



**UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLITICAS  
CARRERA DE DERECHO**

**TEMA:**

**Análisis sobre la eficiencia en la aplicación derecho nacional  
y derecho internacional con relación a las sanciones por  
contaminación marítima en el Ecuador.**

**AUTOR:**

**BRAVO JAMA JOSEPH STEPHANO**

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

**TUTOR:**

**Ramírez Vera, María Paula**

**Guayaquil, Ecuador**

**7 de septiembre del 2023**



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLITICAS**  
**CARRERA DE DERECHO**

## **CERTIFICACIÓN**

Certificamos que el presente trabajo de titulación fue realizado en su totalidad por **Bravo Jama Joseph Stephano**, como requerimiento para la obtención del Título de **Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador**.

### **TUTOR**

f. \_\_\_\_\_  
**Ramírez Vera María Paula**

f. \_\_\_\_\_  
**Dra. Nuria Pérez Puig-Mir**  
**DIRECTORA DE LA CARRERA**

**Guayaquil, a los 7 del mes de septiembre del año 2023**



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA CIENCIAS SOCIALES Y POLITICAS  
CARRERA DERECHO**

## **DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD**

Yo, **Bravo Jama Joseph Stephano**

### **DECLARO QUE:**

El Trabajo de Titulación: **Análisis sobre la eficiencia en la aplicación derecho nacional y derecho internacional con relación a las sanciones por contaminación marítima en el 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 7 del mes de septiembre del año 2023**

### **EL AUTOR (A)**

JOSEPH  
STEPHANO BRAVO  
f. JAMA

Firmado digitalmente por  
JOSEPH STEPHANO BRAVO  
JAMA  
Fecha: 2023.10.02 09:59:36  
-05'00'

**BRAVO JAMA JOSEPH STEPHANO**



UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLITICAS  
CARRERA DE DERECHO**

## **AUTORIZACIÓN**

Yo, **Bravo Jama Joseph Stephano**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación: **Análisis sobre la eficiencia en la aplicación derecho nacional y derecho internacional con relación a las sanciones por contaminación marítima en el Ecuador**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

**Guayaquil, a los 7 del mes de septiembre del año 2023**

### **EL AUTOR (A)**

f. **JOSEPH  
STEPHANO BRAVO  
JAMA**

Firmado digitalmente por  
JOSEPH STEPHANO BRAVO  
JAMA  
Fecha: 2023.10.02 09:59:36  
-05'00'

---

**BRAVO JAMA JOSEPH STEPHANO**

# REPORTE URKUND

The screenshot shows the URKUND interface with the following details:

- Documento:** TRABAJO TITULACION FINAL.docx (D173273713)
- Presentado:** 2023-08-30 21:59 (-05:00)
- Presentado por:** María Paula Ramirez (maria.ramirez12@cu.ucsg.edu.ec)
- Recibido:** vera.ramirez.paula.maria.ucsg@analysis.urkund.com
- Mensaje:** BRAVO JAMA 2 [Mostrar el mensaje completo](#)

A yellow highlight in the message indicates: 4% de estas 13 páginas, se componen de texto presente en 10 fuentes.

The 'Lista de fuentes' (List of sources) table is as follows:

Categoría	Enlace/nombre de archivo
	<a href="#">Universidad Católica de Santiago de Guayaquil / D172849859</a>
	Universitat Politècnica de Catalunya / D62193437
	Universitat Rovira i Virgili / D169991887
	Universidad Técnica Particular de Loja / D142223164
	Universidad Técnica Particular de Loja / D155971992
	Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil / D34323834
	<a href="https://www.gob.mx/semar%7Cunicapam/acciones-y-programas/convenios-maritimos-internacionales">https://www.gob.mx/semar%7Cunicapam/acciones-y-programas/convenios-maritimos-internacionales</a>
	Universitat de Barcelona / DE3106880

## TUTOR (A)

f. \_\_\_\_\_

**RAMIREZ VERA MARÍA PAULA**

## EL AUTOR (A)

JOSEPH  
STEPHANO BRAVO  
JAMA

Firmado digitalmente por  
JOSEPH STEPHANO BRAVO  
JAMA  
Fecha: 2023.10.02 09:59:36  
-05'00'

f. \_\_\_\_\_

**BRAVO JAMA JOSEPH STEPHANO**



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

**TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN**

f. \_\_\_\_\_

**PH.D. NURIA PÉREZ PUIG-MIR.**  
DIRECTOR DE CARRERA

f. \_\_\_\_\_

**AB. ANGELA PAREDES CAVERO, MGS.**  
COORDINADOR DEL ÁREA O DOCENTE DE LA CARRERA

f. \_\_\_\_\_

**AB. MARIA PTRICIA IÑIGUEZ MGS.**  
OPONENTE

# INDICE

RESUMEN (ABSTRACT).....	VII
1.2 (ABSTRACT) .....	VIII
INTRODUCCIÓN.....	2
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	4
FORMULACIÓN DEL PROBLEMA .....	6
OBJETIVOS.....	6
1.3 OBJETIVO GENERAL.....	6
1.4 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	6
HIPÓTESIS.....	7
JUSTIFICACIÓN .....	8
CAPITULO 2... ..	9
2.1 MARCO TEORICO .....	9
2.2 LA CONTAMINACIÓN MARITIMA EN EL ECUADOR.....	9
2.3 EL ECUADOR Y EL CÓDIGO DE POLICIA MARITIMA.....	10
2. 4 DE LA LEY ORGÁNICA DE NAVEGACIÓN, GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMA Y FLUVIAL EN LOS ESPACIOS ACUÁTICO.....	11
2.3 EL ECUADOR Y EL DERECHO INTERNACIONAL APLICABLE AL AMBITO MARITIMO .....	13
2.3.1 DE LA CONVEMAR.....	13
2.3.2 DEL CONVENIO LLMC.....	14
2.3.3 DEL CONVENIO BUNKER .....	16
2.3.4 DEL ECUADOR Y SU ADHESIÓN A DEMAS CONVENIOS INTERNACIONALES .....	18
3. CONCLUSIONES .....	21
4. RECOMENDACIONES.....	22
5. BIBLIOGRAFIA.....	24

## **RESUMEN**

Es un tema relevante que examina cómo se maneja y regula la contaminación en las aguas marítimas ecuatorianas, tanto desde una perspectiva nacional como internacional.

