavesar las naves.

A los capitanes de embarcaciones que en la bahía sin la autorización del capitán de puerto pongan a media asta su pabellón o la empavesen.

#### SECCION VII

## Con multa de Cinco mil a Cincuenta mil sucres

1. Incumplimiento del anuncio de salida.

Al capitán o patrón de embarcación, nacional o extranjera, que hubiere anunciado su salida y no la realizare en la fecha y hora señaladas, salvo caso de fuerza mayor comprobada ante el capitán de puerto.

2. Lanzamiento no autorizado de embarcaciones menores de veinticinco toneladas.

A los dueños de embarcaciones menores de veinticinco toneladas que después de su reparación las lanzaren al agua, sin haber previamente comunicado a las autoridades correspondientes el particular.

## **SECCION VIII**

## Con multa de Veinte mil a Cincuenta mil sucres

1. Contravención del reglamento dictado para evitar choques.

A los capitanes de naves mayores de cien toneladas que contravengan al Reglamento Internacional dictado para evitar choques en el mar.

2. Fondeo en canal navegable.

A los capitanes o patrones de embarcaciones, cualesquiera que sean su pabellón y porte, que sin causa justificada fondeen en el centro de canal navegable o en lugar donde obsten la navegación.

3. Juegos prohibidos por la Ley.

A los capitanes o patrones de embarcaciones que dentro de las aguas del mar territorial permitan juegos prohibidos por la Ley.

4. Embarcaciones sobrecargadas.

A los capitanes o patrones de naves de cien toneladas o menos que las hubieren cargado hasta cubrir su marca de franco bordo.

5. Zarpa de naves cuyas máquinas o cuyo gobierno se hallen en mal estado.

A las embarcaciones nacionales hasta de cien toneladas que traten de zarpar con sus mecanismos de propulsión o de gobierno en mal estado.

6. Mala estiba o carga en lugares indebidos.

A las embarcaciones nacionales que estuvieren mal estibadas o que hubieren puesto carga dentro de los botes salvavidas o sobre la cubierta de botes.

7. Falta de requisitos impuestos por el Art. 41.

A las embarcaciones nacionales de más de cien toneladas de la navegación marítima mercante que traten de zarpar careciendo de cualquiera de los elementos contra incendios, de salvamento o de radiocomunicaciones, o del agua, víveres o medicinas exigidos por este Código o por los reglamentos.

8. Cobro por ocupación de playas.

A los dueños de predios que cobren por ocupación de playas.

9. Mala alimentación a los tripulantes.

A los capitanes o armadores que dieren mala o insuficiente alimentación a la tripulación de sus barcos.

10. Falta al turno de guardia.

A los patrones de lanchas fleteras que faltaren con su embarcación a su turno de guardia o infringieren cualquiera de las disposiciones del reglamento durante sus servicios.

11. Uso indebido de estaciones de radio, o de transmisión, o de pitos, sirenas, etc.

A las naves mercantes extranjeras que en la zona de bahía usen su estación de radio para trasmitir o que hagan uso indebido de sus pitos, sirenas, etc., sin perjuicio del decomiso en casos especiales.

12. Infracción de los Arts. 211 a 215.

A los capitanes de naves mercantes extranjeras que infrinjan cualquiera de los Arts. 211, 212, 213, 214 y 215.

## **SECCION IX**

#### Con multa de Veinte mil a Cien mil sucres

1. Falta de listas.

A los capitanes de embarcaciones de tráfico marítimo internacional que no presentaren las listas de rancho, repuestos, pasajeros y equipajes, en el momento de la visita de recepción o que no tuvieren listo cualquiera de los demás documentos prescritos en los Arts. 230 y 234.

Descortesía con la autoridad marítima.

A los capitanes, oficiales y tripulantes descorteses con la autoridad marítima.

## **SECCION X**

# Con multa de Cincuenta mil a Cien mil sucres

1. Negativa de auxilio para embarcación en peligro.

A los capitanes o patrones de naves, nacionales o extranjeras, que se negaren a prestar auxilio, pudiendo hacerlo, a otra embarcación en peligro cuyo capitán se lo solicitare.

2. Falta de práctico oficial.

A los capitanes de naves, nacionales o extranjeras, que, estando obligados a tomar práctico oficial según el Art. 206, no lo hicieren.

3. Abordaje anterior a la libre plática.

A los capitanes de naves mercantes que no hubieren impedido o que, realizado, no denunciaren a la autoridad marítima, el abordaje de ellas anterior a la libre plática realizado por embarcación particular.

Mal estado de los muelles.

A los propietarios de muelles en mal estado o constitutivos de peligro para el transporte de pasajeros o carga.

## **SECCION XI**

## Con multa de Cien mil a Doscientos mil sucres

- 1. Falta de aviso de llegada a puerto ecuatoriano.
- 2. Negativa de izar bandera.

A los capitanes de naves que, contraviniendo orden del capitán de puerto, rehusaren izar las banderas del Código Internacional.

#### **SECCION XII**

## Con multa de Cincuenta mil a Quinientos mil sucres

1. Sobrecarga por la que se cubra la marca de franco bordo.

A las embarcaciones nacionales de la navegación marítima mercante nacional y a las extranjeras que hayan sido sobrecargadas hasta que se cubra su marca de franco bordo.

2. Obstrucción del canal navegable con fragmentos de obras destruídas.

A los dueños de muros u obras similares destruídos cuyos fragmentos obstruyeren el canal navegable, si no los retiraren dentro del tiempo fijado según el Art. 82.

 Acción de arrojar al fondeadero o a canales navegables hierros, cenizas, piedras, etc.

A los que arrojaren al fondeadero o cauce navegable materiales que constituyan peligro para la navegación o causa de embancamiento.

4. Levantamientos hidrográficos no autorizados.

A los capitanes de naves extranjeras que, careciendo de la necesaria autorización, hicieren levantamientos hidrográficos, sin perjuicio de ser encausados penalmente.

5. Abandono de ecuatorianos en costas extranjeras.

A los capitanes de naves nacionales que abandonaren en costas extranjeras a cualquier ecuatoriano, sea miembro de su tripulación o pasajero, sin perjuicio del deber de pagar la correspondiente indemnización y los gastos de repatriación.

6. Construcción, carena o reparación de nave, sin licencia.

A los dueños de arsenales, diques, varaderos, etc., que carenen, reparen o construyan embarcaciones sin la licencia de la Capitanía de Puerto que es necesaria para tal obra.

## 7. Falta de matrícula.

A los dueños de diques, arsenales, varaderos, etc., o a los apoderados de aquellas, que no se hubieren registrado en la respectiva Capitanía del Puerto o no hubieren renovado su matrícula.

# 8. Negativa de integrar el Jurado de Capitanes.

A los capitanes de la Marina Mercante o retirados de la Armada, nombrados miembros del Jurado de Capitanes, que, sin causa legal, comprobada y expuesta ante el capitán del puerto con veinticuatro horas de anticipación a la reunión de aquel tribunal, faltaren a ella en la hora y día señalados; capitanes que además responderán por los perjuicios que su inasistencia ocasionare a terceros.

## 9. Fondeo no autorizado de nave que conduce explosivos.

A los capitanes de naves que, conduciendo explosivos, sin la autorización del capitán de puerto fondearen a menos de tres millas del perímetro edificado.

## 10. Navegación a velocidad excesiva.

A los capitanes que al entrar a Guayaquil, entre Puná y Sitio Nuevo, o viceversa, navegaren a más de catorce nudos y entre Sitio Nuevo y el fondeadero del Puerto de Guayaquil, o viceversa, navegaren a más de ocho nudos.

## 11. Infracción del Art. 225.

A los capitanes que, infringiendo el Art. 225, no disminuyeren la velocidad de su nave al encontrarse con embarcaciones menores.

# 12. Falta del requisito de zarpe.

A los capitanes de naves del tráfico internacional que se hicieren a la mar sin el zarpe firmado por el capitán de puerto o autoridad que haga sus veces.

13. Desembarco de enfermos.

A los capitanes de naves del tráfico internacional que, sin autorización del capitán de puerto y del Jefe de la Sanidad del Puerto, desembarquen pasajero o tripulante enfermo.

14. Inobservancia del turno en la zarpa.

A los capitanes de naves del tráfico internacional que zarparen sin esperar el turno regulado por el Art. 329.

15. Amarre de embarcaciones o boyas o balizas del servicio de navegación.

A los capitanes o patrones de las embarcaciones que amarraren a las boyas o balizas del servicio de navegación.

16. Daños de las boyas o balizas del servicio de navegación.

A los capitanes de las naves que con estas causaren daño a las boyas o balizas instaladas para el servicio de navegación, sin perjuicio de las reparaciones e indemnizaciones respectivas.

17. Falta de precauciones para impedir acceso a personas extrañas a buques del tráfico internacional.

A los capitanes de naves, extranjeras o nacionales, del tráfico internacional que no tuvieren en el portalón la guardia que impida el acceso de personas extrañas a sus buques.

18. Navegación irregular en aguas territoriales.

A los capitanes que hubieren sido sorprendidos navegando en las aguas jurisdiccionales de la República sin llevar legalizado cualquiera de los

documentos prescritos en el Art. 185; sin perjuicio del juzgamiento por los tribunales competentes en los casos previstos por la Ley.

19. Inmigración de tripulantes.

igualmente multiplicada la base por cien.

A los capitanes que, sin autorización del capitán de puerto, desembarquen individuos de su tripulación, para que ingresen al país.

20. Construcción o reparación clandestina de embarcaciones de más de veinticinco toneladas.

A los dueños de embarcaciones de más de veinticinco toneladas que clandestinamente hubieren sido construídas, reparadas o modificadas y a los propietarios del dique, varadero o arsenal en que la obra se realizó.

Art. 370-A.- Las contravenciones dispuestas en el Título VIII que se refieren a la navegación fluvial, embarcaciones fluviales o límites fluviales, comprenderán también las cometidas en la navegación marítima, por buques o naves de bandera nacional o extranjera dentro de las jurisdicciones de las Capitanías de Puerto o en la Zona Especial del Archipiélago de Galápagos. Toda otra contravención que no fueren las contempladas en el Título VIII, que se encuentre sancionada con multa en el presente Código, se entenderá

La sanciones antes mencionadas y determinadas en el Código de Policía Marítima, no están acorde a la realidad actual, puesto que aun se encuentran determinadas en sucres y nuestra moneda vigente es el dólar, de ahí que las infracciones se encuentra correctamente clasificada de acuerdo a su gravedad, lo que solo quedaría que la Asamblea Nacional,

reforme estas deficiencias y actualice, en miras de prevenir y sancionar correctamente las infracciones marítimas.

# 4.3.4 Diferentes Cuerpos normativos que rigen el accionar marítimo en el territorio ecuatoriano

# CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN

Este Código establece una nueva organización territorial del Estado, incorpora nuevas competencias a los gobiernos autónomos descentralizados y dispone que por ley se establezca el sistema nacional de competencias, los mecanismos de financiamiento y la institucionalidad responsable de administrar estos procesos a nivel nacional.

Es decir que este cuerpo legal integra la normativa de todos los gobiernos autónomos descentralizados, como mecanismo para evitar la dispersión jurídica y contribuir a brindar racionalidad y complementariedad al ordenamiento jurídico.

De esta manera, este Código establece la organización políticoadministrativa del Estado ecuatoriano en el territorio; el régimen de los diferentes niveles de gobiernos autónomos descentralizados y los regímenes especiales, con el fin de garantizar su autonomía política, administrativa y financiera. Además, desarrolla un modelo de descentralización obligatoria y progresiva a través del sistema nacional de competencias, la institucionalidad responsable de su administración, las fuentes de financiamiento y la definición de políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios en el desarrollo territorial.

## **COMENTARIO:**

Este Código, se relaciona con el Código de Policía Marítima, ya que el primero establece la organización territorial del Estado, incorpora nuevas competencias a los gobiernos autónomos descentralizados y dispone que por ley se establezca el sistema nacional de competencias, los mecanismos de financiamiento y la institucionalidad responsable de administrar estos procesos a nivel nacional. Es decir que, de acuerdo a esto se determinarán los organismos y mecanismos de sanción a las normas del Código de Policía Marítima.

## CÓDIGO ORGÁNICO DE LA PRODUCCIÓN

Se rigen por la presente normativa todas las personas naturales y jurídicas y demás formas asociativas que desarrollen una actividad productiva, en cualquier parte del territorio nacional.

El ámbito de esta normativa abarcará en su aplicación el proceso productivo en su conjunto, desde el aprovechamiento de los factores de producción, la transformación productiva, la distribución y el intercambio comercial, el consumo, el aprovechamiento de las externalidades positivas y políticas que desincentiven las externalidades negativas.

Así también impulsará toda la actividad productiva a nivel nacional, en todos sus niveles de desarrollo y a los actores de la economía popular y solidaria; así como la producción de bienes y servicios realizada por las diversas formas de organización de la producción en la economía, reconocidas en la Constitución de la República.

