



DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD Y DEFENSA

CARRERA DE LICENCIATURA EN CIENCIAS NAVALES

PLAN DEL PROYECTO DE TITULACIÓN

**TEMA: LAS CAPITANÍAS DE PUERTO Y EL IMPACTO DEL
CÓDIGO DE POLICÍA MARÍTIMA EN EL EJERCICIO DE SUS
FUNCIONES.**

AUTOR: ALBERT ANTONIO JAYA SATAMA

DIRECTOR: TNNV-GC EDWIN MARCELO AGUILAR CÁRDENAS

CODIRECTORA: MGT FÁTIMA CAMPOS CÁRDENAS

SALINAS

2017



**DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD Y DEFENSA CARRERA DE
LICENCIATURA EN CIENCIAS NAVALES**

Certificación

Certifico que el proyecto de investigación, “Las Capitanías de Puerto y el impacto del Código de Policía Marítima en el ejercicio de sus funciones” realizado por el señor Jaya Satama Albert Antonio, ha sido revisado en su totalidad y analizado por el software anti-plagio, el mismo cumple con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas - ESPE, por lo tanto me permito acreditarlo y autorizar para que lo sustente públicamente.

Salinas, 30 de noviembre del 2017

Atentamente,

**TNNV-GC EDWIN MARCELO AGUILAR CÁRDENAS
DIRECTOR DE TESIS**



Autoría de Responsabilidad

Yo, Jaya Satama Albert Antonio, con cédula de ciudadanía N° 1105226425 declaro que este Trabajo de Titulación “Las Capitanías de Puerto y el impacto del Código de Policía Marítima en el ejercicio de sus funciones”, ha sido desarrollado considerando los métodos de investigación existentes, así como también se ha respetado los derechos intelectuales de terceros registrándose en las citas bibliográficas.

Consecuentemente declaro que este trabajo es de mi autoría, en virtud de ello me declaro responsable del contenido, veracidad y alcance de la investigación mencionada.

Salinas, 4 de diciembre del 2017

Albert Antonio Jaya Satama
C.C. 1105226425



**DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD Y DEFENSA CARRERA DE
LICENCIATURA EN CIENCIAS NAVALES**

Autorización

Yo, Jaya Satama Albert Antonio, autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas - ESPE publicar en la biblioteca Virtual de la institución el presente trabajo de titulación **“Las Capitanías de Puerto y el impacto del Código de Policía Marítima en el ejercicio de sus funciones”** cuyo contenido, ideas y criterios son de mi autoría y responsabilidad.

Salinas, 4 de diciembre del 2017

Albert Antonio Jaya Satama
C.C. 1105226425

Dedicatoria

Esta tesis va dedicada en primer lugar a Dios, a mis padres y hermano, quienes confiaron desde un principio que lograría con los objetivos planteados, dándome siempre el apoyo incondicional ante todos los obstáculos que se me presentaron en dirección hacia mi sueño, proporcionándome así mismo la motivación necesaria cada vez que ellos sentían que la necesitaba, por esta y miles de razones más, mi familia es el pilar fundamental para la realización exitosa de mi proyecto. De la misma manera esta tesis va dedicada a mis, abuelos, tíos, primos, y personas que aportaron en mi investigación al ser partícipe en las necesidades informáticas, materiales, e incluso en consejos que me otorgaron sin importar que tenías responsabilidades de suma importancia.

Agradecimiento

Agradezco a Dios, por haberme permitido superar todos los obstáculos que se me presentaron en el camino a mi sueño y por darme la fortaleza necesaria para ser constante en cumplir con mi más grande objetivo. Así mismo agradezco a mis padres, porque siempre creyeron en mí, dándome lo que necesitaba para poder superarme, porque con su apoyo incondicional logré alcanzar esta meta. Va por ustedes, por lo que valen, porque los admiro y por lo que han hecho y entregado por mí. A mi hermano, tíos, primos, abuelos y amigos. Les agradezco por estar siempre pendientes de mis pasos y brindarme su comprensión, su apoyo incondicional y sus consejos en los momentos más difíciles de éste camino que se iba acortando con su ayuda. Así mismo agradezco a los oficiales Guardacostas que me supieron dar información que me sirvió para mi estudio. Y es un honor agradecer a la Escuela Superior Naval “Comandante Rafael Morán Valverde” sin duda alguna haber sido parte durante cuatro años, de una de las instituciones con más alto prestigio, fue un regalo de Dios, mis Padres y hermano, que se cristaliza para finalmente convertirme en un Oficial de Marina de la Armada del Ecuador.

Índice de contenidos

Portada	<i>i</i>
Certificación	<i>ii</i>
Autoría de Responsabilidad	<i>iii</i>
Autorización	<i>iv</i>
Dedicatoria	<i>v</i>
Agradecimiento	<i>vi</i>
Índice de contenidos	<i>viii</i>
Índice de tablas	<i>ix</i>
Índice de ilustraciones	<i>xi</i>
Resumen	<i>xi</i>
Abstract	<i>xii</i>
Introducción	<i>xiii</i>
Tema del Proyecto	<i>1</i>
1. Planteamiento del problema	<i>1</i>
1.1. Contextualización.	<i>1</i>
1.2. Análisis crítico	<i>1</i>
1.3. Enunciado del problema.	<i>1</i>
1.4. Delimitación del objeto de estudio	<i>1</i>
2. Hipótesis	<i>2</i>
2.1. Hipótesis	<i>2</i>
3. Justificación	<i>2</i>
4. Objetivos	<i>2</i>
Capítulo I Fundamentación Teórica	<i>4</i>
2.1. Marco Referencial.	<i>4</i>

2.2.	Marco Teórico.	5
2.3.	Marco Conceptual.	22
2.4.	Marco Legal.	25
Capítulo II Marco Metodológico		29
3.1.	Enfoque de investigación.	29
3.2.	Modalidad de la investigación.	29
3.3.	Alcance de la investigación.	29
3.4.	Diseño o tipo de la Investigación.	30
3.5.	Población y Muestra.	30
3.6.	Técnicas de recolección de datos.	30
3.7.	Procesamiento y Análisis de datos	31
3.8.	Análisis de estadísticas del año 2016	39
3.9.	Análisis de estadísticas del año 2017	41
3.10.	Análisis de estadísticas del año 2016 y 2017	42
Capítulo III Resultados de la Investigación		49
3.10.	Título de la propuesta.	49
3.11.	Datos informativos.	49
3.12.	Antecedentes.	50
3.13.	Justificación.	52
3.14.	Objetivo.	54
3.15.	Alcance de la propuesta.	55
3.16.	Fundamentación de la propuesta.	55
3.17.	Diseño de la propuesta.	55
3.18.	Metodología de la Propuesta.	65
Conclusiones		66
Recomendaciones		67
Bibliografía		68

