



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y
POLITICAS
CARRERA DE DERECHO**

TEMA:

**La regulación de infracciones, accidentes y siniestros marítimos según la ley
Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad Marítima y Fluvial en los
Espacios Acuáticos del Ecuador.**

AUTOR (ES):

Bustamante Pincay, Kleber Enrique

**Trabajo de titulación previo a la obtención del grado de
ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPUBLICA
DEL ECUADOR**

TUTORA:

Alarcón Valencia, Gladis Adelaida PhD.

Guayaquil, Ecuador

05 de abril del 2023



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLITICAS
CARRERA DE DERECHO

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación fue realizado en su totalidad por **Bustamante Pincay, Kleber Enrique**, como requerimiento para la obtención del Título de **Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador**.

TUTOR (A)

0915097919 GLADIS
ADELAIDA ALARCON
VALENCIA

Firmado digitalmente por
0915097919 GLADIS ADELAIDA
ALARCON VALENCIA
Fecha: 2023.04.10 09:41:17 -05'00'

Gladis Adelaida Alarcón Valencia PhD.

DIRECTOR DE LA CARRERA

f. _____

Nuria Pérez Puig. Mir, PhD

Guayaquil, a los 05 del mes de abril del año 2023



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLITICAS
CARRERA DERECHO

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Bustamante Pincay, Kleber Enrique**

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación, **La regulación de infracciones, accidentes y siniestros marítimos según la ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos del Ecuador**, previo a la obtención del Título de **Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador** ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 05 del mes de abril del año 2023

EL AUTOR

f. _____
Bustamante Pincay Kleber Enrique



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLITICAS
CARRERA DE DERECHO

AUTORIZACIÓN

Yo, Bustamante Pincay, Kleber Enrique

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, **La regulación de infracciones, accidentes y siniestros marítimos según la ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos del Ecuador**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 05 del mes de abril del año 2023

EL AUTOR:

f. _____
Bustamante Pincay Kleber Enrique

REPORTE URKUND

The screenshot shows the URKUND web interface. On the left, document details are listed: 'Documento: TRABAJO DE TITULACION FINALIZADO (1) Kleber.docx: version final porizado.docx (D163499950)', 'Presentado: 2023-04-09 17:17 (-05:00)', 'Presentado por: gladis (gladis.alarcon@cu.ucsg.edu.ec)', 'Recibido: gladis.alarcon.ucsg@analysis.orkund.com', and 'Mensaje: Trabajo titulación kleber Bustamante. [Mostrar el mensaje completo](#)'. A yellow highlight indicates '7% de estas 11 páginas, se componen de texto presente en 5 fuentes.' On the right, a 'Lista de fuentes' table lists various institutions with checkboxes. The 'Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE' checkbox is checked. At the bottom, navigation and utility icons are visible.

Categoría	Enlace/nombre de archivo
	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil / CONVERGENCIA DE COMPETENCIAS ENTRE GOBIERNOS PROVINCIA...
	UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABI / (null)
	UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABI / (null)
<input checked="" type="checkbox"/>	Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE / (null)
	Grupo Difusión Científica / (null)
	UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL / (null)
	UNIVERSIDAD AGRARIA DEL ECUADOR / (null)
	Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE / (null)
	UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA ECOTEC / (null)
	Grupo Difusión Científica / (null)

TUTOR (A)

0915097919 GLADIS
ADELAIDA ALARCON
VALENCIA

Firmado digitalmente por
0915097919 GLADIS ADELAIDA
ALARCON VALENCIA
Fecha: 2023.04.10 09:41:17 -05'00'

Gladis Adelaida Alarcón Valencia PhD.