De igual manera, se regirá por los principios que permitan una articulación internacional estratégica, a través de la política comercial, incluyendo sus instrumentos de aplicación y aquellos que facilitan el comercio exterior, a través de un régimen aduanero moderno transparente y eficiente. Para esto se considerará actividad productiva al proceso mediante el cual la actividad humana transforma insumos en bienes y servicios lícitos, socialmente necesarios y ambientalmente sustentables, incluyendo actividades comerciales y otras que generen valor agregado.

# **COMENTARIO:**

El Código Orgánico de la Producción, se relaciona con el Código de Policía Marítima, puesto que esta regula a las personas naturales y jurídicas y demás formas asociativas que desarrollen una actividad productiva, en cualquier parte del territorio nacional. Es decir que, esta normativa abarca en su aplicación el proceso productivo en su conjunto, en este caso de la producción marítima, la misma que tiene que cumplir determinados requisitos y normativas, a fin de no se violen las normas del Código de Policía Marítima.

## CÓDIGO TRIBUTARIO

Los preceptos de este Código regulan las relaciones jurídicas provenientes de los tributos, entre los sujetos activos y los contribuyentes o responsables de aquellos. Se aplicarán a todos los tributos: nacionales, provinciales, municipales o locales o de otros entes acreedores de los mismos, así como a las situaciones que se deriven o se relacionen con ellos. Para estos efectos, se entiende por tributos los impuestos, las tasas y las contribuciones especiales o de mejora.

# **COMENTARIO:**

El Código Tributario, se relaciona con el Código de Policía, en cuanto al pago de tributos por la explotación y producción marítima de determinado sector y producto, por lo cual se cancelará impuestos, las tasas y las contribuciones especiales o de mejora.

## LEY DE GESTIÓN AMBIENTAL

La presente Ley establece los principios y directrices de política ambiental; determina las obligaciones, responsabilidades, niveles de participación de los sectores público y privado en la gestión ambiental y señala los límites permisibles, controles y sanciones en esta materia.

La gestión ambiental se sujeta a los principios de solidaridad, corresponsabilidad, cooperación, coordinación, reciclaje y reutilización de desechos, utilización de tecnologías alternativas ambientalmente sustentables y respecto a las culturas y prácticas tradicionales.

## **COMENTARIO:**

Se relaciona la Ley de Gestión Ambiental con el Código de Policía Marítima, en cuanto a la vigilancia del cumplimiento de normas y reglas ambientales, ya sea por el sector público como el privado, determinando conjuntamente sanciones, multas e indemnizaciones en solidaridad con el medio ambiente.

## LEY DE COMERCIO EXTERIOR

La presente Ley tiene por objeto normar y promover el comercio exterior y la inversión directa, incrementar la competitividad de la economía nacional, propiciar el uso eficiente de los recursos productivos del País y propender a su desarrollo sostenible e integrar la economía ecuatoriana con la internacional y contribuir a la elevación del bienestar de la población.

Permite el desarrollo y progreso del Ecuador exigen de un comercio exterior dinámico y en expansión, que contribuya al crecimiento económico y al bienestar social del país

Cabe resaltar que el comercio exterior ecuatoriano mantiene una excesiva dependencia de las exportaciones petroleras y por tanto es prioritario impulsar el incremento y diversificación de exportaciones de otros productos, especialmente de los no tradicionales

## **COMENTARIO:**

La Ley de comercio exterior, en relación con el Código de Policía Marítima, en cuanto norma y promueve el comercio exterior y la inversión directa marítima, incrementar la competitividad de la economía nacional y propicia el uso eficiente de los recursos productivos marítimos del País y propende el desarrollo sostenible del ecuador, en observancia de las normas del Código de Policía Marítima.

#### **LEY DE TURISMO**

La presente Ley tiene por objeto determinar el marco legal que regirá para la promoción, el desarrollo y la regulación del sector turístico; las potestades del Estado y las obligaciones y derechos de los prestadores y de los usuarios

El Plan de Competitividad Turística planteó la necesidad de actualizar la legislación turística ecuatoriana, reincorporando importantes disposiciones de la Ley Especial de Desarrollo Turístico, que no han perdido vigencia en el tiempo a fin de atraer la inversión e inyectar divisas a nuestra economía

# **COMENTARIO:**

La Ley de Turismo, se relaciona con el Código de Policía Marítima, puesto que se regula la población turística con sus derechos, deberes, obligaciones y responsabilidades como medio de respeto al área protegida y prevención de cometimiento de delitos regulados por el Código de Policía Marítima.

## **LEY DE ADUANAS**

La presente Ley regula las relaciones jurídicas entre el Estado y las personas que operan en el tráfico internacional de mercancías dentro del territorio aduanero. Mercancías son los bienes corporales muebles de cualquier clase.

En todo lo que no se halle expresamente previsto en esta Ley, se aplicarán las normas del Código Tributario y más leyes generales y especiales.

El proceso de modernización en el área aduanera, permite ser parte de la dinamia del Comercio Exterior, mediante la utilización electrónica que optimice la administración de los servicios aduaneros, los mismos que por su naturaleza deben ser ágiles y transparentes permitiendo, a su vez, mejorar los procesos de importación y exportación de mercancías

## **COMENTARIO:**

La Ley de Aduanas, se relaciona al Código de Policía Marítima, y que regula las relaciones jurídicas entre el Estado y las personas que operan el mercado internacional de mercancías dentro del territorio aduanero. De esta manera vigilan conjuntamente el no cometimiento de infracciones marítimas en comercio internacional.

## **LEY DE AGUAS**

Las disposiciones de la presente Ley regulan el aprovechamiento de las aguas marítimas, superficiales, subterráneas y atmosféricas del territorio nacional, en todos sus estados físicos y formas.

Las aguas de ríos, lagos, lagunas, manantiales que nacen y mueren en una misma heredad, nevados, caídas naturales y otras fuentes, y las subterráneas, afloradas o no, son bienes nacionales de uso público, están fuera del comercio y su dominio es inalienable e imprescriptible; no son susceptibles de posesión, accesión o cualquier otro modo de apropiación.

No hay ni se reconoce derechos de dominio adquiridos sobre ellas y los preexistentes sólo se limitan a su uso en cuanto sea eficiente y de acuerdo con esta Ley.

## **COMENTARIO:**

La Ley de Aguas, se relaciona íntimamente con el Código de Policía Marítima, en cuanto a que esta ley regula el aprovechamiento de las aguas marítimas, superficiales, subterráneas y atmosféricas del territorio nacional, en todos sus estados físicos y formas y el Código de Policía Marítima regula las acciones en estas aguas nacionales.

# 4.3.5 Legislación Comparada

## **VENEZUELA**

# LEY GENERAL DE MARINAS Y ACTIVIDADES CONEXAS

## TÍTULO VI

## DE LAS RESPONSABILIDADES, PENAS Y PROCEDIMIENTOS

# Capítulo I

# De las Responsabilidades

Artículo 286. Las acciones y omisiones que constituyan delito o falta y tengan lugar con ocasión de la navegación, serán sancionadas de acuerdo con el Código Penal o la ley aplicable. Salvo acciones intencionales, en caso de abordaje o de cualquier otro accidente de navegación concerniente a un buque de navegación acuática y de tal naturaleza que comprometa la responsabilidad penal o disciplinaria del Capitán, o de cualquier otra persona al servicio del buque, no podrá iniciarse ningún procedimiento penal sino ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado cuyo pabellón enarbolaba el buque en el momento del abordaje o del accidente de navegación.

**Artículo 287.** Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, se aplicarán las sanciones aquí previstas, a los que incurran en las siguientes infracciones:

#### 1. Infracciones leves:

De dos unidades tributarias (2 U.T.), a cincuenta unidades tributarias (50 U.T.):

- a. Los tripulantes de buques o personas relacionadas con la actividad al no comparecer sin causa justificada ante la Autoridad Acuática cuando sean citados por ésta.
- b. El que deteriore o pierda intencionalmente o por descuido la Patente,
   Licencia de Navegación o Permiso Especial Restringido.
- c. El capitán y los tripulantes que no cumplan con lo referente al rol de tripulantes establecido en esta Ley.
- d. Los buques que no se encuentren provistos de los certificados,
   documentos y los diarios que exige esta Ley.
- e. El Capitán que no elabore el inventario de los efectos, bienes o valores pertenecientes al pasajero o tripulante fallecido a bordo.
- f. El propietario, armador o arrendatario del buque que no publique el aviso de prensa referente al pasajero o tripulante fallecido a bordo.
- g. El buque que entre a aguas venezolanas o a puerto, o que se encuentre ante la presencia de un buque de la Fuerza Armada, e incumpla la obligación del izamiento de la Bandera.

- h. El Capitán, Jefe de Máquinas y Primer Oficial o quienes hagan sus veces, que no presente informe por escrito ante las autoridades, en los casos de pérdida, naufragio, incendios, abordaje, varaduras o averías.
- i. Las personas autorizadas a efectuar obras de levantamientos hidrográficos, oceanográficos y de cartografiado náutico, que no presenten copia de los mencionados levantamientos.
- j. Las personas autorizadas a efectuar obras de levantamientos hidrográficos, oceanográficos y de cartografiado náutico y que no notifiquen la finalización de las obras.
- k. Los dueños o responsables de lugares públicos o privados que obstaculicen el acceso al personal y autoridades de servicios públicos oficiales, en el cumplimiento de sus funciones.
- I. El Capitán que incumpla con la obligación de dar alojamiento, manutención y tratamiento de oficial al piloto.
- m. El Capitán que no notifique de cualquier accidente de navegación ocurrido en el buque a su mando y el Piloto que lo asiste, al Capitán de Puerto.
- 2. Infracciones graves: De cincuenta y una unidades tributarias (51 U.T.) a ciento cincuenta unidades tributarias (150 U.T.):
- a. Los responsables de operaciones o actividades no autorizadas por la Autoridad Acuática.

- b. Los buques que fondeen en las zonas no habilitadas a tal fin sin el previo permiso de la Autoridad Acuática.
- c. Los buques que zarpen sin el permiso de la Autoridad Acuática.
- d. El Capitán u oficiales que impidan la realización de las inspecciones al buque cuando así lo requiera la Autoridad Acuática.
- e. Los pasajeros que se nieguen a prestar asistencia cuando lo requiera el Capitán del buque.
- f. El Capitán de Buque Nacional que no informe al Cónsul Venezolano en puerto extranjero, de la arribada forzosa de su buque.
- g. Los buques que no hayan zarpado una vez cesado la causa o motivo de su arribada forzosa.
- h. Las personas u organismos públicos o privados que tengan conocimiento de cualquier accidente o siniestro marítimo y no lo reporten a la Autoridad Acuática.
- i. Los diques, astilleros, fábricas de buques, talleres navales, varaderos, industrias navales de apoyo y similares, que ejecuten obras de construcción naval o modificaciones, que dejen de suministrar los planos de las embarcaciones.
- j. Los buques que incumplan con la obligatoriedad del servicio de pilotaje.

- k. Quienes arrojen lastre, escombros o basura en aguas jurisdiccionales de Venezuela, incluidos los puertos, radas y canales de navegación.
- I. A las personas naturales o jurídicas que operen equipos de comunicaciones, de manera improcedente o en un lenguaje impropio.
- 3. Infracciones muy graves: De ciento cincuenta y una unidades tributarias (151 U.T.) a quinientas unidades tributarias (500 U.T.):
- a. Los responsables de construcciones, instalaciones y modificaciones de éstas no autorizadas en áreas de la circunscripción acuática.
- b. El Capitán y Piloto que incumplan con la obligación de notificar al Capitán de Puerto de los accidentes de navegación ocurridos en su circunscripción.
- c. El buque que incumpla la limitación de tráfico de buques hacia y desde puertos venezolanos, que sea impuesta por el Ejecutivo Nacional.
- d. Los propietarios o armadores que dispongan la utilización de sus buques para un uso distinto al autorizado.
- e. Los buques que transporten pasajeros en número mayor a lo establecido por las correspondientes leyes, reglamentos y certificados.
- f. Los buques que permitan el transporte de pasajeros sobre cubierta.
- g. Los buques que permitan el embarque de personas enfermas o con impedimentos físicos que los dificulten para desenvolverse por sí mismos, o a menores de doce años (12) sin acompañantes.

- h. Los buques que permitan el embarque de personas y animales que puedan propagar cualquier enfermedad o epidemia.
- i. Los buques que incumplan con la obligación relativa a las provisiones de agua y víveres y espacios destinados a pasajeros.
- j. El Capitán que no notifique a la Autoridad Acuática y demás autoridades locales, el conocimiento de un hecho delictivo a bordo.
- k. El Capitán que no notifique a la autoridad consular competente y a las autoridades locales, las defunciones a bordo.
- I. Los tripulantes o pasajeros que en forma tumultuosa o indisciplinada efectúen reclamaciones al Capitán.
- m. El tripulante o pasajero que sea responsable de la falsa alarma, confusión o desorden a bordo.
- n. Los capitanes de buques nacionales que se nieguen a recibir sin causa justificada a los tripulantes venezolanos, abandonados en puertos extranjeros.
- o. El Capitán, el Jefe de Máquinas, el Primer Oficial o quienes hagan sus veces, que en caso de pérdida, naufragio, incendios, abordajes, varaduras o averías de buques, no presenten el informe sobre el suceso.
- p. Las refinerías de petróleo, las factorías químicas y petroquímicas, las instalaciones de almacenamiento y distribución de productos químicos o petroquímicos, las instalaciones para el abastecimiento de combustibles

líquidos que posean terminales de carga o descarga de hidrocarburos en zonas portuarias y los astilleros e instalaciones de reparación naval, que incumplan las normativas ambientales indicadas en las leyes y reglamentos.