Índice de tablas

<i>Tabla 1 Estadísticas de citaciones año 2016</i>	<i>31</i>
<i>Tabla 2 Estadísticas de citaciones año 2017</i>	<i>32</i>
<i>Tabla 3 Comparación anual de citaciones año 2016 y 2017</i>	<i>34</i>
<i>Tabla 4 Citaciones efectuadas por Lanchas Guardacostas 2016</i>	<i>36</i>
<i>Tabla 5 Citaciones efectuadas por Lanchas Guardacostas 2017</i>	<i>38</i>
<i>Tabla 6 Tabla de porcentajes de multas del año 1980</i>	<i>53</i>
<i>Tabla 7 Tabla porcentual acoplada al año 2017</i>	<i>53</i>
<i>Tabla 8 Tabla de valores de multas acorde a la propuesta</i>	<i>53</i>
<i>Tabla 9 Tabla del saldo promedio de familias a nivel nacional</i>	<i>57</i>

Índice de ilustraciones

<i>Ilustración 1. Espacios Marítimos determinados por la CONVEMAR</i>	16
<i>Ilustración 2 Línea Base del Ecuador</i>	17
<i>Ilustración 3 Aguas Interiores</i>	18
<i>Ilustración 4 Mar Territorial</i>	19
<i>Ilustración 5 Contravenciones suscitadas en el año 2016</i>	31
<i>Ilustración 6 Contravenciones suscitadas en el año 2016</i>	32
<i>Ilustración 7 Comparación de citaciones anuales 2016 y 2017</i>	34
<i>Ilustración 8 Citaciones efectuadas por Lanchas Guardacostas 2016</i>	37
<i>Ilustración 9 Citaciones efectuadas por Lanchas Guardacostas 2017</i>	39
<i>Ilustración 10 Análisis de contravenciones del año 2016</i>	40
<i>Ilustración 11 Análisis de contravenciones del año 2017</i>	41
<i>Ilustración 12 Análisis anual entre el año 2016 y 2017</i>	43
<i>Ilustración 13 El cálculo del ingreso Familiar Mensual del hogar tipo no incluye los fondos de reserva mensualizados.</i>	56
<i>Ilustración 14 Porcentaje de gasto de consumo mensual</i>	57

Resumen

El presente trabajo de titulación es una investigación enfocada en prestar la atención pertinente a la actualización del Código de Policía Marítima, utilizado por los guardacostas que realizan sus patrullajes en la zona de la rada de Salinas, esto se debe a que el personal de mar, no hace conciencia en cumplir con las normativas y leyes, por el hecho de pagar multas monetarias irrisorias que están al alcance de su bolsillo, por aun considerarse las multas expresadas en sucres (moneda nacional anterior). Por tal razón es necesario mostrar las falencias que produce la desactualización de éste Código que no ha tenido reformas desde que fue creado, para tal efecto se analizará las estadísticas de las citaciones emitidas con las sanciones efectuadas del año 2016 y 2017 con la finalidad de demostrar que no hay disminución de contravenciones, sino que más bien hay un incremento considerable de faltas a este Código y que seguirá creciendo si no se realiza la actualización y aprobación por parte de las autoridades pertinentes.

PALABRAS CLAVES: Guardacostas, Código de Policía Marítima, desactualización, multas monetarias irrisorias (sucres).

Abstract

The present titration work is an investigation focused on paying attention to the updating of the Maritime Police Code used by the coastguards that carry out their patrols in the area of Salinas, this is due to the fact that the sea personnel is not Awareness in complying with the regulations and laws, for the fact of paying lighter monetary fines that are within their reach. For this reason it is necessary to show the shortcomings produced by the downgrading of this Code that has not had reforms since it was created, for this purpose the statistics of the citations issued with the sanctions carried out in 2016 and 2017 will be analyzed in order to demonstrate that there is no decrease in contraventions, but rather that there is a considerable increase of faults to this Code and that it will continue to grow if the updating and approval by the pertinent authorities is not carried out.

KEYWORDS: Coastguard, Maritime Police Code, updating, lighter monetary fines (sucres).

Introducción

El Código de Policía Marítima ha estado en vigencia desde el año 1960, desde entonces hasta la presente fecha no se han considerado reformas de actualización, por lo que su impacto en las Capitanías de Puerto es inconsistente, debido a que las multas por las distintas contravenciones tipificadas en el Art. 370 del CPM, aún se mantienen en sucres (moneda nacional hasta 1999), lo cual representa cantidades irrisorias al momento de la conversión a dólares (moneda nacional actual), siendo necesario establecer una reforma acorde al actualidad socioeconómica del país.

CAPITULO I: Se determina la jurisdicción que tiene como Autoridad Marítima el Comando de Guardacostas en cada una de sus Capitanías, así como los roles que cumple como Policía Marítima bajo el Ministerio de Defensa a través de la Armada del Ecuador.

CAPITULO II: existen tres marcos, el teórico, el conceptual y el legal, en estos marcos se plasma el contenido de la información de estadísticas de contravenciones otorgadas por CAPSAL, como propuestas de reforma al Código realizadas por DIRNEA, que se analiza con el único propósito de mostrar la falencia que tiene la legislación vigente.

CAPITULO III: indicamos como se realiza la investigación, mostrando los procesos, métodos, modalidades y ayudas que se utilizaron para realizar la propuesta de reforma al Código de Policía Marítima, en los valores económicos contemplados en el Art. 370. Este proyecto se lo realizó con el fin de demostrar a las autoridades que es sumamente necesario actualizar el CPM, y de esta forma incentivar a la sociedad al cumplimiento irrestricto de la legislación a la que están sometidos.

Tema del Proyecto

Las Capitanías de Puerto y el impacto del Código de Policía Marítima en el ejercicio de sus funciones.