El Ecuador es parte de varios de convenios internacionales y tiene la responsabilidad de implementar y hacer cumplir las disposiciones establecidas en ellos. Sin embargo, también se enfrenta a desafíos, como la cooperación internacional, la capacidad para realizar inspección y controles efectivos en los buques extranjeros y la coordinación con otros países en caso de derrames de petróleo u otros desastres marítimos.

El análisis sobre la eficiencia en la aplicación del derecho nacional y del derecho internacional con relación a la contaminación marítima en el Ecuador muestra la necesidad de fortalecer los mecanismos de control y prevención de la contaminación en las aguas marítimas ecuatorianas. Esto implica mejorar la implementación y aplicación de las leyes nacionales, así como fortalecer la cooperación internacional para enfrentar los desafíos que plantea la contaminación marítima.

Palabras Claves: **Convenios, Seguros, Responsabilidad, Leyes, Código**

## 1.1 ABSTRACT

It is a relevant issue that examines how pollution is managed and regulated in Ecuadorian maritime waters, both from a national and international perspective.

Ecuador is part of several international agreements and has the responsibility of implementing and enforcing the established provisions.

However, it also faces challenges such as international cooperation, the ability to carry out effective inspection and controls on foreign ships, and coordination with other countries in the event of oil spills or other maritime disasters.

The analysis about the efficiency in the application of national law and international law in relation to maritime pollution in Ecuador shows the need to strengthen the control and prevention mechanisms of pollution in Ecuadorian maritime waters.

This implies improving the implementation and application of national laws, to strengthen international cooperation to face the challenges posed by maritime pollution.

**Palabras Claves:** Agreements, Insurance, Liability, Laws, Code

## **INTRODUCCIÓN**

La contaminación marítima es un problema ambiental que afecta gravemente los ecosistemas acuáticos y costeros en todo el mundo. El Ecuador, con su extensa costa y rica biodiversidad marina, no está exento de esta preocupación. En este contexto, es crucial analizar la eficiencia en la aplicación del derecho nacional e internacional en relación con la contaminación marítima en el país.

El derecho nacional ecuatoriano cuenta con una serie de leyes y regulaciones destinadas a prevenir, controlar y sancionar la contaminación marítima. Estas leyes establecen los estándares y las responsabilidades de los actores involucrados en actividades marítimas, como la navegación, el transporte de mercancías de alimentos y sus derivados, mercancías peligrosas y las actividades referentes a la explotación de los recursos marinos en sus diferentes modalidades. Sin embargo, el análisis de la deficiente aplicación de estas normativas revela la existencia de desafíos trascendentales que tienen lugar a vacíos normativos que dan lugar a arbitrariedades e ilegalidades en torno al procedimiento sancionador sobre la contaminación marítima.

En primer lugar, se identifica una brecha entre la legislación y su implementación efectiva. A pesar de que existen leyes y regulaciones sólidas, la falta de recursos, la corrupción y la debilidad institucional han obstaculizado su aplicación plena. Esto ha resultado en una insuficiente vigilancia y control de las actividades que podrían dar lugar a la contaminación marítima, así como en una respuesta inadecuada ante los incidentes ocurridos.

Además de los desafíos a nivel nacional, el Ecuador también está sujeto a las normas del derecho internacional marítimo. Los tratados y convenios

internacionales, como el Convenio MARPOL (Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación por los Buques) y el Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de Desechos Peligrosos y su Eliminación, establecen estándares internacionales para prevenir y controlar la contaminación marítima. Sin embargo, la eficiencia en la implementación y el cumplimiento de estos instrumentos internacionales también presenta desafíos.

La no aplicación o la falta de aplicación del derecho nacional y del derecho internacional con relación a la contaminación marítima en el Ecuador se vuelve esencial para identificar las deficiencias existentes y proponer medidas de mejora, esto implica proponer e impulsar reformas normativas en bien de los intereses del sector marítimo, así como la de fortalecer las instituciones responsables de la implementación y supervisión, asignar los recursos adecuados, fomentar la cooperación internacional y promover la conciencia y educación ambiental en todos los actores involucrados.

El presente trabajo aborda una observación sistemática, desde el punto de vista normativo referente a la contaminación marítima que vive el Ecuador, por ello surge la necesidad imperiosa de abordar los desafíos existentes para lograr una protección efectiva de los ecosistemas marinos y las sanciones correspondientes así como su respectivo procedimiento a quienes transgredan y violen la normativa interna vigente ; así, a través de una implementación adecuada de las mismas y una colaboración efectiva entre los actores relevantes se podrá mitigar, prevenir y sancionar la contaminación marítima, evitando tragedias futuras o afectaciones negligentes por parte de las personas que se dedican a la actividad marítima.

## **PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

Latinoamérica a sufrido de primera mano las afectaciones de contaminación marítima a gran escala, no siendo una excepción el Ecuador, el cual durante los últimos años en su ardua lucha de querer mitigar y evitar desastres marítimos provenientes de acciones negligentes y de fuerza mayor, ha intentado realizar las correcciones pertinentes a la normativa nacional vigente, con observación a los estándares internacionales de la navegación marítima.