- q. El concesionario o el autorizado para prestar servicios públicos que ceda o traspase la concesión o autorización, total o parcialmente, sin la previa autorización del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, sin perjuicio de las demás responsabilidades previstas en la ley.
- r. El concesionario o el autorizado para prestar servicios públicos que efectúe prácticas desleales, ejerza o trate de ejercer posiciones de dominio o monopolio.
- s. Los entes prestadores del servicio de pilotaje, remolcadores y lanchaje que incumplan con la obligación de prestar servicio las veinticuatro (24) horas del día.
- t. Las compañías que practicasen sondeos, o levantamientos de planos de las costas, espacios insulares y acuáticos, sin autorización.
- u. Quienes dañen o deterioren medios o componentes del Sistema Nacional de Señalización Acuática.
- v. Quienes derramen petróleo o sus derivados, aguas residuales de minerales, productos químicos u otros elementos nocivos o peligrosos, de cualquier especie que ocasionen daños o perjuicios en aguas jurisdiccionales de Venezuela, incluidos los puertos, radas y canales de navegación.

- 4. Infracciones gravísimas:
- a. Al buque que hiciere arribada forzosa sin que la Autoridad Acuática encuentre suficientemente justificada la misma; de quinientas unidades tributarias (500 U.T.) a mil unidades tributarias (1.000 U.T.).
- b. Al buque que incumpla la prohibición de transportar sustancias o productos explosivos, inflamables, corrosivos, peligrosos o contaminantes en buques destinados al tráfico de pasajeros; de quinientas unidades tributarias (500 U.T.) a mil unidades tributarias (1.000 U.T.).
- c. Al Capitán del buque que se haya negado sin justificación, a prestar asistencia a embarcaciones que se encuentran en peligro; de mil unidades tributarias (1.000 U.T.) a tres mil unidades tributarias (3.000 U.T.).
- d. Al armador que incumpla las obligaciones relativas al marcaje de obstrucciones de canales o vías de navegación; de mil unidades tributarias (1.000 U.T.) a dos mil unidades tributarias (2.000 U.T.).
- e. Al armador que incumpla la obligación de la remoción de la obstrucción en canales o vías de navegación; dos unidades tributarias (2 U.T.) por cada unidad de arqueo bruto del buque causante de la obstrucción de canales o vías de navegación.

**Artículo 288.** Quienes incumplan las obligaciones relativas a construcción, modificación, reparación o desguace de buques en diques, astilleros, fábricas de buques, talleres navales, varaderos, industrias navales de apoyo y similares venezolanos, serán sancionados con carácter solidario, con multa

equivalente de quinientas unidades tributarias (500 U.T.) a diez mil unidades tributarias (10.000 U.T.), cuando el valor de la construcción, modificación, reparación o el desguace del buque exceda de diez mil unidades tributarias(10.000 U.T.), se aplicará un aumento de la multa equivalente al cincuenta por ciento (50 %) del valor del gasto incurrido.

Artículo 289. Sin perjuicio de las disposiciones de los convenios internacionales, leyes y reglamentos nacionales sobre la contaminación por hidrocarburos, serán sancionados con carácter solidario, con multa de quinientas unidades tributarias (500 U.T.) a diez mil unidades tributarias (10.000 U.T.), el propietario o Capitán de buque o instalaciones, según el caso, que con dolo o culpa contamine el medio acuático por medio de buques, cualquier instalación costera, puertos, marinas y plataformas costa afuera.

**Artículo 290.** Las acciones u omisiones que sean constitutivas de las infracciones indicadas en el artículo anterior darán lugar, además de la sanción que proceda, a la adopción, en su caso, de las siguientes medidas:

- 1. La restitución de las cosas o su reposición a su estado anterior.
- 2. La indemnización de los daños irreparables por cuantía igual al valor de los bienes destruidos o del deterioro causado, así como de los perjuicios ocasionados, en el plazo que se fije.

**Artículo 291.** La cuantía de las multas y la aplicación de las sanciones accesorias, previstas en los dos artículos anteriores, se determinará en

función de la consecuencia externa de la conducta infractora, el grado de negligencia o intencionalidad del infractor, el daño causado, el número de infracciones cometidas, así como por cualquier otra circunstancia que pueda incidir en el grado de culpa de la infracción en un sentido atenuante o agravante.

**Artículo 292.** Los titulares, los poseedores de Licencias o Permisos, los tripulantes y los poseedores de certificaciones, y las empresas autorizadas, serán sancionados:

- 1. Con multa de cincuenta unidades tributarias (50 U.T.) a cien unidades tributarias (100 U.T.) y suspensión por seis (6) meses de sus facultades:
- a. Al que intencionalmente apareciere como embarcados en buques sin que efectivamente se encuentren a bordo.
- b. Al Capitán del buque que permita que en el rol respectivo aparezca embarcado un titular, poseedor de licencia o tripulante sin que efectivamente se encuentre a bordo.
- c. A los pilotos que no cumplan con los requisitos que exige esta Ley y su Reglamento, para el ejercicio de sus funciones.
- d. Los institutos de educación náutica, públicos y privados que incumplan con los requisitos exigidos en esta Ley.
- e. Las personas naturales o jurídicas que realicen inspecciones, sin estar debidamente certificados por el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos.

- f. Las personas naturales o jurídicas certificadas para realizar inspecciones navales que se les demuestre la presentación de informes de inspecciones sin haberlas efectuado.
- g. Los diques, astilleros, fábricas de buques, talleres navales, varaderos, industrias navales de apoyo y similares, que ejecuten obras de construcción naval, modificaciones, reparaciones o desguaces sin estar inscritas en el registro correspondiente.
- h. Las compañías navieras, certificadoras, de agenciamiento naviero, operadoras y agenciadoras de carga, de transporte multimodal y de corretaje marítimo que ejerzan su actividad sin estar debidamente autorizadas por el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos.
- 2. Con multa de dos mil unidades tributarias (2.000 U.T.) a tres mil unidades tributarias (3.000 U.T.) y suspensión del ejercicio de sus funciones por el lapso desde seis (6) meses a dos (2) años a las compañías prestadoras del servicio de transporte acuático que movilicen cargas en navegación de cabotaje o doméstica, en buques de bandera extranjera, sin la autorización correspondiente.
- 3. Con multa de cien unidades tributarias (100 U.T.) a quinientas unidades tributarias (500 U.T.) y suspensión del ejercicio de sus funciones por el lapso desde seis (6) meses a dos (2) años:
- a. A quienes desempeñen funciones o cargos a bordo de buques sin estar facultados para ello.

- b. A quienes permitan en cualquier forma el desempeño ilegal de funciones o cargos a bordo de buques sin el debido título, licencia o permiso.
- 4. Con suspensión del ejercicio de sus funciones por un lapso desde dos (2) a diez (10) años:
- a. A quienes por negligencia, impericia o inobservancia de las leyes y reglamentos causaren accidentes en perjuicio de terceros.
- b. A quienes se desempeñen ebrios en el ejercicio de sus funciones, o permitan tal conducta.
- c. A quienes causen daños ecológicos en contravención a las normativas ambientales.
- d. A quienes a bordo de buques consuman sustancias estupefacientes o psicotrópicas. Una vez cumplida la suspensión, deberán presentar los exámenes médicos que demuestren su total desintoxicación, en el caso de que el afectado manifieste su intención de embarcarse.
- Con suspensión del ejercicio de sus funciones por un lapso desde diez
   años a treinta (30) años:
- a. A quienes trafiquen con sustancias estupefacientes o psicotrópicas.
- b. A quienes en el ejercicio de las funciones que les faculta esta Ley, causaren daños en forma intencional, que implique pérdida de vidas humanas, conforme a sentencia definitivamente firme.

c. A quienes en forma intencional o por impericia, negligencia o inobservancia de las leyes y reglamentos, causaren más de tres (3) accidentes con graves perjuicios a terceros.

**Artículo 293.** Se sancionarán con la destitución de los cargos que ocupen, a los funcionarios públicos o empleados de los institutos autónomos y empresas del Estado o dependientes de éste, que contravinieren los mandatos establecidos en esta Ley.

Artículo 294. La negativa u omisión de expedir copias simples o certificadas de la totalidad o parte de cualquier expediente o documento debidamente solicitado, dentro del lapso previsto en la ley, dará lugar a una multa equivalente a cien unidades tributarias (100 U.T.), que el Ministro del Despacho impondrá al Presidente del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, al funcionario a cargo de la Dirección correspondiente, o al Capitán de Puerto, según el caso.

Adicionalmente, el funcionario será responsable a título personal de los daños y perjuicios que cause al interesado, la negativa u omisión en expedir la copia.

Artículo 295. Sin perjuicio de las sanciones establecidas en el Código Penal y en las demás leyes de la República, el Ejecutivo Nacional por órgano del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, impondrá las sanciones a que se refiere este Título, ya sea por conocimiento directo de la acción u omisión, o por notificación debidamente documentada. Las sanciones que ameriten suspensión del ejercicio profesional, deberán ser calificadas previamente por

la Junta que a los efectos se crea en la presente Ley y se regirá conforme al Reglamento respectivo.

**Artículo 296.** La liquidación y recaudación de las multas se hará según el procedimiento establecido en la ley que regula la materia.

**Artículo 297.** Si no concurrieren circunstancias agravantes ni atenuantes, la multa deberá aplicarse en su término medio. Si concurrieren circunstancias agravantes o atenuantes, la multa será aumentada o disminuida, a partir de su término medio.

Se considerarán circunstancias agravantes:

- 1. La reincidencia y la reiteración.
- 2. La condición de funcionario público del infractor.
- 3. La gravedad del perjuicio causado.
- 4. La resistencia o reticencia del infractor en esclarecer los hechos. Se considerarán circunstancias atenuantes:
- 1. No haber incurrido el infractor, en falta que amerite la imposición de sanciones, durante el año anterior a aquel en que se cometió la infracción.
- No haber tenido el infractor la intención de causar un daño tan grave como el que produjo.
- 3. El estado mental del infractor, siempre que no lo exonere por completo de su responsabilidad.

Cuando un mismo hecho diere lugar a la aplicación de diversas multas, sólo se aplicará la mayor de ellas, sin perjuicio de las sanciones previstas en otras leyes.

**Artículo 298.** Las sanciones a que se refiere este Título, serán impuestas por la Autoridad Acuática, conforme al procedimiento establecido en esta Ley.

**Artículo 299.** El producto de las sanciones pecuniarias establecidas en esta Ley, se destinará al Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos.

#### **COMENTARIO:**

En esta legislación, a diferencia con el Código de Policía Marítima ecuatoriano, establecen sanciones por acciones y omisiones que constituyan delito o falta en caso de abordajes o de cualquier otro accidente de navegación concerniente a un buque de navegación acuática y de tal naturaleza, no solo con personas extrañas a la tripulación de la embarcación, sino también a las personas naturales o jurídicas que realicen actos ilegales o fuera de sus funciones o no cumplan con sus responsabilidades.

Cabe rescatar que el pago de multas o indemnizaciones se lo realizará de acuerdo a las Unidades Tributarias.

El procedimiento a seguir para sancionar, se lo hará a más del Código Penal y en las demás leyes de la República, por el Ejecutivo Nacional por órgano del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos.

### MÉXICO

# LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMO

**Artículo 323.** Para la imposición de las sanciones previstas en esta Ley, así como la interposición del recurso administrativo procedente, la Secretaría observará lo previsto por la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

**Artículo 324.** Para los efectos de este título, por salario se entiende el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal al momento de aplicarse la sanción. En caso de reincidencia se aplicará multa por el doble de las cantidades señaladas en este título.

**Artículo 325.** Las sanciones señaladas en este título no prejuzgarán sobre aquéllas que se deriven de la aplicación de los Tratados Internacionales.

**Artículo 326**. Los capitanes de puerto en el ámbito territorial de su jurisdicción, impondrán multa de cincuenta a un mil días de salario mínimo vigente, tomando en consideración el riesgo o daño causado, la reincidencia y el posterior cumplimiento de la obligación, a:

- Los navieros, por no cumplir con los requisitos del artículo 20;
- Los capitanes y patrones de embarcaciones, por no traer a bordo de la embarcación el original del certificado de matrícula a que se refiere el artículo 10;
- Los navieros por no cumplir con lo establecido en el artículo 51;

- Las personas que cometan infracciones no previstas expresamente en este título, a los Tratados Internacionales, a los reglamentos administrativos, o a las normas oficiales mexicanas aplicables; y
- Los propietarios y navieros de embarcaciones nacionales o extranjeras que incurran en infracciones leves a la presente Ley, cuando éstas sean conocidas mediante los mecanismos de inspección que realice la autoridad marítima por sí misma o bien, en coordinación con otras dependencias.