1. Planteamiento del problema

1.1. Contextualización. La eficiencia de emplear el Código de Policía Marítima de acuerdo a las nuevas condiciones en las que se encuentra el País, a través del análisis estadístico de citaciones emitidas con las sanciones efectuadas en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Salinas.

1.2. Análisis crítico. El Código de Policía Marítima debe mantenerse actualizado en el aspecto monetario, de acuerdo al salario mínimo básico vigente, para aplicar las sanciones que concierne a las Capitanías de Puerto, como autoridad sancionadora para contravenciones y pueda ser aplicado de manera justa y equitativa para el personal de mar.

1.3. Enunciado del problema. El Código de Policía Marítima no ha tenido reformas ni actualizaciones que se hayan aceptado para su aplicación, por tal razón las multas que se aplican para las diferentes infracciones son irrisorias; produciendo un incumplimiento por parte del personal de mar que está inmerso a cumplir éste cuerpo legal.

1.4. Delimitación del objeto de estudio

Área de conocimiento	Seguridad y control de los espacios acuáticos.
Sub-área de conocimiento	Control de actividades.
Campo	Ambiente marino costero ecuatoriano.
Aspecto	Sanciones por contravenciones al Código de Policía Marítima.
Contexto temporal	Actividad marítima en Santa Elena.
Contexto espacial	Jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Salinas

2. Hipótesis

2.1. Hipótesis

La utilización de un Código de Policía Marítima actualizado, acorde a la nueva Constitución – 2008, Código Civil – 2015, Código Integral Penal – 2015, Código Orgánico General de Procesos – 2015, contribuirá al cumplimiento de la norma por parte del personal de las Capitanías de Puerto, en el ambiente marítimo costero.

3. Justificación

Al analizar el Código de Policía Marítima vigente, se observa que los valores económicos destinados a las sanciones por contravenciones marítimas son irrisorias, debido a que éste código se encuentra en sucres (moneda nacional anterior), es decir no acorde a la situación monetaria actual del país (dólares americanos).

Por tal razón se quiere demostrar el impacto al cumplimiento de la normativa vigente dispuesto en este código, que no es el esperado, lo que influye en el desacato a la legislación marítima por parte de los usuarios.

4. Objetivos

4.1. General.

Analizar la reforma al Art. 370 del Código de Policía Marítima del Ecuador, a través del estudio de las estadísticas de contravenciones de los dos últimos años, a fin de contribuir a la propuesta de actualización del código de policía marítima.

4.2. Específicos

- Diagnosticar los antecedentes históricos de la propuesta de reforma al Art. 370 del Código de Policía Marítima, presentado por la Armada del Ecuador a partir de la dolarización (1999).

- Analizar las estadísticas de citaciones emitidas con las sanciones efectuadas, para la determinación del impacto en el cumplimiento del Código de Policía Marítima.
- Proponer la reforma al Art. 370 del Código de Policía Marítima, optimizando una de las propuestas realizadas por la Armada del Ecuador, que represente multas acordes al actual sistema monetario, para contribuir con el desarrollo marítimo del país.

Capítulo I

FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

1.1. Marco Referencial.

La autoridad Marítima, en el ejercicio de sus funciones, realiza actividades y procedimientos que van a la par con los entes normativos nacionales así como internacionales, llevando así un óptimo servicio público.

Dicha administración marítima es ejecutada por la Armada del Ecuador, con su brazo ejecutor directo que es el Comando de Guardacostas, distribuido a lo largo de toda la costa del territorio continental así como también el en territorio insular, haciendo presencia marítima en las labores diarias del personal de mar, comprometiéndose en influir persistentemente en el cumplimiento irrestricto del Código de Policía Marítima con los intereses particulares de terceros, que resultan, en la mayoría de los casos, contrarios a aquel.

De esta forma, y ante el incremento de contravenciones donde particulares tratan de hacer prevalecer sus derechos y necesidades, la Autoridad Marítima se ve en la obligación de trabajar arduamente en el control de actividades ilícitas, haciendo cumplir la legislación actual, la misma que abarca artículos desactualizados que no están acorde con la realidad económica, social ni política.

Es sin duda que, para una mejor labor por parte de la Capitanía de Puerto, es necesario que a más de contar con unidades adecuadas con capacidad marítima pertinente, se debe disponer de leyes y normativas acordes al actual sistema monetario del Ecuador que regulen de manera eficaz las actividades marítimas.

1.2. Marco Teórico.

1.2.1. Roles de la Autoridad Marítima y Policía Marítima bajo la responsabilidad del Ministerio de defensa a través de la Armada del Ecuador.

Antecedentes Históricos de aplicación de la Legislación Marítima.

Durante el período de las reformas borbónicas, las colonias de América tuvieron gran importancia para la corona; la misma que dispuso a Juan Martín de Sarratea que implemente las acciones pertinentes que fortalezcan el control aduanero de todo lo que se producía en el Puerto de Guayaquil en el año de 1736, lamentablemente fracasan esas intenciones y es hasta el año de 1778 donde surge la cuenta productos de la Real Aduana, ya que en ese año José García de León y Pizarro, presidente de la Audiencia de Quito, crea la Administración de la Real Aduana y Alcabalas de Guayaquil. Tomando en cuenta que años antes en 1764 se decretó la creación del real Astillero de Guayaquil, la Capitanía de Puerto y el Cuerpo de Guardacostas.

La Capitanía de Puerto con el apoyo del Cuerpo de Guardacostas, se desempeñó en actividades de salvamento náutico, control de actos ilícitos en el mar y represión de contrabando marítimo, disposiciones que se detallan en el Reglamento de Guardacostas de 1836.

En el año de 1910, en la presidencia del General Eloy Alfaro se expide el Reglamento de Policía Marítima donde constaban disposiciones marítimo-administrativas que más adelante por los años 60, se reemplazaría por el Código de Policía Marítima vigente hasta la actualidad con ciertas reformas. El 25 de enero de 1951 se crea la Dirección General de la Marina Mercante que en un principio se denominó Inspección de la Marina Mercante. En el año de 1960 se expide el Código de Policía Marítima y 12 años más tarde la Dirección General de la Marina Mercante pasaría a llamarse Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, DIGMER, que con el aval de la Ley General del Transporte

Marítimo y Fluvial, tendría plenas facultades y competencias de Autoridad Marítima y Portuaria Nacional, ésta ley le dio representación internacional ante organismos importantes tales como: La Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), la Organización Marítima Internacional (OMI), la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM), entre otras.