La contaminación marítima en el Ecuador es un problema que se ha venido presentando constantemente, sin que a la fecha existan respuestas y soluciones definitivas desde el punto de vista normativo, que precautelen el bienestar y conservación del entorno marítimo en relación a los sectores que se benefician de pequeña a gran escala de este, ya que, a la actualidad, la carencia de recursos y de inversión en temas de investigación y fortalecimiento, a dado lugar a resultados y afectaciones irreversibles en varios sectores.

Es necesario no dejar de reconocer, que el problema de fondo en el área marítima, con enfoque a la prevención y sanción de desastres de contaminación ambiental marítima, tiene que ver con la falta de normativa procedimental (reglamento a la ley vigente), que determine un debido proceso sancionatorio, en el que se pueda valorar objetivamente los elementos de cargo y de descargo para poder determinar algún tipo de responsabilidad directa o solidaria por parte de personas naturales o jurídicas, evitando así

actos de corrupción e injusticias que conllevan a una afectación de manera gravísima e irreversible el a la sociedad.

Otro aspecto fundamental en el tema de la contaminación marítima, es la falta de personal técnico capacitado en base a normativas internas, así como de normativa y convenios internacionales, lo cual conlleva a diversidad de criterios al momento de realizar las inspecciones respectivas a las embarcaciones así como a los puertos marítimos, estaciones de abastecimientos de combustibles y demás, dando como resultado, afectaciones persistentes en tiempo y espacio, es decir un un perjuicio permanente al ecosistema marítimo.

En ese orden de ideas, es necesario puntualizar que en la actualidad existe un desconocimiento completo de la aplicación de sanciones así como del procedimiento a seguir en caso de controversias originadas por desastres ambientales en el derecho marítimo, toda vez que a la fecha no existe regulación normativa a la ley en vigencia, lo cual genera incertidumbre en dicho sector, entendiéndose así, un vacío jurídico que perjudica de manera directa al ecosistema marítimo y de las personas que de ellos se benefician.

## **FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

¿Determinar si se aplican o no las sanciones establecidas en la normativa interna ecuatoriana **y las directrices internacionales** referente a la contaminación marítima?

## **OBJETIVOS**

### **1.2 OBJETIVO GENERAL**

Impulsar la implementación del procedimiento sancionatorio sobre la contaminación marítima a través de un reglamento idóneo sobre la ley en vigencia de la materia

### **1.3 OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Identificar las falencias dentro la normativa marítima vigente en el Ecuador.
- Elaborar conceptos validos y viables que conlleven a un entendimiento pleno del procedimiento sancionador marítimo en el área de la contaminación
- Sugerir ideas que viabilicen al correcto desempeño de la actividad marítima con respeto al ecosistema marino

## **HIPÓTESIS**

El Ecuador, a través de su historia, a sufrido múltiples desastres ambientales producidos en su mayoría por acciones negligentes de personas, lo que han conllevado a daños, que hasta la actualidad se mantienen en los ecosistemas, los cuales no han podido ser mitigados o en todo caso, dichos daños, resarcidos a las personas afectadas directa e indirectamente, no siendo un tema aislado, los desastres marítimos, en los cuales destacan el derrame de derivados de hidrocarburos al mar o ríos de nuestro país, los cuales producen efectos nocivos tanto para el medio ambiente como para las especies que se desarrollan en él.

Con la entrada en vigencia de la *Ley Orgánica de Navegación, Gestión Seguridad y Protección Marítima*, publicada en el Registro Oficial Suplemento 472 del 14 de Junio del año 2021, el Ecuador se ha propuesto trazar una línea de regulación, control y sanción en el tema marítimo, mas sin embargo a mas de dos años de la puesta en vigencia de la normativa antes mencionada, existe un desfase a nivel jurídico, toda vez que no existe el reglamento a dicha ley, que determine los procedimientos correspondientes en el tema marítimo, entendiéndose de esta manera como un vacío jurídico que tiene en el limbo a este sector, sujetándose a interpretaciones institucionales sectorizadas, lo cual da cabida a violaciones de derechos consagrados en la Constitución de la Republica del Ecuador.

Con el presente trabajo, abordaremos desde el punto de vista externo, las diferentes falencias que aun se encuentran subsistentes en el Ecuador en el derecho marítimo sobre los procedimientos y sanciones establecidas en las

diferentes infracciones determinadas en la ley; para lo cual se analizará de manera exhaustiva y prolija información nacional e internacional.

## **JUSTIFICACIÓN**

La contaminación marítima se presenta como un mal que es ignorado y poco observado por los Estados costeros, siendo Ecuador uno mas de esta problemática, lo cual ha conllevado a numerosos procesos administrativos, que en su mayoría han sido archivados sin una sanción ejemplificadora.

La falta de estipulación de procedimientos en el tema de navegación marítima y las diferentes infracciones a la normativa vigente, surge como una problemática que se mantiene hasta la actualidad, lo que da como resultado decisiones arbitrarias e inconstitucionales

De esta manera resulta imperioso, realizar un análisis exhaustivo al tema que nos ocupa y que resulta importante para los diferentes sectores que se benefician del sector marítimo, como lo son: el sector turístico, el sector de pesca artesanal e industrial así como de las comunas y ciudades que se encuentran ubicadas a lo largo de la costa ecuatoriana, en aras de vivir y convivir en un ambiente sano y saludable, que garantice condiciones dignas a las personas, fauna silvestre y animal, conforme lo establece la Carta magna de nuestro país