EL AUTOR:

f. _____
Bustamante Pincay Kleber Enrique



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLITICAS
CARRERA DE DERECHO

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

Dr. Xavier Zavala Egas, Mgs.
DECANO DE LA CARRERA DE DERECHO

f. _____

Ab. Ángela Paredes Cavero
COORDINADORA DEL ÁREA

f. _____

Abg. María Paula Ramírez, Mgs.
OPONENTE

ÍNDICE

RESUMEN (ABSTRACT)	IX
INTRODUCCIÓN	2
CAPITULO I	4
GENERALIDADES	4
2.1 Justificación e importancia de la investigación	4
2.2 Planteamiento y delimitación del problema	4
2.3 Formulación del problema	5
2.4 Objetivo General	5
2.5 Objetivos Específicos	5
CAPITULO II	6
MARCO DE REFERENCIA	6
2.1 ANTECEDENTES O ESTADO DEL ARTE	6
2.1.1 Seguridad en el ámbito marítimo	6
2.1.2 Seguridad Integral.....	6
2.1.3 Seguridad marítima.....	7
2.2 MARCO CONCEPTUAL	7
2.2.1 La Armada del Ecuador como Autoridad Marítima	7
2.3 MARCO LEGAL	8
2.3.1 Constitución de la República del Ecuador	8

2.3.2	Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar	8
2.3.3	Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.....	9
2.3.4	Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques	9
2.3.5	Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos	9
2.3.6	Ley de Seguridad Pública y del Estado.....	9
2.3.7	Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos	10
CAPITULO III.....		11
CONCLUSIONES.....		11
CAPITULO IV		12
RECOMENDACIONES		12
CAPITULO V.....		13
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....		13

RESUMEN

La importancia del espacio marítimo y su soberanía se encuentra directamente ligado al concepto de seguridad marítima, que se basa en el control efectivo de todo lo asociado al dominio marítimo, evitando afectaciones en el patrimonio e intereses marítimos nacionales.

El presente ensayo tuvo como objetivo establecer la gobernabilidad marítima que debe existir entre los organismos y actores que son responsables de la seguridad de la navegación en el Ecuador, para normar y regular los procedimientos de infracciones, accidentes y siniestros marítimos, para que la Armada del Ecuador ejerza de forma eficiente su rol como Autoridad Marítima.

Este cambio es necesario en la actividad marítima del Ecuador, ya que actualmente se encuentra regulada por la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos la cual estipula las competencias de la Armada en el marco legal, y otorga la jurisdicción administrativa en primera instancia a las capitanías de puerto.

De esta manera, se han podido inferir lineamientos para que la Armada del Ecuador promueva regulaciones en el juzgamiento de infracciones en los espacios marítimos jurisdiccionales, y así evitar el uso de normas legales alternas, que no se encuentran afianzadas al ámbito marítimo.

Palabras clave: Espacio marítimo, Soberanía, Seguridad marítima, Siniestros marítimos, Capitanías de puerto

ABSTRACT

The importance of the maritime space and its sovereignty is directly linked to the concept of maritime security, which is based on the effective control of everything associated with the maritime domain, avoiding affecting national maritime heritage and interests. The objective of this test was to establish the maritime governance that must exist between the agencies and actors that are responsible for the safety of navigation in Ecuador, to regulate and regulate the procedures for maritime infringements, accidents and casualties, for the Ecuadorian Navy to efficiently exercise its role as Maritime Authority.

This change is necessary in the maritime activity of Ecuador, since it is currently regulated by the Organic Law of Navigation, Management of Maritime and Fluvial Safety in Aquatic Spaces which stipulates the competences of the Navy in the legal framework, and it grants the administrative jurisdiction in first instance to the harbour offices. In this way, it has been possible to infer guidelines for the Ecuadorian Navy to promote regulations in the prosecution of violations in jurisdictional maritime spaces, and thus avoid the use of alternative legal norms, which are not anchored to the maritime sphere.

Keywords: Maritime space, Sovereignty, Maritime security, Maritime casualties, Port captaincy

INTRODUCCIÓN

La presente investigación se refiere a la regulación de infracciones, accidentes y siniestros marítimos de acuerdo con la Ley Orgánica de Navegación, gestión de la seguridad marítima y fluvial en los espacios acuáticos del Ecuador, a efectos de determinar la responsabilidad que tiene el Estado para proporcionar seguridad a todas las actividades marítimas que se desarrollan en los espacios acuáticos nacionales, por ser miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI).