Así mismo la DIGMER y posteriormente DIRNEA, emitió resoluciones y normativas direccionadas a la seguridad de la vida humana en el mar, prevención de la contaminación marino-costera, seguridad a la navegación, además del sistema portuario y del transporte marítimo y fluvial, con lo cual se fue regulando y controlando dichas actividades.

Tomando en cuenta mencionados antecedentes, podemos llegar al análisis que las facultades del Capitán de Puerto que constan en el Código de Policía Marítima (CPM), otorgan el marco jurídico para el ejercicio pleno de la Autoridad Marítima, con lo cual controlan, administran y vigilan toda actividad marítima y fluvial, tratando de hacer cumplir la legislación al personal de mar.

1.2.2. Antecedentes Históricos de propuestas de Reforma al Código de Policía Marítima por parte de DIRNEA de la Armada del Ecuador.

El Código de Policía Marítima desde su creación el 20 de Agosto de 1960, ha sido reformado pocas veces durante el periodo cuando se contaba como moneda nacional al sucre, donde se incrementaba el valor de las multas y se anexaban contravenciones que eran cometidas por el personal de mar, en lo que respecta al Art. 370, detallado en el **Anexo A**.

Uno de los proyectos de reforma, fue planteado el 27 de Julio del 2010 por el asambleísta Alfredo Ortiz, quien se desempeñaba como asambleísta por la provincia de Galápagos. Y se desarrolló el primer debate de reforma al Código de Policía Marítima, la cual tenía como iniciativa impulsar un desarrollo de los sistemas económicos, socioculturales y ambientales, que garantizan la

realización del Buen vivir o Sumak Kawsay, principio consagrado en la Constitución.

En el análisis correspondiente, Fernando Cordero (Presidente de la Asamblea) cerró el debate y dispuso se realicen las observaciones por parte de los legisladores de todas las bancadas pasen a la Comisión de Relaciones Internacionales, presidida por Fernando Bustamante (Asambleista), con el cual se prepararía el informe para el segundo y definitivo debate.

Los autores Alfredo Ortiz y Vethowen Chica, señalaron que dicha legislación marítima fue expedida en 1960 y por cuanto existe una nueva constitución y nuevas leyes incluyendo el cambio de moneda, es necesario analizar a profundidad con la finalidad de dar reforma a esta legislación.

Una vez desarrollado el segundo debate, la Asamblea Nacional con 102 votos de legisladores archivó el proyecto de reforma, Fernando Bustamante, justificó que el proyecto presentado a la Asamblea, poseía información que no consideraba el hecho que Ecuador firmó la Convención del Mar, y que incluso se usó lenguaje y términos que no son apropiados.

"Toda la legislación nacional tiene que ser adecuada ahora a la CONVEMAR, y el proyecto de ley presentado, y el propio ponente así lo confesó, estaba presentado antes de la ratificación de la CONVEMAR, por lo tanto, no toma en cuenta para nada la consecuencia jurídica y fácticas de esa adhesión ecuatoriana" (Bustamante, 2010).

La Armada del Ecuador también ha realizado juntas con los diferentes Capitanes de las distintas Capitanías de Puerto y con personal de oficiales jurídicos, sin embargo no prosperó en la Asamblea Nacional.

"Si usted captura (una persona o embarcación) y hace un esfuerzo enorme como institución o Estado, se le ríen por pagar USD 3 de multa, porque eso es lo que estaba establecido en ese momento" (Vásquez, 2017), pero pese a eso

señala que es un buen Código, porque sigue siendo útil, sólo hay que adaptarlo al marco legal.

Dentro de los antecedentes históricos, se puede destacar 3 propuestas de reforma al Código, las cuales se realizaron con el personal de las Capitanías de Puerto, en las que se consideró los cuerpos legales a los que debe estar regido esta legislación, todos en el Art. 370 presentan diferentes porcentajes de multas a las contravenciones como se detalla a continuación:

1.2.2.1. Propuesta N° 1

A continuación se detalla las secciones del ámbito de multas por infracciones, de las propuestas de reforma al Código de Policía Marítima, realizadas por la Armada del Ecuador.

CAPÍTULO II

CLASES DE INFRACCIONES

Art. Según su gravedad, las infracciones son de primera, segunda, tercera, cuarta y quinta clase, y las sanciones a cada una de ellas están determinadas en los siguientes artículos.

Art. De las infracciones de primera clase. Serán sancionados con multa equivalente al 25% del Salario Básico Unificado (SBU) vigente.

Art. De las infracciones de segunda clase. Serán sancionados con multa equivalente al 50% del Salario Básico Unificado (SBU) vigente.

Art. De las infracciones de Tercera Clase. Serán sancionados con multa del 100% de un Salario Básico Unificado (SBU) vigente.

Art. De las infracciones de Cuarta Clase. Serán sancionados con multa de cinco Salarios Básicos Unificados (SBU) vigente.

Art. De las infracciones de Quinta Clase. Serán sancionados con multas en Salarios Básicos Unificados (SBU), como a continuación se indica:

- a) Los que estén al mando de buques extranjeros que hubieren anunciado su salida y no la realicen en la fecha y horas señaladas, salvo caso fortuito o fuerza mayor, con 50 SBUs;
- b) Los buques que naveguen en aguas jurisdiccionales sin autorización de la Capitanía de Puerto; a excepción de los buques en paso inocente o en libre navegación, los mismos que cumplirán con los procedimientos respectivos, con 50 SBUs;
- c) Quien vierta materiales contaminantes desde fuentes terrestres hacia los espacios acuáticos, con 50 SBUs;
- d) Los Capitanes que no tengan al día o no lleven el Libro de Registro de Hidrocarburos, el de Basura, el de Agua de Lastre o el Certificado Internacional de Prevención y control de la Contaminación, OIPP, conforme a las normas prescritas en el Reglamento, con 50 SBUs;
- e) Los Capitanes que naveguen con el Certificado de Responsabilidad Civil por Daños Causados por Contaminación, caducado, con 100 SBUs;
- f) El Capitán, propietario u operador de un buque que provoque derrame, por negligencia y/o impericia, de hidrocarburos persistentes o sustancias nocivas, con 300 SBUs, sin perjuicio de las acciones civiles y/o penales a que hubiere lugar;
- g) El Capitán, propietario u operador de un buque que provoque vertimiento de hidrocarburos persistentes o sustancias nocivas, si se produce fuera del mar territorial hasta las 200 millas medidas desde la línea de base, de 700 SBUs, sin perjuicio de las acciones civiles y/o penales a que hubiere lugar;
- h) El Capitán, propietario u operador de un buque que provoque vertimiento de hidrocarburos persistentes o sustancias nocivas, si se produce dentro del mar territorial, de 900 SBUs, sin perjuicio de las acciones civiles o penales;
- i) El propietario, armador u operador de un buque que provoque vertimiento de hidrocarburos persistentes o sustancias nocivas, si se produce dentro de las aguas interiores, de 2000 SBUs, sin perjuicio de las acciones civiles o penales;
- j) Los que descarguen o viertan a los espacios acuáticos sin el debido tratamiento aguas residuales servidas o industriales o de las piscinas de oxidación públicas o privadas, de 500 SBUs, sin perjuicio de las acciones civiles o penales; y
- k) Quienes ocasionen el derrame, descarga o vertimiento de hidrocarburos o sustancias nocivas desde fuentes terrestres hacia los espacios acuáticos, de 900 SBUs, sin perjuicio de las acciones civiles o penales.

Art. Para sancionar al Capitán o tripulación de un buque que ha producido derrame o vertimiento de hidrocarburos persistentes o sustancias nocivas, conforme los literales g, h, i, j del artículo anterior, se tomará en cuenta la siguiente categorización:

- a) Por derrame o vertimiento del hidrocarburo como carga:
 - i. Buques con capacidad de carga de 150 a 2.000 toneladas, el 25% de la sanción establecida.
 - ii. Buques con capacidad de carga de más 2.000 a 10.000 toneladas, el 50% de la sanción establecida

- iii. Buques con capacidad de carga de más 10.000 a 50.000 toneladas, el 75% de la sanción establecida
- iv. Buques con capacidad de carga de más 50.000 toneladas en adelante, el 100% de la sanción establecida

b) Por derrame o vertimiento del hidrocarburo utilizado como combustible del buque:

- i. Por el vertimiento del 25% de la capacidad del tanque de combustible, el 25% de la sanción establecida
- ii. Por el vertimiento del 25% hasta el 50% de la capacidad del tanque de combustible, el 50% de la sanción establecida
- iii. Por el vertimiento del 50% hasta el 75% de la capacidad del tanque de combustible, el 75% de la sanción establecida
- iv. Por el vertimiento del 75% hasta el 100% de la capacidad del tanque de combustible, el 100% de la sanción establecida

1.2.2.2. Propuesta N° 2

LIBRO IV

TÍTULO I

DE LAS INFRACCIONES MARÍTIMAS, SANCIONES Y DE LA PRESCRIPCIÓN

CAPÍTULO PRIMERO

DE LAS SANCIONES E INFRACCIONES MARÍTIMAS

Art. 1.- Infracciones marítimas de primera clase.- Las infracciones marítimas de primera clase, serán sancionadas con multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general:

Art. 2.- Infracciones marítimas de segunda clase.- De las infracciones marítimas de segunda clase. Serán sancionados con multa de dos remuneraciones básica unificada del trabajador en general:

Art. 3.- Infracciones marítimas de tercera clase.- Las infracciones marítimas de Tercera Clase, serán sancionados con multa de tres remuneraciones básicas unificada del trabajador en general:

Art. 4.- Infracciones marítimas de cuarta clase.- Las infracciones marítimas de Cuarta Clase, serán sancionados con multa de cinco remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general y suspensión de la vigencia de la matrícula al personal mercante nacional o del permiso de operación por sesenta días. En el caso del Capitán de un buque de otra bandera se le cobrará una multa de diez remuneraciones:

Art. 5.- Infracciones marítimas de quinta clase.- Las infracciones marítimas de quinta clase, serán sancionados con multas en remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general como a continuación se indica:

1. Los Capitanes de buques de tráfico internacional que no remitieren la información respecto de las maniobras de deslastre o retención de lastre abordo antes de ingresar a aguas nacionales, con 25 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general;
2. Los Capitanes de buques de tráfico internacional que no dieron facilidades a la Autoridad Marítima para tomar muestras del contenido de los tanques, tuberías y bombas de lastre, con 25 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general;
3. Las agencias navieras que no comunicaren a los Capitanes de buques de tráfico internacional y a las empresas navieras de la obligación de remitir a la Autoridad Marítima la información que se indica en el Art. 223 de esta Ley, con 15 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general;
4. Los Capitanes de buques de tráfico internacional que no permitieren a la Autoridad Marítima sellar o asegurar las válvulas de control de los tanques y/o bombas de lastrado de los tanques que no se hubieren deslastrado antes de ingresar a aguas nacionales, con 25 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general;
5. Los Capitanes de buques de tráfico internacional que realizaren maniobras de deslastre en aguas nacionales dentro de las 50 millas náuticas contraviniendo lo dispuesto en el Art. 253 de esta ley, con 100 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.
6. Los Capitanes de buques de tráfico internacional que realizaren maniobras de deslastre en el puerto donde va a recibir la carga antes de que la Capitanía de Puerto emita la autorización respectiva, con 25 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.
7. Los Capitanes de buques de tráfico internacional que enviaren a la Capitanía de Puerto información diferente a la que consta en el Libro de Registro de Aguas de Lastre, respecto de las maniobras de deslastre o retención de lastre abordo, con 100 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.
8. Los Capitanes de buques de tráfico internacional que descargaren o vertieren en puertos ecuatorianos, agua de lastre registrada como no cambiada en el Libro de Registro de Aguas de Lastre, con 500 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.
9. Los Capitanes de buques de tráfico internacional procedentes de zonas afectadas por alguna epidemia que realizaren maniobras de deslastre antes de que la Capitanía de Puerto la hubiere autorizado, con 100 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.
10. Los Capitanes, armadores o propietarios de buques que no acataren las disposiciones emitidas por la Capitanía de Puerto para el control de los buques, la navegación y la prevención de la contaminación de aguas por hidrocarburos u otras sustancias nocivas, con 100 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general;
11. Quien vertiere materiales contaminantes desde fuentes terrestres hacia los espacios acuáticos, con 25 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general;