## **CAPITULO 2**

### **2.1 MARCO TEORICO**

#### **2.2 LA CONTAMINACIÓN MARITIMA EN EL ECUADOR**

El Ecuador, por su situación geográfica es uno de los países con una de las mayores riquezas en fauna marina a nivel mundial, con ecosistemas diversos, alojando gran variedad de especies como crustáceos, peces, ballenas, delfines, microorganismos etc., así también, al Ecuador le pertenece el Archipiélago de Galápagos, que es un conjunto de islas, cuya zona marina que lo rodea, es una de las reservas mas protegidas a nivel mundial debido a la presencia de especies animales exclusivas como la iguana marina y las tortugas gigantes galápagos. (Cabrera, 2021)

No obstante, el Ecuador no ha estado exento de un mal que azota a los países rivereños, sobre todo de América Central y América del sur, como lo es la contaminación marítima, originada tanto de manera natural como por la acción humana, lo que ha conllevado a que este sector, se vea seriamente afectado, sin que existan sanciones que mitiguen o reparen el daño causado, mas aun, cuando quien infringe la norma son carteras del estado.

EL sector marítimo abarca varios escenarios que deben ser analizados de manera prolija y detallada, entre los cuales están, los puertos, muelles artesanales, el sector de pesca artesanal, pesca industrial, sector de transporte de mercancías, de alimentos y sus derivados así como el transporte marítimo de sustancias nocivas o derivados de hidrocarburos, los cuales deben sujetarse a los lineamientos internacionales y nacionales para poder ejercer de manera licita la actividad para las cuales están autorizados.

Recientemente la Provincia de Esmeraldas sufrió un derrame de petróleo en una de sus playas, originado por el accionar negligente de la empresa estatal de PETROECUADOR, lo cual ha ocasionado que el ecosistema marítimo se

vea seriamente afectado, sin que hasta la presente fecha se hayan determinado responsabilidades administrativas o penales por este hecho, a mas de comunicados por las redes oficiales de las diferentes carteras de estado. (PRIMICIAS, 2023)

### **2.3 EL ECUADOR Y EL CÓDIGO DE POLICIA MARITIMA.**

Un tema trascendental en el derecho marítimo Ecuatoriano ha sido la falta de importancia o la falta de compromiso del poder judicial, hoy conocido como Función Judicial con y para el país, toda vez que el Ecuador estuvo por más de 60 años bajo la aplicación de una ley carente de sustento normativo y lógico, que volvía inaplicable las sanciones a las infracciones tipificadas en el cuerpo normativo, citando un ejemplo claro es que, las multas a las contravenciones se encontraban tipificadas en sucres, que era la moneda que le antecedió al dólar, lo cual, a la convertibilidad actual de la moneda en curso, daban cifras irrisorias, que perjudicaban a las arcas estatales y al ecosistema marino en sí.

El Código de Policía Marítima. entro en vigencia en el año 1960 hasta junio del año 2021, por derogatoria de la nueva ley *LEY ORGÁNICA DE NAVEGACIÓN, GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMA Y FLUVIAL EN LOS ESPACIOS ACUÁTICOS* (ASAMBLEA NACIONAL DEL ECUADOR, 2021), la cual vino a reformar de manera urgente el ordenamiento jurídico aplicable al campo marítimo en el Ecuador, lo cual era una necesidad imperiosa que venía requiriendo nuestro país en relación a lo obsoleta que era la normativa anterior, teniendo en cuenta que su aplicabilidad se volvía ineficiente.

## **2. 4 DE LA LEY ORGÁNICA DE NAVEGACIÓN, GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMA Y FLUVIAL EN LOS ESPACIOS ACUÁTICO.**

En el Registro Oficial Suplemento 472 del 14 de Junio del año 2021 se publicó la *LEY ORGÁNICA DE NAVEGACIÓN, GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMA Y FLUVIAL EN LOS ESPACIOS ACUÁTICO*, que derogó el Código de Policía Marítima, la misma que implemento cambios trascendentales en pro, del derecho marítimo Ecuatoriano, siendo una normativa integral que abarca varios aspectos como la defensa de la soberanía marítima, la seguridad del personal del mar, seguridad marítima ejercida a través de las fuerzas armadas, seguridad de navegación, tipificación y sanciones sobre contravenciones en el ámbito marítimo.

Al respecto, la referida ley, en su título sexto, concerniente a las *CONTRAVENCIONES ADMINISTRATIVAS EN LOS ESPACIOS ACUÁTICOS*, así como de la clasificación, sanción, procedimiento, impugnación y prescripción, establece de manera detallada y pormenorizada las infracciones en el ámbito marítimo.

De este modo, la ley vigente, mencionada en líneas anteriores, establece los modos de culpa a sancionar, conforme a la conducta adecuada, es decir, tal como lo prevé el Art 124 se deberán observar y analizar los parámetros de << *negligencia, impericia, o inobservancia*>> de las personas que intervienen en un siniestro o un evento marítimo jurídicamente relevante para la norma sancionatoria.

**Art. 124.- Contravenciones Administrativas en los Espacios Acuáticos.-** *Son las acciones u omisiones de carácter administrativo descritas en la presente Ley, cometidas por personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, en los espacios acuáticos, por negligencia, impericia, imprudencia o inobservancia de la norma; estas contravenciones serán*

*juzgadas y sancionadas por Capitán de Puerto o el por el Jurado de Capitanes*

No obstante, el Art 125 establece los tipos de sanciones aplicables a las infracciones marítimas, así como la aplicación del procedimiento a seguir

**Art. 125.- Tipo de sanciones.** - *Las sanciones aplicables por contravenciones a esta Ley, son las siguientes:*

**1) Multa;**

**2) Suspensión temporal o definitiva de la matrícula de la gente de mar y de pesca nacional;**

*El procedimiento para la imposición de estas sanciones, se establecerá en el reglamento correspondiente*

Del Artículo transcrito anteriormente, se verifica las sanciones aplicadas por la autoridad marítima se sustanciaran de conformidad a lo establecido en el reglamento a la ley, mas sin embargo, es menester puntualizar que hasta la fecha, a mas de dos años de la publicación de la **LEY ORGÁNICA DE NAVEGACIÓN, GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMA Y FLUVIAL EN LOS ESPACIOS ACUÁTICO**, existe una contraposición de rango Constitucional, toda vez que al no existir el procedimiento establecido, estaríamos ante una violación flagrantes de derechos y principios constitucionales.