La República del Ecuador, como nación marítima, es responsable de las implicaciones que la seguridad del mar tiene para el normal desenvolvimiento de la vida social y económica nacional, de ahí la necesidad de ampliar su visión propia de brindar seguridad a todas las personas que hacen uso del mar a través de sus naves, pero esa seguridad consiste en brindar facilidades de cartografía, ayudas a la navegación y sistemas de monitoreo para que las embarcaciones puedan navegar de una forma segura en los espacios acuáticos nacionales.

Para analizar esta problemática, es importante mencionar que el territorio marítimo ecuatoriano es 5.3 veces más extenso que el territorio continental, con una superficie actual de 1 394 457 km², tal como lo menciona la Dirección Nacional de Intereses Marítimos (2022), por los cuales navegan grandes cantidades de embarcaciones de bandera nacional e internacional, contando con alto índice de tráfico marítimo.

En ese sentido, la Armada del Ecuador cuenta con instituciones responsables en el ámbito de la seguridad de la navegación como son la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, Capitanías de Puerto, Comando de Guardacostas e Instituto Oceanográfico de la Armada (INOCAR), los mismos que con base a sus competencias y atribuciones cumplen tareas de Autoridad Marítima Nacional de acuerdo con lo establecido en la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos (LONSEA).

Dentro del sistema de organización marítima nacional, las capitanías de puerto poseen la competencia de: controlar, fiscalizar, administrar, exigir y ejercer la autoridad administrativa sancionatoria por infracciones marítimas en primera instancia de la jurisdicción pertinente en el territorio marítimo nacional, a efectos de las contravenciones que incurran la gente de mar y naves

de bandera nacional e internacional que navegan por el mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma continental del Ecuador.

De mencionadas atribuciones que posee la capitanía de puerto, versa el interés de incentivar la promulgación de un reglamento que delimite los procedimientos para que el capitán de puerto como autoridad marítima nacional pueda juzgar las infracciones cometidas en el territorio marítimo nacional y no usar una norma legal supletoria que no es de ámbito a fines marítimos.

CAPITULO I

GENERALIDADES

2.1 Justificación e importancia de la investigación

De acuerdo con lo mencionado por Juan Dávalos (2015), el Ecuador es un país marítimo por excelencia, por su excepcional posición geográfica en el Pacífico Sudeste, frente al continente asiático, a una distancia corta del canal de Panamá, y sobre todo en una ubicación paralelo de los hemisferios norte y sur, razones por la cual, permite ver a la nación como una potencia marítima, además de ser pioneros de la navegación e industria de la construcción naval en Sudamérica.

Por ello, el Estado ecuatoriano, a través de la autoridad competente que es la Armada del Ecuador, bajo la normativa legal vigente, que es la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos, de ahora en adelante LONSEA (2015), permita contribuir a la gestión de procesos de una organización. Para solucionar este problema, es necesario analizar el funcionamiento actual de cómo la Autoridad Marítima provee el servicio de seguridad de navegación marítima y establecer que existe una carencia de lineamientos que posee el capitán de puerto para el juzgamiento de infracciones en los espacios marítimos jurisdiccionales.

2.2 Planteamiento y delimitación del problema

El Plan de Gestión Institucional Bicentenario (2018), manifiesta que la Autoridad Marítima de un Estado es responsable de ejercer el seguimiento en tiempo real de la evolución del tráfico marítimo en los espacios acuáticos nacionales, por lo que es importante que los procesos que ejecuta cada una de las instituciones se encuentren normados e integrados en un sistema de gestión, que permita garantizar la seguridad de la vida humana en los espacios acuáticos nacionales con la prevención de accidentes marítimos. Por tal situación, es pertinente y necesario a la falta de un instrumento que norme los procedimientos de las instituciones responsables de la seguridad de la navegación, promulgar la activación de un reglamento que amplie los lineamientos conforme a la normativa vigente.

Ante toda esta situación, es preciso identificar la importancia que el Ecuador tiene en designar a la entidad responsable para que ejerza sus competencias en un ambiente de gobernabilidad marítima y permita que las conexiones entre buques, puertos y personas sean seguras; de esta

manera, se garantiza que las actividades marítimas fluyan correctamente y la Armada del Ecuador como autoridad marítima nacional, mediante el acatamiento de convenios internacionales y de las regulaciones nacionales, cumpla de manera eficiente las competencias de seguridad marítima conforme con lo dispuesto por la Organización Marítima Internacional OMI.