- 12.** Los Capitanes que no tengan al día o no lleven el Libro de Registro de Hidrocarburos, el de Basura, el de Agua de Lastre o el Certificado Internacional de Prevención y control de la Contaminación, OIPP, conforme a las normas prescritas en el Reglamento, con 50 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general;
- 13.** Los Capitanes de los buques que ocasionaren contaminación atmosférica a través de las chimeneas, escapes de las máquinas o de los sistemas de refrigeración por la emisión de sustancias que agotan la capa de ozono o compuestos orgánicos volátiles, con 75 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general;
- 14.** Los Capitanes de los buques que ocasionaren contaminación atmosférica a través de las chimeneas, escapes de las máquinas o de los sistemas de refrigeración por la emisión de gases producto de la incineración de la basura del buque, gases provocados por la calidad del combustible que utiliza el buque, óxido de azufre del escape de las máquinas, óxido de nitrógeno desde las máquinas a diésel o no portar el certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica, con 75 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general;
- 15.** Los Capitanes que navegaran con el Certificado de Responsabilidad Civil por Daños Causados por Contaminación caducado, con 100 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general;
- 16.** El Capitán de un buque que infringiere las normas sobre protección del ambiente, derramando o vertiendo hidrocarburos o sustancias nocivas por encima de los límites permisibles, de 100 a 500 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, sin perjuicio de las acciones civiles o penales;
- 17.** El Capitán de un buque que provoque derrames o vertimientos de hidrocarburos o sustancias nocivas por negligencia y/o impericia o deliberadamente, si se produce fuera de 10 millas medidas desde el límite de las aguas interiores, de 300 a 1000 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, sin perjuicio de las acciones civiles o penales;
- 18.** El Capitán de un buque que provoque derrames o vertimientos de hidrocarburos o sustancias nocivas por negligencia y/o impericia o deliberadamente, si se produce fuera de 5 millas hasta las 10 millas, medidas desde el límite de las aguas interiores, de 300 a 1500 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, sin perjuicio de las acciones civiles o penales;
- 19.** El Capitán de un buque que provoque derrames o vertimientos de hidrocarburos o sustancias nocivas por negligencia y/o impericia o deliberadamente, si se produce dentro de las aguas interiores, de 300 a 2500 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, sin perjuicio de las acciones civiles o penales;
- 20.** Los que descargaren o vertieren a los espacios acuáticos sin el debido tratamiento aguas residuales servidas o industriales o de las piscinas de oxidación públicas o privadas, de 100 a 1000 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, sin perjuicio de las acciones civiles o penales; y

21. Quienes ocasionaren el derrame, descarga o vertimiento de hidrocarburos o sustancias nocivas desde fuentes terrestres hacia los espacios acuáticos, de 300 a 1500 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, sin perjuicio de las acciones civiles o penales.

1.2.2.3. *Propuesta N° 3*

TÍTULO VII
DE LAS INFRACCIONES, PROCEDIMIENTO, IMPUGNACIÓN Y
PRESCRIPCIÓN

CAPÍTULO I

DE LAS INFRACCIONES

- Art. 110.- Infracciones marítimas.-** Son infracciones marítimas las acciones u omisiones descritas en la presente ley, cometidas por ciudadanos nacionales o extranjeros, por negligencia, impericia, imprudencia o inobservancia de la norma. Las infracciones serán juzgadas y sancionadas por el Capitán de Puerto o por el Jurado de Capitanes, respectivamente.
- Art. 111.- Clasificación de las infracciones marítimas.-** Según su gravedad, las infracciones determinadas son de primera, segunda, y tercera clase.
- Art. 112.- Infracciones marítimas de primera clase.-** Las infracciones marítimas de primera clase son las siguientes y serán sancionadas con una multa del 1% hasta el 10% de un SBU, multiplicado por tonelaje de arqueo bruto de la embarcación.
- Art. 113.- Infracciones marítimas de segunda clase.-** Las infracciones marítimas de Segunda Clase son las siguientes y serán sancionadas con una multa de 10% hasta 25% de un SBU, multiplicado por el tonelaje de arqueo bruto de la embarcación:
- Art. 114.- Infracciones marítimas de tercera clase.-** Las infracciones marítimas de tercera clase son las siguientes y serán sancionados con multas en Salarios Básicos Unificados (SBUs), como a continuación se indica:
- 1) Abandonar a pasajeros o tripulantes en puertos extranjeros, entre 5 SBU y 10 SBU;
 - 2) Realizar trabajos de exploración científica, levantamientos hidrográficos o instalación de ayudas a la navegación, sin la autorización respectiva, entre 15 SBU y 20 SBU;
 - 3) Ejecutar eventos o competencias acuáticas sin autorización de la autoridad competente y Capitanía de Puerto, entre 10 SBU y 20 SBU;
 - 4) Realizar acciones en los espacios acuáticos que comprometan la seguridad de las personas, navegación, o de los bienes entre 10 SBU y 20 SBU; siempre que el hecho no constituya delito;

- 5) Navegar con el Certificado de Responsabilidad Civil por Daños Causados por Contaminación, caducado, entre 80 SBU y 100 SBU;
- 6) Verter hidrocarburos y/o sustancias nocivas al ambiente marino, por negligencia y/o impericia, 500 SBUs, sin perjuicio de las acciones civiles y/o penales a que hubiere lugar;

Art. 115.- Categorización del derrame para sancionar.- Para sancionar al Capitán o tripulación de una nave, artefacto naval o instalación en tierra, que ha producido derrame o vertimiento de hidrocarburos persistentes o sustancias nocivas, se debe tomaren cuenta la siguiente categorización:

- v. Menor o igual de 7 toneladas de sustancia derramada, desde el 25% hasta el 50% de la sanción establecida.
- vi. Mayor de 7 toneladas y menor o igual de 700 toneladas de sustancia derramada, desde el 50% hasta el 75% de la sanción establecida.
- vii. Mayor de 700 toneladas de sustancia derramada, desde el 75% hasta el 100% de la sanción establecida.