En ese orden de ideas, citando lo que establece la Constitución de la Republica del Ecuador en su articulo 76, numeral 3, referido al debido proceso, en su segundo párrafo establece “*Solo se podrá juzgar a una persona ante un juez o autoridad competente y con observancia del trámite propio de cada procedimiento*” (ASAMBLEA NACIONAL DEL ECUADOR, 2007), reafirmando asi que, en el tema que hoy nos ocupa, esto es las sanciones maritimas en el Ecuador, no poseen o no tienen procedimiento establecido en un reglamento, lo cual las vuelve ineficaces juridicamente, por ende, cualquier evento de contaminación maritima suscitado en nuestra jurisdiccion, quedará impune.

## **2.5 EL ECUADOR Y EL DERECHO INTERNACIONAL APLICABLE AL AMBITO MARITIMO**

### **2.5.1 DE LA CONVEMAR**

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) fue creada en 1982. La razón principal detrás de su creación fue implementar una normativa internacional de orden integral para los Estados partes para que puedan ejercer una gobernanza de los océanos y sus recursos, en cuanto a su delimitación geográfica, navegación, utilización y explotación de los recursos que en ellos existen, inclúyase en estos los recursos no renovables como el petróleo que se encuentra en diferentes zonas de los mares del mundo.

La CONVEMAR fue producto de varios años de negociaciones entre los Estados miembros de las Naciones Unidas, que culminaron con la adopción de la Convención en 1982. Fue el resultado de un compromiso entre los diferentes intereses y posiciones de los Estados costeros y los Estados con intereses marítimos, y buscó equilibrar la protección del medio ambiente marino con el desarrollo económico sostenible.

La Convención fue abierta a la firma en 1982 y entró en vigor el 16 de noviembre de 1994, después de que un número suficiente de Estados la ratificara. Desde entonces, se ha convertido en uno de los tratados (Rubio, 1958)Estados parte en la actualidad.

La CONVEMAR proporciona un marco legal establecido y reconocido internacionalmente para la gestión y el uso de los océanos y sus recursos. Ha contribuido significativamente a la promoción de la cooperación internacional en asuntos marítimos, la protección del medio ambiente marino y la resolución pacífica de las disputas relacionadas con los mares y océanos del mundo. (Rubio, 1958)

El Ecuador se unió a la CONVEMAR el 17 de mayo de 1988. El país ratificó oficialmente la Convención mediante la adopción de la Ley No. 13, publicada en el Registro Oficial el 21 de julio de 1988. La decisión de Ecuador de unirse

a la CONVEMAR se basó en varios factores. En primer lugar, como país con una amplia costa y una extensa Zona Económica Exclusiva (ZEE), era importante para Ecuador contar con un marco legal internacional sólido que regulase la delimitación de sus fronteras marítimas, los derechos y las responsabilidades en relación con sus recursos marinos y la protección del medio ambiente marino.

Uno de los aspectos más importantes y trascendentales de la CONVEMAR es la delimitación de las zonas marítimas. El tratado establece diferentes categorías, como el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental, y define los derechos y las jurisdicciones correspondientes a cada una de ellas. Además, se establece la libertad de navegación y el derecho de paso inocente a través de las aguas territoriales de los Estados ribereños.

Este tratado internacional, también promueve la conservación y el uso sostenible de los recursos marinos, incluidos los peces, los minerales y los recursos energéticos. Establece principios y obligaciones para la protección del medio marino, la prevención y control de la contaminación, y la conservación de la diversidad biológica en los océanos. Por ello, este instrumento jurídico de rango internacional es fundamental para la cooperación entre los estados partes en asuntos marítimos y juega un papel importante en la protección y conservación del medio marino a nivel global. (Velásquez Guevara, 2008)

## **2.5.2 DEL CONVENIO LLMC**

La *CONVENCIÓN INTERNACIONAL SOBRE LA LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES* de 1976 (LLMC, por sus siglas en inglés) es un tratado internacional adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI) para establecer directrices en torno a la limitación de responsabilidad para los propietarios de buques en caso de daños y pérdidas causados por eventos marítimos, estableciendo un

complejo y bien estructurado conjunto de normas tendientes a salvaguardar los intereses, derechos y garantías del entorno marino.

Así, (Gaskell, 2009), refirió que este tratado tiene como objetivo proporcionar un marco legal equitativo y predecible para la limitación de responsabilidad de los propietarios de buques, fomentando así la seguridad y la estabilidad en el transporte marítimo y la protección de los intereses de las partes afectadas por eventos marítimos.

Este Convenio, creado en 1976 fue adoptado en respuesta a la imperiosa necesidad de establecer un marco legal que permitiera a los propietarios de los diferentes tipos de buques a limitar su responsabilidad financiera en casos de daños o pérdidas causados siniestros marítimos, como colisiones, naufragios, contaminación y otros eventos similares, sean estos fortuitos o por negligencia humana.