2.3 Formulación del problema

La falta de procedimiento para el juzgamiento de infracciones, accidentes y siniestros marítimos, así como para la impugnación de las resoluciones dentro del marco de la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos, expedida el lunes 14 de junio del 2021, con Registro Oficial No. 472 cuarto suplemento, para que la autoridad competente pueda sancionar las contravenciones marítimas establecidas en la norma *ibidem*.

2.4 Objetivo General

Delimitar los procedimientos que realiza la Armada del Ecuador como autoridad marítima nacional, a través de las capitanías de puerto que ejercen jurisdicción administrativa sancionatoria por infracciones marítimas cometidas dentro de territorio marítimo nacional, mediante un análisis documental en base a las atribuciones vigentes establecidos en la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos, a fin de conservar la seguridad jurídica dentro del acto administrativo.

2.5 Objetivos Específicos

- Identificar las acciones y tareas que cumple la Armada del Ecuador para ejercer las competencias de autoridad marítima, con relación a la seguridad de los espacios acuáticos.
- Establecer lineamientos que deben poseer los organismos que cumplen roles como Autoridad Marítima dentro del Sistema de la Seguridad de la Navegación y verificar que no exista dualidad de esfuerzos que afecten a la Seguridad de la Navegación.
 - Proponer la implementación de un reglamento a la LONSEA, para que establezca el procedimiento sancionatorio, para que el capitán de puerto de la jurisdicción donde se haya cometido la infracción marítima pueda sustanciar y resolver administrativamente en primera instancia, respetando el debido proceso al acto administrativo.

• CAPITULO II

MARCO DE REFERENCIA

2.1 ANTECEDENTES O ESTADO DEL ARTE

Rubio (2018) determinó la incidencia del empleo de Zonas Marítimas de Interés en la efectividad de las acciones que debe llevar a cabo la Armada del Ecuador, de esta manera, demuestra las zonas donde hay mayor tráfico marítimo en los espacios acuáticos nacionales, enfatizando que el Estado debe tomar control para garantizar la efectividad de la seguridad a la navegación, aplicando de forma óptima la normativa legal vigente.

2.1.1 Seguridad en el ámbito marítimo

La Organización Internacional de Energía Atómica (OIEA), manifiesta en su libro de Normas de seguridad del OIEA (2007, página 155), que la seguridad hace referencia a las amenazas o riesgos externos que afectan a la soberanía, se puede indicar que es la capacidad que tiene un Estado para salvaguardar su propia integridad, tanto territorial como institucional; representa además, el grado de garantía que otorga la ciudadanía a un Estado para que se les proporcione la condición de estar seguros, libres de riesgos, de amenazas y peligros.

Para ello el Estado debe tener las condiciones necesarias para atacar o defenderse en el caso de que todo esto acontezca. Un sistema de seguridad involucra entre otras cosas, las acciones de prevención, protección, defensa y sanción llevadas a cabo para minimizar los riesgos y las amenazas.

Según el Plan de Fortalecimiento para el control de los Espacios Acuáticos en su volumen 1 (2014), manifiesta que, en el ambiente marítimo, es la Armada del Ecuador la que identificó la necesidad de elaborar un plan de seguridad integral y protección de los espacios acuáticos con la finalidad de mitigar todas las amenazas y riesgos que afectan el desarrollo de la actividad marítima.

2.1.2 Seguridad Integral

El Libro que establece el Direccionamiento Estratégico Institucional de la Armada del Ecuador (2014), expresa que, la seguridad integral bajo una gobernabilidad establecida permite el direccionamiento de una visión global, que posibilita el diseño de estrategias cooperativas,

aprovechando los recursos existentes, abarcando la seguridad laboral, la seguridad jurídica, la seguridad humana en el mar, entre otros; debido al incremento de la actividad marítima y los posibles impactos asociados al medio marino.