Art. 116.- Consideración ante derrame de hidrocarburo no persistente.- En el caso de contaminación por derrame de hidrocarburos no persistentes, ocasionado por negligencia y/o impericia o vertimiento, se aplicará la mitad de la multa conforme a la categorización del artículo anterior.

Art. 117.- Concurso de infracciones administrativas.- Cuando varios tipos de infracciones administrativas sean subsumibles a la misma conducta se aplicará la sanción de la infracción administrativa más grave.

Art. 118.- Reincidencia.- En caso de reincidencia en el cometimiento de infracciones prescritas en esta ley, se aplicarán las sanciones siguientes:

- a) En las infracciones de primera clase, se aplicará el doble de la multa impuesta y adicionalmente la suspensión de la matrícula de la gente de mar hasta 15 días, en los casos pertinentes.
- b) En las infracciones de segunda clase se aplicará el doble de la multa y la suspensión de la vigencia de la matrícula de la gente de mar hasta 30 días, en los casos pertinentes.
- c) En las infracciones de tercera clase se aplicará el triple de la multa y la suspensión de la vigencia de la matrícula de la gente de mar hasta 90 días, en los casos pertinentes.
- d) En las infracciones que por manifiesta negligencia haya ocasionado un siniestro marítimo, el Jurado de Capitanes puede resolver la supresión de la matrícula de gente de mar.

Art. 119.- Fianza o garantía.- No se concede autorización de zarpe al buque involucrado en un siniestro o incidente de contaminación, hasta que rinda fianza o garantía suficiente, que a juicio del Capitán de Puerto garantice el pago de los daños; esto sin perjuicio de la multa y del valor de los costos que demanden la limpieza, remediación y mitigación del daño causado al ambiente marino y a los espacios acuáticos.

Art. 120.- Responsabilidad solidaria.- Cuando la contaminación de los espacios acuáticos sea ocasionada por una nave, debe responder solidariamente por el pago de las multas y gastos que demanden la limpieza, remediación y mitigación de las áreas afectadas, el Capitán, propietario o armador y el agente marítimo, en el caso que este último represente al propietario o armador.

Art. 121.- Responsabilidad de artefactos navales.- Cuando la contaminación de los espacios acuáticos sea ocasionada por artefactos navales, debe responder por el pago de las multas y gastos que demanden la limpieza, remediación y mitigación de las áreas de espacios acuáticos afectadas, los propietarios de los mismos, en caso fueren personas naturales, y el representante legal de la empresa, si se trata de personas jurídicas.

Art. 122.- Responsabilidad de fuentes terrestres.- Cuando la contaminación de los espacios acuáticos se origine de fuentes terrestres, como terminales portuarios, refinerías, astilleros, varaderos, industrias, piscinas de oxidación públicas o privadas y emisarios submarinos, debe responder por el pago de las multas y gastos que demanden la limpieza, remediación y mitigación de las áreas afectadas, los propietarios de los mismos, en caso de que fueren personas naturales y el representante legal de la empresa, si se trata de personas jurídicas.

Art. 123.- Carencia de material de control de derrames abordó.- Si las naves o artefactos navales nacionales no tuvieren los materiales y equipos reglamentarios para el control de derrames, el Capitán de Puerto, además de las sanciones establecidas en esta ley, debe disponer la prohibición de zarpe hasta que se solucionen todas las deficiencias.

Art. 124.- Carencia de material de control de derrames en infraestructuras fijas.- Si los terminales portuarios, terminales petroleros, instalaciones flotantes, muelles, varaderos, plataformas fijas costa afuera y toda instalación que estuviera ubicadas en las playas o riberas de ríos, no tuvieren los materiales y equipos reglamentarios para el control de un derrame, el Capitán de Puerto, además de las sanciones establecidas en esta ley, debe solicitar a la autoridad competente la suspensión del permiso de operación del mismo hasta que se solucionen todas las deficiencias.

Art. 125.- Tipo de sanciones.- Las sanciones aplicables por infracciones a esta ley, son las siguientes:

- a. Multa.
- b. Suspensión temporal hasta 90 días de la matrícula de la gente de mar y de pesca nacional.
- c. Reparación integral del daño causado.
- d. Prohibición temporal de zarpe de la nave hasta el cumplimiento de las normas de seguridad.

Art. 126.- Imposición de sanciones.- El Capitán de Puerto o el Jurado de Capitanes al juzgar una infracción, descrita en esta ley, acorde a su competencia, puede imponer al infractor una o más de las sanciones establecidas en el artículo anterior.

Art. 127.- Suspensión de matrícula.- El Jurado de Capitanes puede suspender la vigencia de la matrícula de la gente de mar y de pesca en forma temporal o definitiva, conforme a lo establecido en el reglamento a la presente ley.

1.2.3. Espacios Marítimos (CONVEMAR).

Son aquellos espacios o zonas marítimas que han sido establecidos o delimitados por medio de la CONVEMAR como:

- a) Línea Base
- b) Aguas Interiores
- c) Mar Territorial
- d) Zona Contigua
- e) Zona Económica Exclusiva
- f) Plataforma Continental
- g) Alta Mar

Los espacios marítimos se delimitan, con la finalidad que un Estado con limitaciones de medios de control constante y permanente, logre cuidar y hacer uso de sus recursos naturales vivos y no vivos que se encuentran en sus aguas como en su plataforma continental, las zonas marítimas se encuentran detalladas en la Figura 1.