**Artículo 327**. La Secretaría impondrá una multa de un mil a diez mil días de salario mínimo vigente, tomando en consideración el riesgo o daño causado, la reincidencia y el posterior cumplimiento de la obligación, a:

- Los capitanes de embarcaciones por no cumplir con lo dispuesto por el artículo 159;
- Los patrones de embarcaciones o quien dirija la operación en los artefactos navales, por no cumplir con lo dispuesto por el artículo 30;
- Los capitanes o patrones de embarcaciones por:
- Hacerse a la mar, cuando por mal tiempo o previsión de éste, la autoridad marítima prohíba salir; y
- Los propietarios de las embarcaciones, por no cumplir con lo establecido en el artículo 36;
- Los capitanes y patrones de embarcaciones, por:
- No enarbolar la bandera en aguas mexicanas, y

- Los concesionarios de marinas que, sin sujetarse a los requisitos establecidos en el reglamento, autoricen el arribo o despacho de embarcaciones de recreo; y los demás concesionarios por infringir lo dispuesto en esta ley y demás ordenamientos y disposiciones aplicables;
- Los pilotos de puerto, por infracción al artículo 58 y cuando debiendo estar en la embarcación no lo hagan;
- Los propietarios y navieros de embarcaciones nacionales o extranjeras que incurran en infracciones graves a la presente Ley, cuando éstas sean conocidas mediante los mecanismos de inspección que realice la autoridad marítima por sí misma o bien, en coordinación con otras dependencias, y
- Los agentes navieros, por infringir las disposiciones de esta ley.

**Artículo 328**. La Secretaría impondrá una multa de diez mil a cincuenta mil días de salario mínimo vigente, tomando en consideración el riesgo o daño causado, la reincidencia y el posterior cumplimiento de la obligación, a:

- Los navieros y operadores por carecer del seguro a que se refiere el artículo 143;
  - El propietario, naviero u operador que autorice o consienta el manejo de la embarcación, cuando la tripulación no acredite su capacidad técnica o práctica;
  - Los capitanes y patrones de embarcaciones por no utilizar el servicio de pilotaje o remolque cuando éste sea obligatorio;
  - Los propietarios de las embarcaciones o los navieros por:

- Proceder al desguace en contravención con lo establecido por el artículo 89;
- Las personas físicas o morales que actúen como agente naviero u operador, sin estar autorizados o inscritos en el Registro Público Marítimo Nacional, respectivamente;
- Los capitanes o patrones de embarcaciones por no cumplir con la obligación establecida en el artículo 161;
- Los concesionarios, por incumplimiento de lo establecido en el artículo
   63;
- Los solicitantes de permisos temporales de navegación que de cualquier manera realicen actos u omisiones con el propósito de obtener aquél de modo ilícito;
- Los propietarios y navieros de embarcaciones nacionales o extranjeras que incurran en infracciones gravísimas a la presente Ley, cuando éstas sean conocidas mediante los mecanismos de inspección que realice la autoridad marítima por sí misma o bien, en coordinación con otras dependencias;
- Los agentes navieros y en su caso a los propietarios de la embarcación que incumplan con lo dispuesto por la fracción III del artículo 269.

**Artículo 328**. La Secretaría impondrá una multa de diez mil a cincuenta mil días de salario mínimo vigente, tomando en consideración el riesgo o daño causado, la reincidencia y el posterior cumplimiento de la obligación, a:

- Los navieros y operadores por carecer del seguro a que se refiere el artículo 143;
- El propietario, naviero u operador que autorice o consienta el manejo de la embarcación, cuando la tripulación no acredite su capacidad técnica o práctica;
- Los capitanes y patrones de embarcaciones por no utilizar el servicio de pilotaje o remolque cuando éste sea obligatorio;
- 4. Los propietarios de las embarcaciones o los navieros por:
  - Proceder al desguace en contravención con lo establecido por el artículo 89;
- Las personas físicas o morales que actúen como agente naviero u operador, sin estar autorizados o inscritos en el Registro Público Marítimo Nacional, respectivamente;
- Los capitanes o patrones de embarcaciones por no cumplir con la obligación establecida en el artículo 161;
- Los concesionarios, por incumplimiento de lo establecido en el artículo 63;
- Los solicitantes de permisos temporales de navegación que de cualquier manera realicen actos u omisiones con el propósito de obtener aquél de modo ilícito;
- Los propietarios y navieros de embarcaciones nacionales o extranjeras que incurran en infracciones gravísimas a la presente Ley, cuando éstas sean conocidas mediante los mecanismos de

inspección que realice la autoridad marítima por sí misma o bien, en coordinación con otras dependencias;

10. Los agentes navieros y en su caso a los propietarios de la embarcación que incumplan con lo dispuesto por la fracción III del artículo 269.

#### COMENTARIO:

De acuerdo a esta legislación, se determinan sanciones por acciones y omisiones delictivas como navieros, operadores, propietarios, capitanes y patrones de embarcaciones, a las personas físicas o morales que actúen como agente naviero u operador y a los concesionarios, por incumplimiento de las normas establecidas en este mismo cuerpo legal. Lo que se relaciona intrínsecamente con el Código de Policía Marítima.

Teniendo de diferencia, que en este caso la Secretaria de Marina de México, es quien realiza la viabilidad de la aplicación de sanciones, multas e indemnizaciones.

Así mismo, estas sanciones irán de una multa de diez mil a cincuenta mil días de salario mínimo vigente, tomando en consideración el riesgo o daño causado.

# **5 MÉTODOS Y MATERIALES**

#### 5.1 Métodos

En el proceso de investigación socio-jurídico se aplicaron el método científico, entendido como camino a seguir para encontrar la verdad acerca de la problemática determinada.

Fue válida la concreción del método científico hipotético deductivo para señalar el camino a seguir en la investigación socio-jurídica propuesta; pues partiendo de la hipótesis y con la ayuda de ciertas condiciones procedimentales, se procedió al análisis de las manifestaciones objetivas de la realidad de la problemática de la investigación, para luego verificar si se cumplían las conjeturas que subyacen en el contexto de la hipótesis, mediante la argumentación, la reflexión y la demostración.

Así mismo me apoye en el método histórico documental, mecanismo por el cual se orienta el accionar de otros métodos científicos contempladas en forma general fruto de lo cual en ciertas circunstancias sirvió para aplicar el método general deductivo y así mismo en otras circunstancias nos servirá para aplicar el método general inductivo.

Otra consideración especial en cuanto a la metodología empleada, el método ecléctico el cual compagina y adecua acorde a las necesidades o

circunstancias analizadas especifícame para un punto o tema en particular , circunstancia que orientó a la concepción de la navegación como una mixtura o mezcla de elementos internos acorde con nuestra conformación geográfica y disposiciones internas derivadas de esta al igual que de elementos externos o supranacionales que así mismo sirvió de guía o modelo para la adecuación de las normas que regirán las conductas de los individuos o sujetos del derecho que van a interactuar en el acto navegatorio o navegación propiamente dicha.

## 5.2 Procedimientos y técnicas

Fueron los procedimientos de observación, análisis y síntesis los que se requirió en esta investigación jurídica propuesta, sirvió así mismo de auxilio las técnicas de acopio teórico, bibliográfico o documental; y de técnicas de acopio empírico, como la encuesta y la entrevista. La investigación de campo se concretó en consultas de opinión a personas conocedoras de la problemática, poblacional, así se encuestó a veinte personas para las encuestas y se entrevistó diez personas; en ambas técnicas se plantearán cuestionarios derivados.

Los resultados de la investigación empírica se presentaron en tablas, barras o centrogramas y en forma discursiva con deducciones derivadas del análisis de los criterios y datos concretos, que servirán para la verificación de objetivos e hipótesis y para arribar a conclusiones y recomendaciones.

### 6 RESULTADOS:

### 6.1 Resultados de la aplicación de las encuestas

En la aplicación de la técnica de la encuesta, se indagó los criterios acertados de profesionales de Derecho conocedores de la materia, para lo cual se aplicó el cuestionario a continuación a Abogados y Doctores en Jurisprudencia de Guayaquil, por ser quienes tienen conocimiento y experiencia con la problemática de esta investigación.

#### **CUESTIONARIO:**

#### **PRIMERA PREGUNTA:**

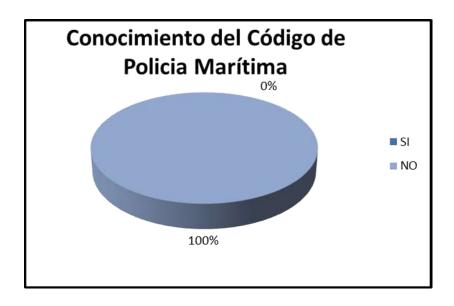
¿Conoce la Legislación del Código de Policía Marítima?

Tabla Nº1

Conocimiento del Código de	Frecuencia	Porcent
Policía Marítima		aje
SI	10	100%
NO	0	0%
TOTAL	10	100%

Fuente: Abogados y Doctores en Jurisprudencia de la ciudad de Guayaquil

Gráfico Nº1



De acuerdo a los resultados a la primera pregunta, se puede mencionar que, en su totalidad el 100% de los indagados conocen la normativa del Código de Policía Marítima.

Es decir que, los profesionales de Derecho de la ciudad de Guayaquil, poseen los conocimientos adecuados para el desarrollo del cuestionario basado en la temática de la investigación. Por lo que se deja entrever las respuestas valederas, que servirán para encaminar los resultados finales de la misma.

#### **Análisis**

Como sabemos, el Código de Policía Marítima, es un cuerpo legal que regula las actividades de la Policía fluvial, puesto que esta se establece las funciones, obligaciones de cada uno de los sujetos, así como también las contravenciones y sanciones aplicables, en concordancia con la Constitución de la República del Ecuador.

#### **SEGUNDA PREGUNTA:**

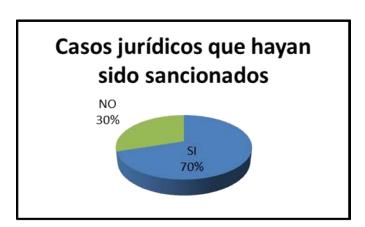
¿En el ejercicio profesional, ha tenido casos jurídicos que hayan sido sancionados por el Código e Policía Marítima?

Tabla N°2

Casos jurídicos	Frecuencia	Porcentaje
SI	7	70%
NO	3	30%
TOTAL	10	100%

Fuente: Abogados y Doctores en Jurisprudencia de la ciudad de Guayaquil

Gráfico Nº2



Tomando en cuenta, los datos obtenidos en esta pregunta, el 70% menciona que dentro de su ejercicio profesional si ha tenido procesos judiciales que fueron sancionados con el Código de Policía Marítima, mientras que el 30% señala que no.

De esta manera, se puede observar que la mayoría de los indagados confirman su conocimiento sobre el Código de Policía Marítima, puesto que han tenido dentro de su ejercicio profesional procesos judiciales con referencia a este cuerpo legal.

#### **Análisis**

Teniendo en cuenta que, en la mayoría de los casos, los procesos judiciales con referencia a este cuerpo legal se dan en las costas ecuatorianas, de ahí el por qué de la indagación de profesionales del Derecho de la ciudad de Guayaquil.

Y es que, de forma diaria los casos de violación a las normas del Código de Policía Marítima se observan, especialmente en su mayoría son reincidentes, puesto que las sanciones son ínfimas y fáciles de cumplir.

Por lo que, en la actualidad los casos que se ventilan jurídicamente con el Código de Policía Marítima, generan más gastos que las sanciones que se imponen.

### **TERCERA PREGUNTA:**

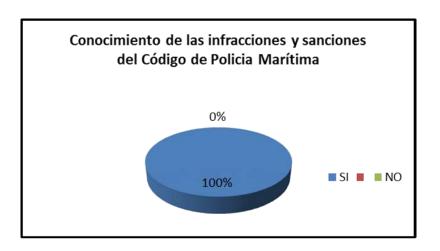
¿Conoce cuales son las infracciones y sanciones que menciona el Código de Policía Marítima?

Tabla Nº3

Conocimiento del Código de	Frecuencia	Porcentaje
Policía Marítima		
SI	10	100%
NO	0	0%
TOTAL	10	100%

Fuente: Abogados y Doctores en Jurisprudencia de la ciudad de Guayaquil

Gráfico Nº3



Un 100% de los encuestados respondieron que si tienen conocimiento de las infracciones y sanciones que determina el Código de Policía Marítima.

Lo que significa que, se reconfirma el conocimiento sobre las contravenciones, infracciones y sanciones que menciona el Código de Policía Marítima.

#### **Análisis**

Esto significa que, los profesionales de derecho que fueron indagados, poseen conocimientos previos respecto a éste cuerpo legal, ya que mencionan conocer la normativa de este Código e incluso lo referente a sus contravenciones y sanciones.

Por lo que menciona, que existe una deficiencia legal en cuanto a las sanciones, puesto que no están acorde a las contravenciones.

Cabe recalcar, que cuando se habla de sanciones, se supone que son penas o castigos que frenen las conductas delictivas y no que impulsen a que se siga violentando las normas legales de este Código

### **CUARTA PREGUNTA:**

¿Cree que las sanciones a las contravenciones marítimas están acorde a la realidad actual?