2.1.3 Seguridad marítima

Según Juan Dávalos (2015), expresa que la República del Ecuador como nación marítima consciente de las implicaciones que la seguridad del mar tiene para el normal desenvolvimiento de la vida social y económica nacional a la Armada del Ecuador como autoridad marítima nacional, implementa una política de seguridad en los espacios marítimos, con la finalidad de proteger el tráfico marítimo, garantizar una navegación segura, proteger la vida humana en el mar y neutralizar todas las amenazas que ponen en peligro a la libre navegación en los espacios acuáticos.

Es así, que la naturaleza de la navegación marítima, caracterizada por un importante componente internacional ha condicionado el origen de las disposiciones sobre seguridad marítima, adoptadas en el marco de los organismos internacionales. Sin embargo, el condicionante internacional de la seguridad marítima no puede configurarse como un obstáculo, sino como un impulso a la actuación estatal en la consecución de niveles de seguridad y protección para los seres humanos, en el medio marino y los buques.

2.2 MARCO CONCEPTUAL

2.2.1 La Armada del Ecuador como Autoridad Marítima

De acuerdo con el Plan de Gestión Institucional del Ecuador (2014), la Armada del Ecuador es parte integrante de las Fuerzas Armadas con tres connotaciones que habilitan su gestión en el ámbito marítimo conforme con las competencias entregadas por la Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo en el año 2012, llamada actualmente Secretaria Nacional de Planificación. En este sentido cumple con sus atribuciones y facultades de Autoridad, órgano de maniobra y como Institución.

Es así, que como autoridad, la Armada del Ecuador es responsable de contribuir a la seguridad integral en los espacios acuáticos nacionales para la salvaguarda de la seguridad de la navegación, la vida humana en el mar y el control de la exploración y explotación de los recursos naturales en estos espacios. Se encuentra representada a través de la Dirección Nacional de los Espacios

Acuáticos (DIRNEA), que es el ente responsable de la administración marítima para el cumplimiento de las disposiciones nacionales e internacionales en materia de seguridad, protección marítima y prevención de la contaminación marina originada por los buques.

Por tal razón, son estos medios navales quienes realizan el control de la actividad marítima priorizando sus esfuerzos en el mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y aguas interiores, tanto continentales como insulares, con el apoyo operativo y logístico de los Subcomandos de Guardacostas.

2.3 MARCO LEGAL

2.3.1 Constitución de la República del Ecuador

El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia social que además, de reconocer y garantizar los derechos y libertades de las personas, tiene como función la responsabilidad de la protección interna y externa del país, de acuerdo con lo estipulado en la Constitución de la República, en su artículo 1 (2008). De esta manera, es el Estado central el que tiene las competencias exclusivas sobre la defensa nacional, protección interna y orden público, garantizando la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas, donde las Fuerzas Armadas son las instituciones destinadas a la protección de los derechos, libertades y garantías de los ciudadanos.

2.3.2 Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

De acuerdo a lo que indica la Organización de las Naciones Unidas (1925), la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho al Mar (CONVEMAR), es un instrumento jurídico internacional que tiene como finalidad la gobernanza de los mares entre los Estados, buscando el justo uso de los recursos de los océanos. Su objetivo es armonizar internacionalmente los conceptos, deberes y obligaciones de los Estados con respecto a dichos espacios.

Es así, que la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR que fue el 22 de mayo de 2012 y ratificada el 24 de septiembre del mismo año, sintetizó un régimen jurídico en los diferentes espacios marítimos, con relación a los derechos, obligaciones y libertades del Estado Ribereño. Esta situación obliga a que las instituciones del Estado involucradas en el ejercicio de los derechos, busquen la armonización de este instrumento jurídico con la legislación nacional, conforme con lo

establecido en la Constitución del Ecuador, en su artículo 425 (2008); en virtud de que la jerarquía jurídica de esta Convención, está sobre las leyes orgánicas, pero por debajo de la carta magna.

2.3.3 Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar

Según la Organización Marítima Internacional (1974), manifiesta que el Ecuador es signatario del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) desde 1982, el cual es considerado el más importante de la seguridad marítima, en este se enfatiza y se da importancia a la seguridad de la vida humana en el mar. Su capítulo V, correspondiente a la seguridad de la navegación, principalmente, establece disposiciones de carácter operacional y que son aplicables a todos los buques en la realización de cualquier viaje.