Los principales aspectos y disposiciones de la Convención LLMC de 1976:

- **Ámbito de aplicación:** La LLMC de 1976 se aplica a todos los buques navegando en aguas marítimas, incluyendo embarcaciones comerciales, buques de carga, buques de pasajeros y buques tanque.
- **Responsabilidad limitada:** La Convención establece un límite máximo de responsabilidad financiera para los propietarios de buques en caso de daños y pérdidas causados por eventos marítimos. El límite se determina en función del tonelaje del buque y puede variar según el tipo de reclamación.
- **Fondos de limitación de responsabilidad:** La Convención establece la creación de un Fondo de Limitación de Responsabilidad, al cual los propietarios de buques pueden recurrir para cubrir las reclamaciones que excedan el límite de responsabilidad. Estos fondos se financian mediante contribuciones de los propietarios de buques.
- **Procedimiento de reclamación:** La LLMC de 1976 establece un procedimiento específico para presentar reclamaciones de indemnización. Estipula que las reclamaciones deben presentarse dentro de ciertos plazos y

ante las autoridades competentes en el país donde se haya producido el evento.

- **Limitaciones y excepciones:** La Convención establece algunas limitaciones y excepciones a la limitación de responsabilidad. Por ejemplo, los propietarios de buques pueden perder el derecho a limitar su responsabilidad si se demuestra que los daños fueron causados por su negligencia o actos deliberados.

Es menester resaltar que la LLMC de 1976 ha sido reestructurada mediante enmiendas para aumentar los límites de responsabilidad y adaptarla a las nuevas realidades y necesidades del sector marítimo; sin embargo, los principios fundamentales de limitación de responsabilidad establecidos en la Convención siguen siendo aplicables.

La Convención LLMC de 1976 tiene como objetivo proporcionar un marco legal equitativo y predecible para la limitación de responsabilidad de los propietarios de buques, fomentando así la seguridad y la estabilidad en el transporte marítimo y la protección de los intereses de las partes afectadas por eventos marítimos. (Gaskell, 2009)

### **2.5.3 DEL CONVENIO BUNKER**

El Convenio Bunkers o Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a Contaminación por Combustible de Bunkers (Bunkers 2001), fue adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI) y entró en vigor el 21 de noviembre de 2008. Su objetivo principal es establecer un régimen de responsabilidad y compensación por daños causados por la contaminación del mar debido a los derrames de combustible de los bunkers de los buques.

1. **Ámbito de aplicación:** El convenio se aplica a los daños causados por la contaminación del mar resultante de derrames de combustible de los bunkers de los buques. Se aplica a los buques de navegación marítima, incluidos los buques petroleros y los buques de carga.

2. **Responsabilidad objetiva:** El Convenio Bunkers 2001 establece un régimen de responsabilidad objetiva, lo que significa que no se requiere demostrar culpa o negligencia por parte del propietario del buque. El propietario del buque es responsable de los daños causados por derrames de combustible de los bunkers, independientemente de su culpa.
3. **Límite de responsabilidad:** El convenio establece límites de responsabilidad por daños causados por la contaminación de los bunkers. El límite se basa en la capacidad del buque y se establece en los Derechos Especiales de Giro (DEG) establecidos por el Fondo Monetario Internacional. Sin embargo, se puede solicitar un monto adicional de compensación en ciertas circunstancias.
4. **Certificado de seguro:** El convenio requiere que los buques que transportan más de 2,000 toneladas de combustible de bunkers tengan un certificado de seguro válido o una garantía financiera equivalente para cubrir su responsabilidad por contaminación de los bunkers.
5. **Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos (FIDAC):** El Convenio Bunkers 2001 establece el FIDAC como un mecanismo de compensación para las víctimas de derrames de combustible de los bunkers. El fondo se financia mediante contribuciones de los propietarios de buques y proporciona una indemnización adicional en caso de que el límite de responsabilidad no sea suficiente para cubrir los daños.

Este Convenio tiene como objetivo garantizar una compensación adecuada para las víctimas de derrames de derivado de hidrocarburos de los bunkers y promover la prevención de la contaminación marina. Al establecer un régimen de responsabilidad y un fondo de compensación, el convenio ayuda a proteger el medio ambiente marino y a mitigar los impactos de los derrames de combustible en el transporte marítimo. (Gaskell, 2009)

## **2.5.4 DEL ECUADOR Y SU ADHESIÓN A DEMAS CONVENIOS INTERNACIONALES**

En esa línea argumentativa, Ecuador es signatario de varios convenios y tratados de derecho marítimo a nivel internacional, adjunto varios de ellos.

**1. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS):** Establece el marco legal para el uso y la protección de los océanos y sus recursos. Esta convención abarca una amplia gama de temas, incluyendo los derechos y responsabilidades de los Estados costeros, la navegación marítima, la protección del medio ambiente marino y la explotación de los recursos naturales.

**2. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS):** Ecuador es parte del SOLAS, que establece estándares y regulaciones para garantizar la seguridad de las vidas humanas en el mar. Este convenio cubre diversos aspectos relacionados con la seguridad de los buques, como la construcción de buques, el equipo de seguridad, las operaciones marítimas y los procedimientos de emergencia.

**3. Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW):** Ecuador también es parte del STCW, que establece estándares de formación y certificación para el personal marítimo. Este convenio tiene como objetivo garantizar que los marinos estén debidamente capacitados y cualificados para desempeñar sus funciones a bordo de los buques.

**4. Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por los Buques (MARPOL):** Ecuador es signatario del MARPOL, que tiene como objetivo prevenir y minimizar la contaminación por los buques, tanto en términos de contaminación del agua como de contaminación atmosférica. Este convenio establece regulaciones sobre el manejo de desechos, descargas de hidrocarburos y sustancias nocivas, y emisiones atmosféricas de los buques.