Tabla Nº4

Las sanciones  Contravenciones marítimas están  acorde a la realidad actual	Frecuencia	Porcentaje
SI	2	20%
NO	8	80%
TOTAL	10	100%

Fuente: Abogados y Doctores en Jurisprudencia de la ciudad de Guayaquil

Gráfico Nº4



En la Cuarta pregunta, un 80% considera que las contravenciones marítimas no están acorde a la realidad actual.

Consecuentemente, la mayoría de los indagados creen que éste cuerpo legal, presenta falencias en cuanto a las sanciones por contravenciones marítimas.

#### Análisis

Lo que deja entrever que, es necesaria una reforma urgente al Código de Policía Marítima, por cuanto no está acorde a la actualidad ni a la realidad vigente. Es necesario mencionar, que la última reforma a este cuerpo legal se la realizó en 1960.

### **QUINTA PREGUNTA:**

### ¿Sabe qué es la CONVEMAR?

Tabla N°5

Sabe qué es la CONVEMAR	Frecuencia	Porcentaje
SI	9	90%
NO	1	10%
TOTAL	10	100%

Fuente: Abogados y Doctores en Jurisprudencia de la ciudad de Guayaquil

Gráfico Nº5



Un 90% de los indagados, consideran que tiene conocimiento de que es la CONVEMAR.

Es decir, conocen el convenio marítimo, firmado entre varios países, incluido el nuestro.

#### **Análisis**

Para el desarrollo de esta investigación y para la obtención de resultados valederos, es necesario que se tenga conocimiento de la CONVEMAR, por lo que este resultado nos confirma la información importante rescatada al respecto.

### **SEXTA PREGUNTA:**

# ¿Considera que la CONVEMAR otorga beneficios?

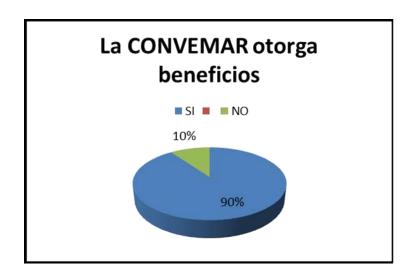
Tabla Nº6

La CONVEMAR otorga beneficios	Frecuencia	Porcentaje
SI	9	90%
NO	1	10%
TOTAL	10	100%

Fuente: Abogados y Doctores en Jurisprudencia de la ciudad de Guayaquil

**Autor: Investigador** 

Gráfico Nº6



# Interpretación

De acuerdo a esta pregunta, el 90% cree que la CONVEMAR si otorga beneficios a los países participantes.

### **Análisis**

Es decir que, la CONVEMAR, viabiliza y desarrolla derechos inherentes a cada país que posee costas de los participantes, además de beneficios entre éstos.

Por lo que, se debería tomar como base estas normas legales, para construir una nueva reforma legal al Código de Policía Marítima

### **SÉPTIMA PREGUNTA:**

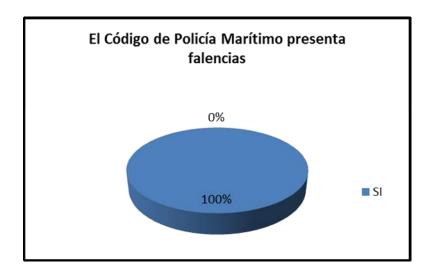
¿Considera que el Código de Policía Marítimo presenta falencias?

Tabla Nº7

El Código de Policía Marítimo presentar falencias	Frecuencia	Porcentaje
SI	10	100%
NO	0	0%
TOTAL	10	100%

Fuente: Abogados y Doctores en Jurisprudencia de la ciudad de Guayaquil

Gráfico Nº7



La totalidad de los indagados, osea el 100% creen que el Código de Policía Marítima presenta falencias.

Es decir que, el Código de Policía Marítima presenta falencias, especialmente en lo que respecta a las sanciones.

### **Análisis**

Esto debido, a la falta de preocupación del Órgano Legislativo, para realizar una reforma urgente. Y de esta manera poder regular de mejor forma los actos marinos.

#### **OCTAVA PREGUNTA:**

¿Qué problemáticas considera que se presenta por las falencias en el Código de Policía Marítimo?

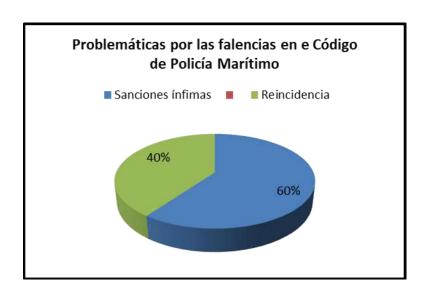
Tabla Nº8

Problemáticas por falencias del Código de Policía Marítima	Frecuencia	Porcentaje
Sanciones ínfimas	6	60%
Reincidencia	4	40%
TOTAL	10	100%

Fuente: Abogados y Doctores en Jurisprudencia de la ciudad de Guayaquil

**Autor: Investigador** 

Gráfico Nº8



# Interpretación

El 80% de los encuestados, piensa que las falencias que presenta el Código de Policía Marítima, produce problemáticas.

### **Análisis**

De esto se puede mencionar, que dentro de estas están la reincidencia de contravenciones de forma clara y exagera a diario.

Por lo que es urgente, la reforma a este cuerpo legal, con miras a mejorar y exterminar las problemáticas existentes en la actualidad.

#### **NOVENA PREGUNTA:**

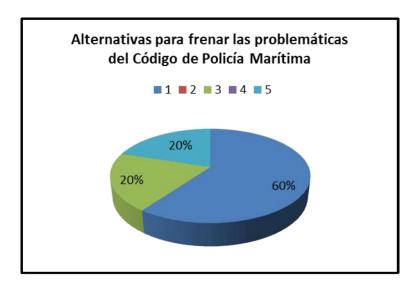
¿Qué alternativas sugiere Usted para frenar las problemáticas surgidas por el Código de Policía Marítimo presenta falencias?

Tabla Nº9

Alternativas para frenar las problemáticas del Código de Policía Marítima	Frecuencia	Porcentaje
Reformas jurídicas al C.P.M	6	60%
Concienciar a la sociedad sobre este	2	2%
cuerpo legal		
Severizar las sanciones	2	2%
TOTAL	10	100%

Fuente: Abogados y Doctores en Jurisprudencia de la ciudad de Guayaquil

Gráfico Nº9



En la octava pregunta, se establece un 60% que se debe reformar el Código de Policía Marítima. Mientras que un 20% cree que se debe concienciar a la sociedad sobre este cuerpo legal y otro 20% que se debe Severizar las sanciones.

### Análisis

Por lo tanto, es necesario que se busque alternativas a la solucionar las problemáticas existentes, de tal manera que en su mayoría creen que se debe reformar éste cuerpo legal, sin restar importancia de que se debe concienciar sobre la importancia de tener conocimiento de estas normas para no violentarlas, y por último se menciona que las sanciones a parte de reformarlas se las debería severizarlas.

# **DÉCIMA PREGUNTA:**

¿Cree que el Código de Policía Marítimo necesita que se reforme y actualice en cuanto a las sanciones y multas establecidas?

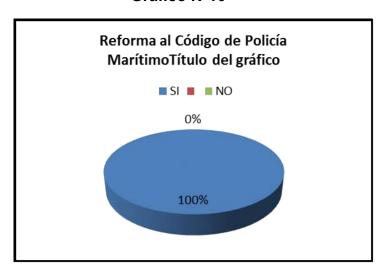
Tabla Nº10

Reforma al Código de Policía	Frecuencia	Porcentaje
Marítima		
SI	10	100%
NO	0	0%
TOTAL	10	100%

Fuente: Abogados y Doctores en Jurisprudencia de la ciudad de Guayaquil

**Autor: Investigador** 

Gráfico Nº10



# Interpretación

Un 100%, cree que es necesario reformar el Código de Policía Marítima.

#### Análisis

Es decir que, nuestra inquietud y problemática planteada se confirma, mediante los resultados obtenidos, por lo tanto es necesaria de forma urgente y eficiente la reforma a este cuerpo legal, por cuanto se están violentando estas normas legales.

# 6.2 Resultados de la aplicación de las entrevistas

### **PRIMERA PREGUNTA:**

¿Conoce la Legislación del Código de Policía Marítima?

### Respuestas:

Los entrevistados en su totalidad, opinan coherentemente que si tienen conocimiento del cuerpo legal del Código de Policía Marítima, ya que se debe tener presentes todas estas normas y cuerpos legales en el ejercicio de la profesión, ya que a diario se violentan dichas normas, como resultados de las falencias presentadas en éstas.

Que en estos momentos resulta ineludible la realización de un estudio riguroso en el que viabilice una verdadera reforma legal, que permita la aplicación y respeto a éste cuerpo legal.

Dentro de los resultados de la primera pregunta, el 100% de los profesionales entrevistados opinan en unión de criterio que tienen conocimiento del Código de Policía Marítima, y que por lo mismo consideran una reforma inmediata a éste. De tal forma que se pueda efectivizar, mejorar y agilizar la aplicación de la norma.

#### **SEGUNDA PREGUNTA:**

¿Conoce cuales son las infracciones y sanciones que menciona el Código de Policía Marítima?

### Respuestas:

Los entrevistados en su totalidad, opinan y aclaran que si conocen el Código de Policía Marítima, por lo tanto también conocen las infracciones y sanciones que en éste se establecen. Por cuanto es su obligación conocer en su totalidad las normas y cuerpos legales vigentes en nuestro país.

Es decir, que por el hecho de ser profesional del derecho, se tiene y debe tener conocimiento de las leyes y códigos actuales, que se aplican en nuestro Estado, de tal forma que se pueda representar y garantizar una defensa óptima a nuestros clientes.

#### Interpretación:

Los entrevistados, mencionan que poseen conocimiento de las infracciones y sanciones que en el Código de Policía Marítima, puesto que es una obligación como profesionales de derecho.

Considero que los entrevistados hicieron mención, de sus conocimientos en la normativa marítima, ya que por su residencia cerca de las costas de nuestro país es necesario que se tenga el conocimiento debido de ésta y otras más normas legales con referencia a la temática.

#### TERCERA PREGUNTA:

¿Cree que las sanciones a las contravenciones marítimas están acorde a la realidad actual?

De acuerdo a la tercera interrogante, los examinados comentan en su totalidad, que las sanciones a las contravenciones que señala el Código de Policía Marítima, están en discordancia a la realidad actual, por cuanto éstas todavía son en sucres y no en dólares como es la moneda en la actualidad de nuestro Estado

Además que éstas son ínfimas y fáciles de cancelar, por cuanto no ocasiona problema alguno a los contraventores.

### <u>Interpretación</u>

Se puede mencionar que, de acuerdo a las respuestas arrojadas en la entrevista, las sanciones a las contravenciones del Código de Policía Marítima resultan incoherentes e insuficientes a la realidad actual, puesto que refleja el poco interés por la actualización a este cuerpo legal.

Por lo que es menester, realizar una reforma urgente a este cuerpo legal, para que esté acorde a la realidad y entorno social actual.

#### **CUARTA PREGUNTA:**

¿Considera que el Código de Policía Marítimo presenta falencias?

#### Respuestas:

Los entrevistados en su totalidad supieron mencionar que, el Código de Policía Marítimo presentar grandes falencias, especialmente en lo que respecta a las sanciones, ya que estas son insuficientes para penalizar el cometimiento de contravenciones en violación a las normas legales de éste cuerpo legal.

De tal forma que, se puedan tener claro las falencias que presenta el Código de Policía Marítima, para poder viabilizar las futuras reformas legales.

### <u>Interpretación</u>

La cuarta pregunta, aplicada a los entrevistados, confirma la observación en las falencias presentadas en el Código de Policía Marítimo, de tal forma que se limita la aplicación y ejecución de la normativa vigente en éste cuerpo legal.

Es así que se debe concebir una reforma al Código de Policía Marítima, de tal forma que se pueda frenar la ejecución de contravenciones.

#### **QUINTA PREGUNTA:**

¿Qué alternativas sugiere Usted para frenar las problemáticas surgidas por el Código de Policía Marítimo presenta falencias?

### **Respuestas:**

De acuerdo a ésta pregunta el criterio de los entrevistados es dividido, ya que un 70% cree que se puede frenar las problemáticas generadas por la aplicación de éste Código, en cuanto a las sanciones de las contravenciones, con una reforma ardua y eficiente a este cuerpo legal. Mientras que un 30% cree que se debe dar a conocer a la ciudadanía éstas

normas, para concienciar y frenar las problemáticas generadas por estas discordancias legales.

Consecuentemente con esto, se agilita la aplicación de éste cuerpo legal, se frena la inserción de contravenciones en contra de estas normas legales.

### **Interpretación**

En esta pregunta los entrevistados, presentan dos alternativas, las cuales están acorde a las encuestas aplicadas, es decir mencionan que se debería realizar una reforma ardua al Código de Policía Marítima, de tal forma que las sanciones estén acorde a la actualidad

Sin embargo, existe una minoría que considera importante dar a conocer ésta ley a la sociedad en general, de tal forma que se pueda llegar a la conciencia de la violación de las normas legales.