2.3.4 Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques

De acuerdo con lo manifestado por la Organización Marítima Internacional (1973), el Estado ecuatoriano forma parte del Convenio Internacional (MARPOL 73/78), al haberse publicado su adhesión en el Registro Oficial No. 411 el 5 de abril de 1990. Este Convenio tiene como objetivo prevenir la contaminación por los buques en el mar.

2.3.5 Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos

Es la norma legal ecuatoriana que regula la gestión nacional en el control y seguridad de los espacios acuáticos, así como la aplicación de los convenios internacionales y la regulación de normas técnicas nacionales para una adecuada gestión de seguridad y protección marítima, vigente desde el 14 de junio del 2021. Asimismo, garantiza el ejercicio de los derechos protegidos por la Constitución de la República del Ecuador (2008), como son: la salvaguarda de la vida, de la integridad física; la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio del Estado en los espacios acuáticos, la prevención del daño ambiental.

2.3.6 Ley de Seguridad Pública y del Estado

Tiene por objeto regular la seguridad integral del Estado ecuatoriano, garantizando el orden público, la convivencia, la paz y el buen vivir, en el marco de sus derechos y deberes como personas naturales y jurídicas, asegurando la defensa nacional, previniendo los riesgos y amenazas

de todo orden, a través del Sistema de Seguridad Pública y del Estado, la cual está vigente desde el 28 de septiembre del 2009.

2.3.7 Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos

Con relación a la seguridad de la navegación, la presente ley que se encuentra vigente desde el 11 de junio del 2015, delimita las áreas protegidas marinas del Archipiélago de Galápagos debido a su estricto apego a los principios de conservación del patrimonio natural del Estado, donde las embarcaciones que navegan deben cumplir las regulaciones establecidas y que están enmarcadas al control de tráfico marítimo.

Es así, que esta ley estipula que la Autoridad Marítima es el ente rector responsable de administrar y llevar el control del tráfico marítimo en los espacios acuáticos insulares, donde la información debe ser compartida con la administración de la Reserva Marina de Galápagos para los fines ambientales y científicos; así mismo es importante destacar que los reportes e informes que se generen del monitoreo son instrumentos públicos, lo cual le da la responsabilidad al Estado de brindar servicio a las naves que navegan en dichos espacios acuáticos.

CAPITULO III

CONCLUSIONES

Las competencias, atribuciones y facultades asignadas por el Estado que tiene la Armada del Ecuador para cumplir como autoridad marítima, las mismas que se encuentran establecidas en la LONSEA bajo un marco jurídico nacional e internacional, permite a la institución contribuir a la seguridad de la navegación, fortalecer la gestión marítima del Estado e incentivar la adquisición de medios necesarios para su ejecución.

El establecimiento de competencias y atribuciones que le otorga la LONSEA a las capitanías de puerto para instaurar el acto administrativo en primera instancia de acuerdo con la jurisdicción en la que se haya cometido la infracción marítima disminuye las posibilidades de que los procesos administrativos que el capitán de puerto como juzgador sancione a los infractores queden en la impunidad, ya que se va a realizar un correcto acto sancionatorio respetando todas las fases del debido proceso.

CAPITULO IV

RECOMENDACIONES

Gestionar ante la autoridad competente la promulgación de la propuesta del reglamento de la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos (2021) para su respectiva aprobación y aplicación; considerando que este es un instrumento que tiene como finalidad normar los procedimientos y tareas de los organismos que ejercen los roles de autoridad marítima

Promover un reglamento a la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos (2021), en el que detalle el procedimiento para que el capitán de puerto de la jurisdicción correspondiente pueda sancionar en primera instancia a los infractores, que incumplan las normas detalladas en la norma *ibidem*, al producir efectos jurídicos que se cumplan de forma directa.

CAPITULO V

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Asamblea del Ecuador. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Quito

Asamblea del Ecuador. (2014). Plan de gestion institucional.

Asamblea del Ecuador. (2014). Plan de seguridad integral y prteccion de los espacios acuaticos. plan de fortalecimiento para el control de los espacios acuaticos, 168.

Asamblea del Ecuador. (2018). PLAN DE GESTION INSTITUCIONAL BICENTENARIO.