**5. Protocolo de 1978 al Convenio Internacional para la Salvaguardia de la Vida Humana en el Mar (SAR):** Este protocolo complementa el Convenio Internacional para la Salvaguardia de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) y tiene como objetivo establecer procedimientos y normas para la búsqueda y el rescate de personas en peligro en el mar. Define las responsabilidades de los gobiernos y las organizaciones de búsqueda y rescate, establece la coordinación internacional en casos de emergencia marítima y promueve la cooperación entre los Estados para mejorar la eficiencia de las operaciones de búsqueda y rescate.

**6. Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (SAR):** Este convenio establece las normas y prácticas internacionales para la organización y coordinación de las operaciones de búsqueda y rescate marítimo. Establece la responsabilidad de los Estados para coordinar y proporcionar recursos y servicios de búsqueda y rescate, define las áreas de búsqueda y rescate y establece los procedimientos para la cooperación internacional en casos de emergencia marítima.

**7. Convenio Internacional sobre Líneas de Carga (LL):** Este convenio tiene como objetivo garantizar la seguridad en el transporte marítimo de mercancías a granel mediante la regulación de la estiba y sujeción de las cargas en los buques. Establece normas para el embalaje, marcado, pesaje, estiba y sujeción de las cargas, con el fin de prevenir accidentes, daños a la carga y peligros para la seguridad de la tripulación y el buque.

**8. Convenio Internacional sobre el Régimen de Indemnización por Daños Causados por Contaminación Petrolera (CLC):** Este convenio establece un régimen de indemnización por daños causados por la contaminación del mar por derrames de hidrocarburos procedentes de buques. Establece la responsabilidad civil de los propietarios de los buques y proporciona un sistema de compensación para las víctimas de la contaminación petrolera. También establece los requisitos de seguro obligatorio para los propietarios de los buques que transportan grandes cantidades de petróleo.

**9. Convenio Internacional sobre la Responsabilidad Civil por Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos (CLH):** Este convenio complementa el CLC y establece un régimen de responsabilidad civil por daños causados por la contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos procedentes de buques. Establece los límites de responsabilidad para los propietarios de los buques y proporciona un sistema de compensación para las víctimas de la contaminación por sustancias nocivas.

**10. Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques (BWM):** Este convenio tiene como objetivo prevenir, minimizar y controlar la transferencia de organismos acuáticos invasores y patógenos mediante el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques. Establece normas y requisitos para el tratamiento y la gestión del agua de lastre, con el fin de reducir el riesgo de introducción de especies marinas no deseadas en los ecosistemas marinos.

### **3. CONCLUSIONES**

De esta manera podemos establecer de manera fehaciente que, el Ecuador a lo largo de su historia ha tenido poco interés en la conservación y preservación de los ecosistemas, no siendo la excepción el ecosistema marino, el cual ha sido víctima durante años, de catástrofes ambientales críticas que han perjudicado directamente los recursos que en ellos habitan, así como de las comunidades y pueblos que de ellos se benefician directamente.

Sesenta años tuvieron que pasar, para que el Ecuador implementara una nueva normativa que satisfaga las necesidades insatisfechas que han nacido en la actualidad, mas sin embargo, se mantiene el problema, toda vez que la nueva normativa se vuelve inaplicable por falta del reglamento a la misma, toda vez que no existe el procedimiento sancionatorio determinado para las infracciones marítimas en cuestión de contaminación, lo cual puede dar paso a situaciones de impunidad y de afectaciones irreversibles al ecosistema marino

Al respecto, es necesario puntualizar que el Ecuador carece de tecnología y de personal operativo con la suficiente preparación para la determinación, sanción y prevención de desastres marítimos de contaminación, esto incluye que la armada posea una flota de embarcaciones completa que pueda realizar patrullajes de control en mar abierto y pueda verificar que las embarcaciones cumplan con las regulaciones mínimas en cuanto al tratamiento de residuos peligrosos, incluidos los derivados de hidrocarburos.

#### **4. RECOMENDACIONES**

Así, es necesario la implementación urgente a la *LEY ORGÁNICA DE NAVEGACIÓN, GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMA Y FLUVIAL EN LOS ESPACIOS ACUÁTICO*, para que su aplicación sea viable y los siniestros marítimos en cuanto a contaminación se refieren, tengan una sanción ejemplificadora que abarque medidas de mitigación y restauración del ecosistema.

La Capitanía del Puerto, independientemente de la zona en que se encuentre, deberá ejercer las acciones necesarias para el control y prevención de siniestros marítimos de las embarcaciones que se encuentran ejerciendo alguna actividad marítima en el Ecuador, así como las que se encuentra de tránsito por las aguas territoriales, precautelando así el ecosistema marino y los recursos que en el habitan.

Establecer políticas publicas para que las demás instituciones estatales ejerzan su potestad de control, prevención, sanción y restauración en conjunto con las autoridades marítimas en asuntos de interés público, en cuanto a siniestros marítimos, sin perjuicio de que dichos siniestros sean cometidos por las mismas instituciones estatales o empresas que prestan sus servicios a diferentes puertos del Ecuador, estableciendo así, una verdadera y pura independencia judicial.

Dotar de los insumos, equipos y personal calificado a la Armada del Ecuador, así como de otras instituciones que coadyuben a la tarea de control, prevención, sanción y restauración de siniestros marítimos de contaminación, para que existan acciones contundentes en pro del ecosistema marino.

Realizar socializaciones periódicas a los diferentes gremios de embarcaciones, así como de las empresas que prestan servicios en los

diferentes puertos del Ecuador, en cuanto al manejo y avituallamiento de las embarcaciones, que se deduzca, que impliquen un riesgo latente para la seguridad del entorno marino.