#### **SEXTA PREGUNTA:**

¿Cree que el Código de Policía Marítimo necesita que se reforme y actualice?

### **Respuestas:**

En su totalidad, los entrevistados consideran que se debe realizar de forma urgente y esmerada una reforma clara, eficaz y acorde a la realidad de nuestro país.

Con el propósito de que, se frene la reincidencia de los contraventores y se llegue a recuperar la paz marítima.

### **Interpretación**

Por último, los entrevistados aclaran de forma se debe realizar un adecuada reforma legal al Código de Policía Marítima, en pos de mejorar el proceder de las autoridades marítimas y frenar la reincidencia de los infractores de las normas marítimas, pues las nuevas sanciones debe estar acorde a la realidad en la que nos desenvolvemos diariamente.

#### 6.3 Estudios de casos

#### CASO No. 0108-07-RA CORTE CONSTITUCIONAL

Registro Oficial EDICIÓN ESPECIAL No. 101 de 13/02/2009

#### **DEMANDA:**

Jorge Orley Zambrano Cedeño y Heberton Manuel Arturo Acuña Villamar, Alcalde y Procurador Síndico Municipal del Cantón Manta, respectivamente, comparecen ante el Juez Octavo de lo Penal de Manabí y deducen acción de amparo constitucional contra el Director General de la Marina Mercante, a fin de que se deje sin efecto la resolución contenida en el oficio N° DIGMER-COS-0127-0 de 18 de septiembre del 2006, emitida por la autoridad antedicha, a través de la cual la Institución Naval le expresa al Municipio lo siguiente: "En consideración de que la jurisdicción y competencia sobre las zonas de playa las ejerce el Ministerio de Defensa Nacional a través de esta Autoridad Marítima y las Capitanías de Puerto de la República, me permito poner en su conocimiento señor Alcalde, que con anterioridad y en concordancia con la Capitanía de Puerto de esa jurisdicción, esta Dirección General decidió otorgar en concesión 8.880 m2 de zona de playa, contigua al Parque de Mariscos en su lindero Este, para la sede social del Casino de Tripulantes de la Armada, motivo por el cual debe excluirse esta área de la planificación urbano-turística del sector de Tarqui de ese Cantón".

#### A QUO:

Admite el recurso de amparo constitucional propuesto y deja sin efecto el contenido del oficio N° DIGMER-COS 0127-0 de 18 de septiembre del 2006.

### AD QUEM/CASACIÓN:

La Segunda Sala revoca la resolución del juez de instancia e inadmite la acción de amparo constitucional propuesta.

#### NOTA:

El Tribunal Constitucional no juzga asuntos de legalidad sino violaciones a la norma fundamental; el amparo es procedente cuando hay violación de preceptos constitucionales. Del análisis de la demanda, lo que se discute en el fondo es el derecho de propiedad sobre la superficie de 8.880 metros cuadrados de terreno entregado en concesión por la Armada del Ecuador a la Corporación Casino de Tripulación, actos administrativos que no constituyen violaciones constitucionales.

### CASO No. 1044-2007-RA TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

Registro Oficial EDICIÓN ESPECIAL No. N° 72 de 03/09/2008

#### **DEMANDA:**

Horacio Bellettini Zedeño, comparece ante los Ministros Jueces del Tribunal de lo Contencioso Administrativo de Portoviejo, y deduce acción de amparo

constitucional en contra del Procurador General del Estado y Director de la Marina Mercante a fin de que se suspendan los actos administrativos contenidos en los oficios: Nº DIGMER-AJU 272-0 y Nº DIGMER-AJU-186-0, para que proceda a desalojar la estructura construida ilegalmente en la zona de la playa y bahía.

#### A QUO:

Inadmite la acción de amparo.

### AD QUEM/CASACIÓN:

La Primera Sala, confirma la resolución del juez de instancia y niega la acción de amparo.

#### NOTA:

El accionante no cuenta con el referido permiso; es más, la Municipalidad del cantón Sucre en reunión de Concejo ha señalado que el área solicitada es de uso de los bañistas, y en la misma se realizan deportes acuáticos, por lo que, mal podrían lesionar su derecho a gozar libremente, y sin ningún tipo de restricción de las playas costeras, que son de uso público, pertenecen a todos los ecuatorianos y no pueden ser objeto de apropiación, uso arbitrario, ni delimitación por parte de intereses privados, pudiendo ser concesionadas temporalmente por las autoridades competentes que están llamadas por mandato constitucional a vigilar que las actividades económicas cumplan

con la ley, regularlas y controlarlas en defensa del bien común y en función de los intereses nacionales.

# 7 DISCUSIÓN

### 7.1 Verificación de objetivos

#### 7.1.1 Objetivos generales

"Realizar un estudio de los diferentes cuerpos normativos que rigen el accionar marítimo en el territorio ecuatoriano"

El Objetivo General ha sido verificado en el Marco Jurídico, específicamente en el numeral 3.3.3 que menciona el estudio de diferentes cuerpos legales que rigen el accionar marítimo en el territorio ecuatoriano.

De ahí que se menciona el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, Código Orgánico de Producción, el Código Tributario, la Ley de Gestión Ambiental, la Ley de Comercio Exterior, la Ley de Turismo, la Ley de Aduanas y la Ley de Aguas.

#### 7.1.2 Objetivos específicos

"Analizar y estudiar el cuerpo legal del Código de Policía Marítima y las normas constitucionales vigentes".

Este Objetivo, se alcanzó mediante toda la realización del trabajo investigativo, en especial en el Marco conceptual, la aplicación de encuestas y las entrevistas.

Realizar un análisis técnico-jurídico reformando al Código de Policía Marítima, con la finalidad de aplicar correctamente las multas y sanciones en relación a la navegación de todas las embarcaciones tanto nacionales como extranjeras que trafiquen en aguas jurisdiccionales ecuatorianas.

De igual forma este objetivo se desarrollo mediante el Marco Conceptual, doctrinario y jurídico. Además también con la aplicación de Entrevistas y encuestas, por último con la percepción de casos jurídicos.

Reformar el Código de Policía Marítima actualizando las cantidades monetarias referente a multas y sanciones, que se encuentran tipificadas en el Art. 370 del Título VIII de mencionado Código

Finalmente, este objetivo se alcanzó con el desarrollo de la Propuesta de Reforma, adjuntada en el numeral 9, la cual está enmarcada a la actualización de las cantidades monetarias referente a multas y sanciones del Código de Policía Marítima.

#### 7.2 Contrastación de hipótesis

"Las multas y sanciones determinados a ciertos actos y acciones humanas contempladas en el Título VIII (Art. 370) del Código de Policía Marítima vulneran derechos constitucionales, por lo que es necesario y urgente realizar una reforma en relación con esta disposición legal a fin de garantizar una correcta aplicación de las multas y sanciones de este cuerpo legal".

Esta hipótesis se ha confirmado y demostrado en el presente trabajo de investigación jurídica de la siguiente manera:

Mediante el Marco Jurídico, el Derecho Comparado, Los casos jurídicos, la aplicación de encuestas en las preguntas 4, 7, 8 y 10; mientras que en las encuestas en las preguntas 2, 4, 5 y 6.

#### 7.3 Fundamentación jurídica para la reforma legal

Como ya mencioné con anterioridad, la obligación del Estado es regular de forma adecuada las leyes, penas y sanciones en acatamiento a la norma suprema.

Es decir que, el Código de Policía Marítimo debe estar en concordancia con la Constitución de la República del Ecuador.

Para esto La Ley Suprema del Ecuador, menciona en su Art. 76 inciso 6 "La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza"<sup>49</sup>.

Lo que quiere decir que, el Poder legislativo debe realizar las reformas adecuadas a todo cuerpo legal, en concordancia con la Constitución ecuatoriana, pues ésta establecerá la debida proporcionalidad de las infracciones y las debidas sanciones.

Consecuentemente, es necesaria de forma urgente la reforma al Código de Policía Marítima, puesto que no está cumpliendo con su finalidad, sino más bien esta incentivando con estas sanciones incongruentes el cometimiento de diferentes contravenciones a las normas marítimas.

\_

<sup>&</sup>lt;sup>49</sup> Constitución de la República del Ecuador, Art.76

#### 8 CONCLUSIONES

A la terminación del presente trabajo investigativo, se pudo llegar a las siguientes conclusiones:

- \* La Constitución de la República del Ecuador, menciona en su Art. 76 inciso 6 "La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza"
- \* Que el Código de Policía Marítimo, presenta grandes falencias, principalmente en lo que respecta a las sanciones a las contravenciones establecidas en este cuerpo legal.
- \* Que las multas y sanciones determinadas a ciertos actos y acciones humanas contempladas en el Título VIII (Art. 370) del Código de Policía Marítima vulneran derechos constitucionales.
- \* Que las sanciones a las contravenciones que señala el Código de Policía Marítima, están en discordancia a la realidad actual, por cuanto éstas todavía son en sucres y no en dólares como es la moneda en la actualidad de nuestro Estado

\* Que es necesario y urgente realizar una reforma en relación con esta disposición legal a fin de garantizar una correcta aplicación de las multas y sanciones de este cuerpo legal.

#### 9 RECOMENDACIONES

Habiendo efectuado el desarrollo pertinente del presente trabajo investigativo de carácter socio-jurídico, y luego de haber arribado a las conclusiones anteriormente citadas, sugiero las siguientes recomendaciones:

- Que el Poder Legislativo, de forma continua vigile la concordancia de las leyes con la realidad actual, a fin de aplicarlas con eficiencia y justicia.
- Que la Asamblea Nacional, de forma óptima realice las reformas pertinentes al Código de Policía Marítimo, en cuanto a las falencias de las sanciones a las contravenciones.
- Que las autoridades Marítimas en función de sus facultades y obligaciones viabilicen el desarrollo adecuado de un reformado Código de Policía Marítima.
- Que la Asamblea Nacional reforme de forma urgente el Código de Policía Marítima, de forma que se encuentre en concordancia a la realidad actual y a las necesidades urgentes de la sociedad.

#### 9.1 PROPUESTA DE REFORMA JURÍDICA

#### Proyecto de reforma al Código de Policía Marítima

# LA H. ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

#### **CONSIDERANDO:**

- Que es indispensable reformar el Código de Policía Marítima, con una concepción moderna y actual de la cantidad y proporcionalidad de las sanciones a las contravenciones;
- Que es imperioso determinar de forma clara las sanciones, como modo de prevención a las contravenciones;
- Que corresponde a la H. Asamblea Nacional realizar las adecuadas reformas al Código de Policía Marítima;

En uso de sus facultades legales y constitucionales que le confiere el numeral 6 del **Art. 120** de la Constitución de la República del Ecuador, expide la siguiente:

#### LEY REFORMATORIA AL CÓDIGO DE POLICÍA MARÍTIMA:

- Art.1.- Refórmese en el Art. 370. Sección I, con el Título de: "Con multa de doscientos sesenta y cuatro a Quinientos veinte y ocho dólares"
- Art.2.- Refórmese en el Art. 370 Sección II, con el siguiente Título de: "Con multa de Quinientos veinte y ocho a Setecientos noventa y dos Dólares"
- Art.3.- Refórmese en el Art.370 Sección III, con el Título de: "Con multa de Setecientos Noventa y dos Dólares a Dos mil cincuenta y seis Dólares"
- Art.4.- Refórmese en el Art.370 Sección IV, con el Título de: "Quinientos veinte y ocho a Dos mil cincuenta y seis Dólares"
- Art.5.- Refórmese en el Art.370 Sección V, con el Título de: "Con multa de Quinientos veinte y ocho a Mil cincuenta y seis Dólares"
- Art.6.- Refórmese en el Art.370 Sección VI, con el Título de: "Con multa de Mil cincuenta y seis dólares a Mil trescientos veinte Dólares"
- Art.7.- Refórmese en el Art.370 Sección VII, con el Título de: "Con multa de Mil cincuenta y seis a Dos mil cincuenta y seis Dólares"

Art.8.- Refórmese en el Art.370 Sección VIII, con el Título de: "Con multa de Dos mil cincuenta y seis Dólares a Cuatro mil ciento doce Dólares"

Art.9.- Refórmese en el Art.370 Sección IX, con el Título de: "Con multa de Ciento treinta y Dos a Doscientos sesenta y cuatro Dólares"

Art.10.- Refórmese en el Art.370 Sección X, con el Título de: "Con multa de Dos mil cincuenta y seis Dólares A Cuatro mil ciento doce"

Art.11.- Refórmese en el Art.370 Sección XI, con el Título de: "Con multa de Setecientos Noventa y dos Dólares a Dos mil cincuenta y seis Dólares"

Art.12.- Refórmese en el Art.370 Sección XII, con el Título de: "Con multa de Dos mil cincuenta y seis Dólares A Cuatro mil ciento doce"

**Art. Final.-** La presente reforma de ley entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en el Registro Oficial.

Es dado y firmado en la ciudad de San Francisco de Quito, en la Sala de Sesiones del H. Asamblea Nacional a los veinte días del mes de noviembre de dos mil once.