Asamblea Nacional (2009). Ley de Seguridad Pública y del Estado. Quito.

Asamblea Nacional (2015). Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos. Quito.

Asamblea Nacional (2021). Ley Otgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad, Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos. Quito

Asdamble del Ecuador (2013). Direccionamiento estrategico institucional. 115.

Asuntoa Marítimos. (2022). Intereses Marítimos. Memórias de las Jornadas Merítimas, 66

Juan Dávalos. (2015). La Gobernanza de los Espacios Marítimos del Ecuador. Estudios Estratégicos y Geopolíticos, 55.

Juan Ospina. (2015). Gestion sel sistema de control de trafico maritimo en Colombia. Obtenido de repositorio.sena.edu.co/bitstream/11404/2527/1/gestion_sistema_control_trafic

Oragnización Marítima Internacional. (1974). Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar. Lóndres

Organismo Internacional de Energía Atómica. (2007). Principios fundamentales de seguridad. Página 155.

Organización de las Naciones Unidas (ONU), (1952). Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar. Londres

Organización Marítima Internacional. (1973). Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques. Londres.

Rubio, X. (2018). Empleo de zonas marítimas de interés y la efectividad de las acciones que lleva a cabo la armada del Ecuador. propuesta de zonificación del mar equinoccial, página 174

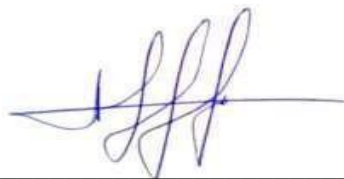
DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Bustamante Pincay Kleber Enrique**, con C.C: # **0921090304** autor/a del trabajo de titulación: **La regulación de infracciones, accidentes y siniestros marítimos según la ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos del Ecuador** previo a la obtención del título de **Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 05 de abril de 2023

f. 

Nombre: **Bustamante Pincay, Kleber Enrique**

C.C: **0921090304**

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA		
FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN		
TÍTULO Y SUBTÍTULO:	La regulación de infracciones, accidentes y siniestros marítimos según la ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos del Ecuador	
AUTOR(ES)	Bustamante Pincay, Kleber Enrique	
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Alarcón Valencia, Gladis Adelaida PhD.	
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil	
FACULTAD:	Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas	
CARRERA:	Carrera de Derecho	
TÍTULO OBTENIDO:	Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador	
FECHA DE PUBLICACIÓN:	05 de abril de 2023	No. DE PÁGINAS: 14
ÁREAS TEMÁTICAS:	Derecho Administrativo, Ley orgánica de Navegación, regulaciones	
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Espacio marítimo Soberanía Seguridad marítima Siniestros marítimos Capitanías de puerto	
RESUMEN/ABSTRACT	<p>La importancia del espacio marítimo y su soberanía se encuentra directamente ligado al concepto de seguridad marítima, que se basa en el control efectivo de todo lo asociado al dominio marítimo, evitando afectaciones en el patrimonio e intereses marítimos nacionales. El presente ensayo tuvo como objetivo establecer la gobernabilidad marítima que debe existir entre los organismos y actores que son responsables de la seguridad de la navegación en el Ecuador, para normar y regular los procedimientos de infracciones, accidentes y siniestros marítimos, para que la Armada del Ecuador ejerza de forma eficiente su rol como Autoridad Marítima. Este cambio es necesario en la actividad marítima del Ecuador, ya que actualmente se encuentra regulada por la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos la cual estipula las competencias de la Armada en el marco legal, y otorga la jurisdicción administrativa en primera instancia a las capitanías de puerto. De esta manera, se han podido inferir lineamientos para que la Armada del Ecuador promueva regulaciones en el juzgamiento de infracciones en los espacios marítimos jurisdiccionales, y así evitar el uso de normas legales alternas, que no se encuentran afianzadas al ámbito marítimo.</p>	
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593987321456	E-mail: kleber.bustamante@cu.ucsg.edu.ec
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Ab. Paredes Cavero, Ángela	
	Teléfono: +593-997604781	
	E-mail: angela.paredes01@cu.ucsg.edu.ec	
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA		
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):		
Nº. DE CLASIFICACIÓN:		
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):		