## 5. BIBLIOGRAFIA

- Asamblea Nacional del Ecuador. (2007). *Constitución de la Republica del Ecuador*. Montecristi - Ecuador.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2021). *Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos*. Quito.
- Cabrera, J. M. (7 de noviembre de 2021). GK. Obtenido de GK: <https://gk.city/2018/10/14/contaminacion-mar-ecuador-pesca-galapagos/>
- Primicias. (19 de julio de 2023). *Primicias*. Obtenido de Primicias: <https://www.primicias.ec/noticias/sociedad/derrame-crudo-playa-palmas-esmeraldas/>
- Beltrán Rivera, J. J. (2022). Ejercicio efectivo de la garantía constitucional contemplada en el Art. 76 Numeral 7 Literal L, en las resoluciones de la Capitanía de puerto de Salinas, año 2021 [MasterThesis, La Libertad: Universidad Estatal Península de Santa Elena, 2022]. <https://repositorio.upse.edu.ec/handle/46000/7886>
- Gaskell, N. (2009). The Bunker Pollution Convention 2001 and Limitation of Liability (SSRN Scholarly Paper N.o 2623385). <https://papers.ssrn.com/abstract=2623385>
- Obando Larrea, K. A. (2020). Propuesta de Medidas Preventivas para los Factores de Riesgos Físicos y Mecánicos del Área Operativa de la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao [Thesis, Ecuador - PUCESE - Maestría Innovación en Gestión de Riesgos, mención Prevención de Riesgos Laborales]. <http://localhost/xmlui/handle/123456789/2194>

- Pazmino, N., H., G., M., P., & Santana, E. (2008). Aspectos relevantes relacionados con la adhesión del Ecuador a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar).
- Pinos, Q., & Laurmania, O. (2022). Aportes para la tipificación de la contaminación del aire por azufre proveniente de buques en Guayaquil, Ecuador. <http://repositorio.flacsoandes.edu.ec/handle/10469/18520>
- Rubio, A. (1958). La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar: (Ginebra, 24 de febrero a 27 de abril de 1958). *Revista Geográfica*, 22(48), 119-133.
- Velásquez Guevara, Á. G. (2008). Convemar en el Ecuador: Recursos marítimos, situación geopolítica y solución de conflictos [MasterThesis, Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador]. <http://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/482>

## DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Bravo Jama Joseph Stephano**, con C.C: # **0850147075** autor del trabajo de titulación: **Análisis sobre la eficiencia en la aplicación derecho nacional y derecho internacional con relación a las sanciones por contaminación marítima en el 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, 7 de septiembre del 2023

### EL AUTOR (A)

JOSEPH  
STEPHANO BRAVO  
JAMA

f. 

Firmado digitalmente por  
JOSEPH STEPHANO BRAVO  
JAMA  
Fecha: 2023.10.02 09:59:36  
-05'00'

BRAVO JAMA JOSEPH STEPHANO

C.C: **0850147075**

## **REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA**

### **FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN**

<b>TÍTULO Y SUBTÍTULO:</b>	Análisis sobre la eficiencia en la aplicación derecho nacional y derecho internacional con relación a las sanciones por contaminación marítima en el Ecuador.		
<b>AUTOR(ES)</b>	Bravo Jama Joseph Stephano		
<b>REVISOR(ES)/TUTOR(ES)</b>	Ramírez Vera María Paula		
<b>INSTITUCIÓN:</b>	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
<b>FACULTAD:</b>	Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Políticas		
<b>CARRERA:</b>	Carrera de Derecho		
<b>TITULO OBTENIDO:</b>	Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador		
<b>FECHA DE PUBLICACIÓN:</b>	7 de septiembre del 2023	<b>No. DE PÁGINAS:</b>	25
<b>ÁREAS TEMÁTICAS:</b>	Código de Policía Marítima, La Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad Y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuático, Convenios y Tratados Internacionales		
<b>PALABRAS CLAVES/KEYWORDS:</b>	Convenios, Seguros, Responsabilidad, Leyes, Código		
<b>RESUMEN:</b>	<p>Es un tema relevante que examina cómo se maneja y regula la contaminación en las aguas marítimas ecuatorianas, tanto desde una perspectiva nacional como internacional.</p> <p>El Ecuador es parte de varios de convenios internacionales y tiene la responsabilidad de implementar y hacer cumplir las disposiciones establecidas en ellos. Sin embargo, también se enfrenta a desafíos, como la cooperación internacional, la capacidad para realizar inspección y controles efectivos en los buques extranjeros y la coordinación con otros países en caso de derrames de petróleo u otros desastres marítimos.</p> <p>El análisis sobre la eficiencia en la aplicación del derecho nacional y del derecho internacional con relación a la contaminación marítima en el Ecuador muestra la necesidad de fortalecer los mecanismos de control y prevención de la contaminación en las aguas marítimas ecuatorianas. Esto implica mejorar la implementación y aplicación de las leyes nacionales, así como fortalecer la cooperación internacional para enfrentar los desafíos que plantea la contaminación marítima..</p>		
<b>ADJUNTO PDF:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
<b>CONTACTO CON AUTOR/ES:</b>	<b>Teléfono: 0990554358</b>	<b>E-mail: josephbravojama@gmail.com</b>	
<b>CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::</b>	<b>Nombre: Reynoso Gaute, Maritza</b>		
	<b>Teléfono: +593-4-2222024</b>		
	<b>E-mail: maritza.reynoso@cu.ucsg.edu.ec</b>		
<b>SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA</b>			
<b>Nº. DE REGISTRO (en base a datos):</b>			
<b>Nº. DE CLASIFICACIÓN:</b>			
<b>DIRECCIÓN URL (tesis en la web):</b>			