Presidente del H. Asamblea Nacional

Secretario del H. Asamblea Nacional

# 10. BIBLIOGRAFÍA

- CABANELLAS DE TORRES Guillermo, Diccionario Jurídico Elemental;
   Editorial "HELIASTA"; Sao Paulo, Brasil 1993.
- CALM. MONTEVERDE GRANADOS Carlos, Historia Marítima e Historia Naval, AGUENA, 1986.
- CARRIÓN VARAS Víctor, Transporte Marítimo y Actividad Portuaria,
   ASEM, Asesora Mercantil, Guayaquil, 1997.
- CÓDIGO DE POLICÍA MARÍTIMA, Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, Asesoría Jurídica.
- CONSTITUCIÓN DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR, Ciudad Alfaro,
   Montecristi, Manabí, 2009.
- Dr. PEREZ CONCHA Jorge, Frontera Marítima del Ecuador siglo XX;
   Instituto de Historia Marítima; Guayaquil, Ecuador; 1995.
- EL ECUADOR Y LOS INTERESES MARÍTIMOS. DIGEIM; septiembre 1998.
- LA INFLUENCIA DEL DERECHO SOBRE EL PODER MARÍTIMO,
   Instituto de Publicaciones Navales; Buenos Aires, Argentina; D. P.
   O`CONNELL; 1981.
- MANUAL DE PESCA ARTESANAL. Instituto Nacional de Pesca,
   Subsecretaría de Recursos Pesqueros, Consejo Nacional de Ciencia y
   Tecnología, Guayaquil, 1996.
- MANUAL DE APLICACIÓN LEGAL AMBIENTAL MARINO COSTERO
   CAPÍTULO GALÁPAGOS. DIGEIM, 2002, Argudo & Asociados Impresores.

- REVISTA DE MARINA. Armada del Ecuador; No. 60 julio de 1999.
- REVISTA DE LA ESCUELA DE GUERRA DE GUERRA NAVAL. Año
   XX; junio de 1988 no. 29.
- VALENCIA Luis (EMBAJADOR), ARELLANO LASCANO Homero (CPNV-EMC), PÉREZ Jorge (CPNV-SP); BURGOS Catherine (SP); Síntesis de la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar, (CONVEMAR, 1982). Comisión Nacional Sobre el Derecho del Mar, 2002.

#### 11. ANEXOS

Proyecto de tesis



# UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA CARRERA DE DERECHO

PROYECTO PARA OPTAR POR EL GRADO DE ABOGADO EN JURISPRUDENCIA.

#### TEMA:

"NECESIDAD DE REFORMAR EL CÓDIGO DE POLICÍA MARÍTIMA PARA LA APLICACIÓN LEGAL DE LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR (CONVEMAR)".

# POSTULANTE:

GEOVANNY ISRAEL DUCHI JIMBO

LOJA – ECUADOR 2011

#### 1. TEMA DE PROYECTO

"NECESIDAD DE REFORMAR EL CÓDIGO DE POLICÍA MARÍTIMA, PARA LA APLICACIÓN LEGAL DE LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR (CONVEMAR)"

#### 2. PROBLEMÁTICA

Desde el 20 de octubre del 2008, se encuentra en vigencia la nueva Constitución de la República del Ecuador, por consiguiente es necesario realizar una reforma integral a la legislación nacional que incluye el Código de Policía Marítima para que exista armonía con las disposiciones Constitucionales.

El Código de Policía Marítima, se publicó en el Suplemento del Registro Oficial No. 1201, de fecha 20 de agosto de 1960, han pasado más de 50 años de vigencia y necesita ser reformado en vista de los cambios sociales, políticos, económicos, jurídicos, ambientales, institucionales, toda vez que la sociedad no es estática y está expuesta a la dinámica por la influencia del entorno.

Vista de ello es necesario realizar una reforma en relación a las disposiciones legales, referidas a cantidades monetarias relacionadas a multas y sanciones, mismas que en el Código de Policía Marítima se encuentran aun en sucres, dificultando de esta manera el accionar de la Autoridad Marítima para sancionar infracciones que se suscitan en las jurisdicciones del campo marítimo.

El Ecuador ha suscrito y ha ratificado múltiples acuerdos internacionales que tienen que ver con la protección ambiental; transporte marítimo; además, existe normas de derechos humanos que promueven el debido proceso y la necesidad de juicios justos, como el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y la Convención Americana de Derechos Humanos; y con la reforma al Código de Policía Marítima ecuatoriana.

Actualmente el Ecuador sustenta problemas como la inseguridad que en el aspecto y ámbito marítimo se manifiesta de múltiples formas y que involucra las acciones y actos humanos que tienen que ver con la preservación del medio ambiente, migración ilegal, contrabando de mercancías y combustible, piratería, robos y asaltos, terrorismo y seguridad de navegación en las naves de comercio, turismo de recreo o placer y de pesca deportiva.

#### 3. JUSTIFICACIÓN

La Constitución, es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las normas y los actos del poder público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales en caso contrario carecerán de eficacia jurídica, por consiguiente es indispensable reformar el Código de Policía Marítima, para que cumpla con los principios Constitucionales de legalidad, debido proceso y seguridad jurídica.

Las disposiciones del Código de Policía Marítima están desactualizadas, se encuentran dispersas y normadas en innumerables disposiciones legales, muchas de ellas contradictorias creando un ambiente de inseguridad jurídica.

La reforma debe impulsar el régimen de desarrollo como un conjunto organizado, sostenible y dinámico de los sistemas económicos, políticos, socio-culturales y ambientales, que garanticen la realización del buen vivir o de bienestar, en definitiva actualmente contemplado como del "Sumak kawsay".

En nuestra realidad nacional el comercio marítimo mueve más del 95% de los bienes que ingresan o salen del país tanto importaciones al igual que exportaciones lo cual genera la mayoría de los ingresos estatales que consecuentemente van a orientarse en la redistribución de la rentas y tributos para satisfacer cada uno de los fines y objetivos que se traza el Estado para beneficio de su población; por lo cual el Estado Ecuatoriano debe contar con un cuerpo normativo de orden marítimo, debidamente actualizado que este acorde con la CONVEMAR y de esta manera proteger y garantizar la soberanía del Ecuador, al igual que todos los recursos vivos y no vivos que se encuentran en el sector.

#### 4. OBJETIVOS

#### **4.1 OBJETIVO GENERAL**

Realizar un estudio de los diferentes cuerpos normativos que rigen el accionar marítimo en el territorio ecuatoriano.

#### 4.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS

Analizar y estudiar el cuerpo legal del Código de Policía
 Marítima y las normas constitucionales vigentes.

- 2. Realizar un análisis técnico-jurídico reformando al Código de Policía Marítima, con la finalidad de aplicar correctamente las multas y sanciones en relación a la navegación de todas las embarcaciones tanto nacionales como extranjeras que trafiquen en aguas jurisdiccionales ecuatorianas.
- 3. Reformar el Código de Policía Marítima actualizando las cantidades monetarias referente a multas y sanciones, que se encuentran tipificadas en el Art. 370 del Título VIII de mencionado Código.

#### 5. HIPOTESIS

Las multas y sanciones determinadas a ciertos actos y acciones humanas contempladas en el Título VIII (Art. 370) del Código de Policía Marítima vulneran derechos constitucionales, por lo que es necesario y urgente realizar una reforma en relación con esta disposición legal a fin de garantizar una correcta aplicación de las multas y sanciones de este cuerpo legal.

#### 6. MARCO TEÓRICO

Para el desarrollo del presente proyecto se tendrá como tal a todas las normas y textos jurídicos que rigen y que han regido ancestral e históricamente el accionar marítimo en las diferentes culturas o civilizaciones de donde con el transcurso de los años y de las circunstancias especiales por las cuales ha transcurrido el territorio actual del Ecuador.

Los servicios de Policía Marítima, en nuestro Estado tienen sus orígenes en el siglo pasado, con el fin de satisfacer las necesidades humanitarias y de

interés público, apegados a las estructuras administrativas y funcionales de orden público y de seguridad ciudadana, fundamentalmente ejercen las funciones de policía: como son las de seguridad, las del mantenimiento de orden público, las de investigación procesal, de seguridad de la navegación, de protección del medio ambiente marino costero, de migración, sanitaria, aduanera, inteligencia operacional marítima, prestación de auxilio y acciones de contingencia en los casos de emergencia en las aguas de jurisdicción nacional y en los puertos.

En esa época, las relaciones entre las autoridades eran más directas y cercanas de despacho a despacho; en los actuales tiempos, y en consideración al desarrollo social, de las instituciones públicas, y de la propia Armada Nacional, la oficialidad entendiéndose como tal a los grupos denominados oficiales y a la tripulación, pero en términos generales citaremos como los agentes oficiales del estado o bien como se cito está sujeta a disposiciones de carácter militar y respetar una jerarquía, un órgano regular, y los repartos se encuentran subordinados a la autoridad jerárquica respectiva; de ahí que exista la relación de mando de las Capitanías del Puerto, dependen de la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, hoy acorde a la normativa interna dirección nacional de los espacios acuáticos en lo administrativo y operativo, en lo militar están subordinadas al Comandante de la Zona Naval de su jurisdicción, hoy ya desaparecidas las citadas zonas navales en las que se aplicaba jurisdicción y competencia naval por ello en los asuntos administrativos de carácter civil, son

canalizados por la autoridad superior del Capitán del Puerto, para recibir la disposición de coordinación, control, y ejecución del asunto.

"Por su parte, la Organización Marítima Internacional (OMI) es el organismo regulador del sistema de las Nacionales Unidas para el sector marítimo, y su mandato es velar por una navegación más segura y un mar más limpio. Conforme a este mandato, adopta reglas y normas marítimas internacionales que implantan y ponen en vigor los Gobiernos en el ejercicio de su jurisdicción como Estados de abanderamiento, Estados rectores del puerto y Estados marítimos." 50

Estas normas serán conocidas, analizadas y operacionalizadas teniendo como objetivo la optimización de la actividad marítima comprendida en el acto navegatorio, las normas con categorías de leyes, o bien reglamentos o bien de jerarquía inferior tales como normas estipuladas en ordenanzas al igual que las contempladas en acuerdos y resoluciones de nivel o carácter ministerial.

Esta característica ha adquirido fundamental importancia en la actualidad, como se expresó cuando un alto porcentaje del comercio internacional se transporta por vía marítima, consecuentemente la seguridad y defensa de los espacios marítimos se ha vuelto primordial para el desarrollo de los Estados, pues la economía de la gran mayoría de países se sustenta de las exportaciones e importaciones a través de los océanos.

.

<sup>&</sup>lt;sup>50</sup> http://www.imo.org.

Tanto en el pasado como hoy en día, el mar no ha escapado a la acción de las tradicionales y nuevas amenazas, las cuales últimamente han sido definidas por los Estados miembros de la Organización de Estados Americanos (OEA), en la Conferencia Especial sobre Seguridad celebrada en México, aprobada en la tercera sesión plenaria, el 28 de Octubre del 2003.

En esta Conferencia se tuvo como premisa el fortalecimiento de la democracia, el respeto de los derechos humanos y el Derecho Internacional, de manera destacada la Carta de las Naciones Unidas51 y la Carta de la OEA.52. A la seguridad hemisférica básicamente se le da un enfoque multidimensional, donde las nuevas amenazas sin lugar a dudas afectan de manera directa a la seguridad de los Estados en el ámbito marítimo.

"Existe un instrumento jurídico internacional, que regula las actividades humanas en los Océanos y Mares, esta es la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), aprobada en Montego Bay, Jamaica, en 1982, fruto de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada en doce períodos de sesiones entre 1973 y 1982, ratificada actualmente por 157 Estados, siendo Liberia el último en ratificar el 25 de Septiembre del 2008, lo que equivale alrededor del 82% del total de Estados de Naciones Unidas." <sup>53</sup>

\_

<sup>&</sup>lt;sup>51</sup> Carta de las Naciones Unidas, acceso 12-ABR-09, disponible en: http://www.un.org/spanish/aboutun/charter/index.htm

<sup>&</sup>lt;sup>52</sup> Carta de la OEA, acceso 12-ABR-09, disponible en: http://www.oas.org/Juridico/spanish/carta.html

<sup>&</sup>lt;sup>53</sup> ACUERDO RELATIVO A LA APLICACIÓN DE LA PARTE XI DE LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR (CONVEMAR) Tercera Conferencia Sobre el Derecho del Mar.

La CONVEMAR, debido a su alcance global y a la aceptación tácita de la mayoría de los países que son firmantes pero no la han ratificado, ha sido denominada como "La constitución de los mares".

Varios países de la ONU, los cuales inspirados por el deseo de solucionar todos los asuntos relativos al derecho del mar, con un espíritu de comprensión y cooperación mutua, y consientes del significado histórico de esta Convención como contribución importante al mantenimiento de la paz, la justicia y al progreso para todos los pueblos del mundo, estableció con el debido respeto a la soberanía de todos los Estados, un orden jurídico para los mares y océanos.

Los objetivos que persigue la Convención son los siguientes:

- Facilitar la comunicación internacional
- Promover con fines pacíficos los usos de los mares y océanos
- La utilización equitativa y eficiente de sus recursos
- El estudio, la protección y la preservación del medio marino
- La conservación de sus recursos vivos.

De entre los objetivos nombrados, el promover el uso pacífico de los mares y océanos adquiere gran relevancia para el tema de estudio, pues ante la existencia de las nuevas amenazas como el terrorismo marítimo y el transporte de armas de destrucción masiva por vía marítima, se dificultaría cumplir con mencionado objetivo, por lo que es de vital importancia conocer

si su texto ha considerado o cuenta con las herramientas suficientes para contrarrestar referidas amenazas.

#### 7. METODOLOGÍA

#### 7.1 Métodos

En el proceso de investigación socio-jurídico se aplicará el método científico, entendido como camino a seguir para encontrar la verdad acerca de la problemática determinada.

Es válida la concreción del método científico hipotético deductivo para señalar el camino a seguir en la investigación socio-jurídica propuesta; pues partiendo de la hipótesis y con la ayuda de ciertas condiciones procedimentales, se procederá al análisis de las manifestaciones objetivas de la realidad de la problemática de la investigación, para luego verificar si se cumplen las conjeturas que subyacen en el contexto de la hipótesis, mediante la argumentación, la reflexión y la demostración.

Así mismo obligatoriamente debemos apoyarnos en el método histórico documental, mecanismo por el cual se orienta el accionar de otros métodos científicos contempladas en forma general fruto de lo cual en ciertas circunstancias nos servirá para aplicar el método general deductivo y así mismo en otras circunstancias nos servirá para aplicar el método general inductivo.

Otra consideración especial en cuanto a la metodología a emplear se tendrá en el método ecléctico el cual compagina y adecua acorde a las necesidades o circunstancias analizadas especifícame para un punto o tema en particular , circunstancia que orientará a la concepción de la navegación como una mixtura o mezcla de elementos internos acorde con nuestra conformación geográfica y disposiciones internas derivadas de esta al igual que de elementos externos o supranacionales que así mismo servirán de guía o modelo para la adecuación de las normas que regirán las conductas de los individuos o sujetos del derecho que van a interactuar en el acto navegatorio o navegación propiamente dicha.

#### 7.2 Procedimientos y Técnicas.

Serán los procedimientos de observación, análisis y síntesis los que requiere la investigación jurídica propuesta, auxiliados de técnicas de acopio teórico, bibliográfico o documental; y de técnicas de acopio empírico, como la encuesta y la entrevista. La investigación de campo se concretará a consultas de opinión a personas conocedoras de la problemática, poblacional de por lo menos veinte personas para las encuestas y diez personas para las entrevistas; en ambas técnicas se plantearán cuestionarios derivados.

Los resultados de la investigación empírica se presentarán en tablas, barras o centrogramas y en forma discursiva con deducciones derivadas del análisis de los criterios y datos concretos, que servirán para la verificación de objetivos e hipótesis y para arribar a conclusiones y recomendaciones.

#### 7.3 Esquema provisional del informe final.

El informe Final de la investigación socio-jurídica propuesta seguirá el esquema previsto en el Art. 151 del Reglamento de Régimen Académico, que establece: Resumen en Castellano y traducido al inglés; Revisión de Literatura; Materiales y métodos; Resultados; Discusión; Conclusiones; Recomendaciones; Bibliografía; y, Anexos.

Sin perjuicio del cumplimiento de dicho esquema, es necesario que en este acápite de metodología, se establezca un esquema provisional para el informe final de la investigación socio-jurídica propuesta, siguiendo la siguiente lógica:

En primer Lugar se concrete el **acopio teórico**, comprendiendo:

- a) <u>Un marco teórico conceptual</u>, del acto navegatorio, sus elementos y su normativa.
- b) Criterios doctrinarios sobre la problemática de la estructura jurídica contemplada para la navegación acuática.

En segundo lugar se sistematizará la indagación de campo o el **acopio empírico**, siguiendo el siguiente orden:

- a) Presentación y análisis de los resultados de las encuestas.
- b) Presentación y análisis de los resultados de las entrevistas.

Un tercer orden vendrá la discusión de la investigación jurídica, con la concreción de: Indicadores de verificación de objetivos; luego el trabajo de síntesis con:

a) La deducción de conclusiones.

b) El planteamiento de recomendaciones o sugerencias, entre las que estará la propuesta de reforma legal en relación a la problemática materia del proyecto.

#### 8. CRONOGRAMA

ACTIVIDADES						
	2011					
TIEMPO	Marzo	Abril	Mayo	junio	julio	agosto
Selección y definición del	Х					
Problema Objeto de Estudio.	^					
Elaboración del proyecto de		Х				
investigación y aplicación		^				
Investigación Bibliográfica		Х				
Investigación de campo			X	X		
Confrontación de los						
resultados de la investigación					X	
con los objetivos e hipótesis						
Presentación de los avances	Х	Х	Х	Х	х	
de la elaboración	^	_				
Conclusiones,						
recomendaciones y						X
Propuesta Jurídica						
Redacción del Informe Final,						X
revisión y corrección						

#### 9. PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO

#### 9.1 Recursos Humanos

Director de Tesis: Por designarse

Entrevistados: 10 Profesionales conocedores de la materia

Encuestados: 20 personas seleccionadas por muestreo

Postulante: Geovanny Israel Duchi Jimbo

# 9.2 Recursos Materiales y Costos.

1000.00 80.00 80.00
80.00
00.00
90.00
100.00
300.00
1300.00
200.00
3150.00

#### 9.3 Financiamiento.

Los costos de la investigación lo financiaré con recursos propios y con crédito otorgado por la institución financiera de la Fuerza Naval, préstamo COOPAC.

#### **10. BIBLIOGRAFIA**

- CABANELLAS DE TORRES Guillermo, Diccionario Jurídico Elemental; Editorial "HELIASTA"; Sao Paulo, Brasil 1993.
- CALM. MONTEVERDE GRANADOS Carlos, Historia Marítima e Historia Naval, AGUENA, 1986.
- CARRIÓN VARAS Víctor, Transporte Marítimo y Actividad Portuaria,
   ASEM, Asesora Mercantil, Guayaquil, 1997.
- CÓDIGO DE POLICÍA MARÍTIMA, Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, Asesoría Jurídica.
- CONSTITUCIÓN DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR, Ciudad Alfaro, Montecristi, Manabí, 2009.
- Dr. PEREZ CONCHA Jorge, Frontera Marítima del Ecuador siglo XX;
   Instituto de Historia Marítima; Guayaquil, Ecuador; 1995.
- EL ECUADOR Y LOS INTERESES MARÍTIMOS. DIGEIM;
   septiembre 1998.
- LA INFLUENCIA DEL DERECHO SOBRE EL PODER MARÍTIMO,
   Instituto de Publicaciones Navales; Buenos Aires, Argentina; D. P.
   O`CONNELL; 1981.

- MANUAL DE PESCA ARTESANAL. Instituto Nacional de Pesca,
   Subsecretaría de Recursos Pesqueros, Consejo Nacional de Ciencia
   y Tecnología, Guayaquil, 1996.
- MANUAL DE APLICACIÓN LEGAL AMBIENTAL MARINO
   COSTERO CAPÍTULO GALÁPAGOS. DIGEIM, 2002, Argudo &
   Asociados Impresores.
- **REVISTA DE MARINA.** Armada del Ecuador; No. 60 julio de 1999.
- REVISTA DE LA ESCUELA DE GUERRA DE GUERRA NAVAL. Año
   XX; junio de 1988 no. 29.
- VALENCIA Luis (EMBAJADOR), ARELLANO LASCANO Homero (CPNV-EMC), PÉREZ Jorge (CPNV-SP); BURGOS Catherine (SP); Síntesis de la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar, (CONVEMAR, 1982). Comisión Nacional Sobre el Derecho del Mar, 2002.

# **Anexos**

	• ENCUESTA:		
1.	¿Conoce la Legislaciór	n del Código de Policía Marítima?	
	Si()	No ( )	
2.	-	o profesional, ha tenido casos jo os por el Código e Policía Marítima	-
	Si()	No ( )	
3.	وConoce cuale menciona el Código d	s son las infracciones y sar le Policía Marítima?	iciones que
	Si()	No ( )	
4.	¿Cree que las están acorde a la reali	sanciones a las contravencione dad actual?	s marítimas
	Si()	No ( )	
5.	¿Sabe qué es la	CONVEMAR?	
	Si()	No ( )	
6.	¿Considera que	la CONVEMAR otorga beneficios?	
	Si()	No ( )	

7.		Consideraع دماند	que el	Códig	jo de	Policía	Marítimo	presenta
	raien	ıcias?						
		Si()		No (	)			
8.		¿Qué prob				•	presenta	por las
	falen	ncias en el Co	ódigo de	Policía	Marítin	no?		
		Si()		No (	)			
9.		¿Qué altern	ativas su	igiere l	Jsted p	ara fren	ar las prob	lemáticas
	surg	idas por el C	ódigo de	Policía	Marítir	no prese	nta falenci	ias?
		<b>c</b> ; ( )		No.	,			
		Si()		No (	,			
10	).	¿Cree que	el Códi	go de	Policía	Marítim	no necesit	a que se
	refor	me y actualio	ce?					
		Si()		No (	)			

**GRACIAS POR SU COLABORACIÓN** 

#### • ENTREVISTA:

- 1. ¿Conoce la Legislación del Código de Policía Marítima?
  - 2. ¿Conoce cuales son las infracciones y sanciones que menciona el Código de Policía Marítima?
  - 3. ¿Cree que las sanciones a las contravenciones marítimas están acorde a la realidad actual?
  - 4. ¿Considera que el Código de Policía Marítimo presenta falencias?
  - 5. ¿Qué alternativas sugiere Usted para frenar las problemáticas surgidas por el Código de Policía Marítimo presenta falencias?
  - 6. ¿Cree que el Código de Policía Marítimo necesita que se reforme y actualice?

# ÍNDICE

# **PAGINAS PRELIMINARES**

PORTADAi
CERTIFICACIÓN DEL DIRECTORii
DECLARACIÓN DE AUTORIA iii
DEDICATORIA iv
AGRADECIMIENTOv
TABLA DE CONTENIDOS vi
1. Título
2. Resumen
2.1 Abstract 3
3. Introducción 4
4. Revisión de Literatura 6
4.1. Marco Conceptual 6
4.1.1. Conceptos de la navegación 6
a) Navegación marítima 6
b) Navegación fluvial7
c) Concepto de navegación lacustre 8
d) Navegación acuática8
4.1.2. Del personal de las Capitanías de Puerto
a) Capitanías de Puerto10
b) Capitanes de Puerto11

c)	Ayuda	ante del Capitán de Puerto	13
d)	Tripula	ación de las Capitanías de Puerto	14
4.1.3.	Requi	sitos jurídicos de la situación del derecho de la	
na	avega	ción	15
a)	De los	s objetos de la navegación	15
	1)	De las naves o embarcaciones	15
	2)	De los implementos necesarios para la navegación	16
	3)	De los espacios acuáticos	23
b)	De los	s sujetos de la navegación	28
	1)	Del Capitán de Puerto	28
	2)	Del Capitán piloto o patrón	29
	3)	De la tripulación de la nave	30
	4)	De los auxiliares o agentes necesarios	31
4.2. Marc	co Doc	etrinario	32
a)	Antec	edentes históricos de la CONVEMAR	34
4.3. Marc	co Jurí	dico	44
4.3.1.	Régim	nen jurídico de la navegación contemplado en la	
С	ONVE	MAR	44
a)	Estruc	ctura y organización de la convención	44
b)	Organ	ismos creados por la CONVEMAR	46
	1)	Tribunal Internacional del derecho del mar	46
	2)	La autoridad	48

		3) La comision de limites de la plataforma continental	49
	4.3.2.	Clasificación del derecho marítimo	50
	a)	Derecho naviero	52
	b)	Derecho portuario	53
	c)	Derecho del transporte marítimo	53
	d)	Derecho de la navegación	55
	e)	Derecho del agua	55
	f)	Derecho medio ambiental marino costero	56
	g)	Derecho pesquero	58
	4.3.3.	El Código de Policía Marítima en cuanto a las sanciones	е
	iı	nfracciones marítimas	60
	4.3.4.	Diferentes cuerpos normativos que rigen e accionar marít	imo
	$\epsilon$	en el territorio ecuatoriano	79
	4.3.5	. LegislaciónComparada	88
5.	Materiale	s y Métodos	109
	5.1 Me	étodos	109
	5.2Pr	ocedimientos y Técnicas	110
6.	Resultad	<u>os</u>	. 111
	6.1Re	sultados de la aplicación de Encuestas	. 111
	6.2. F	Resultados de la aplicación de Entrevistas	127
	6.3. E	studio de Casos	. 134
	7. <u>Discu</u>	<u>sión</u>	. 138
	7.1 Ve	erificación de Objetivos	138

	7.1.1Objetivos generales	138
	7.1.2 Objetivos específicos	138
	7.2 Contrastación de Hipótesis	140
	7.3 Fundamentación Jurídica para la Propuesta de Reforma Legal	140
8.	<u>Conclusiones</u>	142
9.	Recomendaciones	. 144
	9-1 Propuesta de Reforma Jurídica	145
10.	Bibliografía	148
11.	Anexos	150
12	INDICE	169