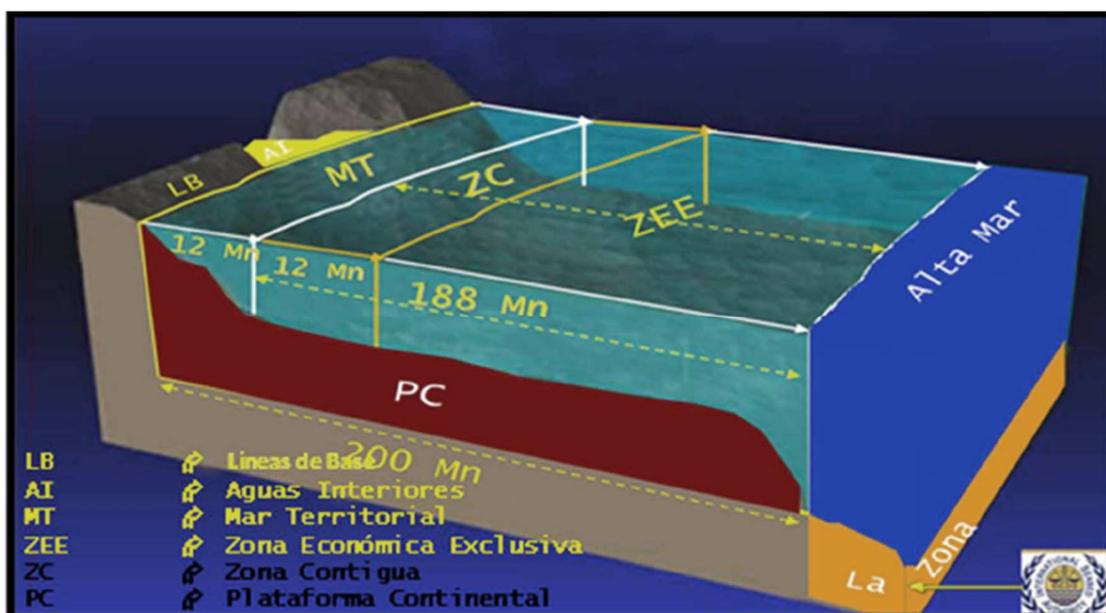


Ilustración 1. Espacios Marítimos determinados por la CONVEMAR

1.2.3.1. Línea Base

La línea base del Ecuador se delimita por las puntas más sobresalientes del Ecuador las cuales son Punta Galera, Isla de la Plata y la punta de Santa Elena, en donde se traza una línea recta a través de todo el contorno del territorio costero ecuatoriano.

Define el comienzo de los espacios marítimos orientado a determinar su extensión a lo largo del territorio, para el caso particular del Ecuador, la línea base se detalla en la Figura 2.



Ilustración 2 Línea Base del Ecuador
Fuente: (Venelogia, s.f.)

infracciones a sus leyes y reglamentos aduaneros o de migración que se cometan en su mar territorial. (Vera, 2016).

En esta zona es donde los buques tienen absoluto derecho de tránsito y el Estado marino-costero ecuatoriano tiene derechos de soberanía. Se detalla a continuación el Mar Territorial en la Figura 4.

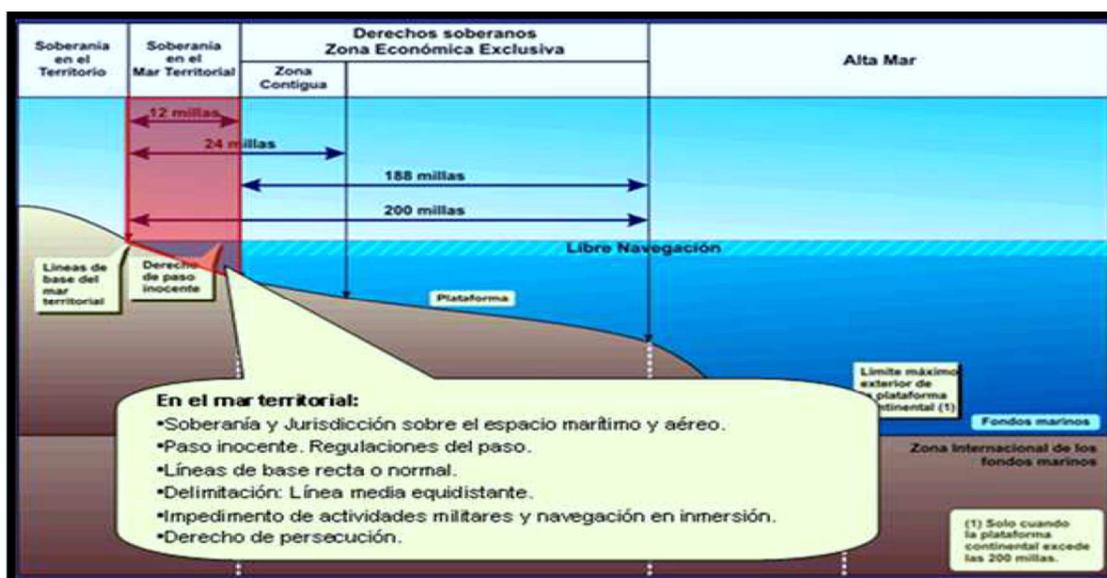


Ilustración 4 Mar Territorial

Fuente: (Derecho Internacional Público, 2016)

1.2.4. Protección de los Recursos. Plan de Empleo Integral de Medios para la Seguridad y Protección de los Espacios Acuáticos. Dentro del Plan de Seguridad Integral de los Espacios Acuáticos, se define la necesidad de contar con los medios necesarios para la protección de los espacios acuáticos, los cuales deben cumplir con las siguientes capacidades marítimas:

- **Movilidad:** Capacidad para el traslado de medios en los distintos escenarios, ya sean marítimos, terrestres y aéreos.
- **Permanencia:** Capacidad para operar de forma constante y permanente para conseguir la neutralización de las actividades ilícitas.

- **Vigilancia:** Capacidad para la detección, búsqueda y estacionamiento de las embarcaciones que se encuentren en actividades ilícitas.
- **Flexibilidad:** Capacidad para desempeñarse en los diferentes escenarios, marítimo, terrestre y aéreo.
- **Apoyo Logístico:** Capacidad para realizar el traslado, abastecimiento, sustento operacional y avance de bases.
- **Talento Humano:** Capacidad para dirigir personal calificado que optimice el sistema de control y vigilancia de los espacios acuáticos.
- **Mando y Control:** Capacidad de mantener el control permanente de las operaciones dentro de su jurisdicción, para la neutralización de actividades ilícitas.

1.2.5. Interoperabilidad: Capacidad para trabajar conjuntamente con las otras fuerzas e instituciones en beneficio del Estado.

1.2.6. Protección de los Recursos. Son aquellas actividades destinadas a la preservación y protección del suelo, los recursos hídricos y en general todos aquellos recursos naturales situados en distintas localidades. Se consideran inmersas en ésta categoría las reservas marinas y zonas forestales, las franjas de protección de los ríos, lagos, lagunas, manantiales y demás cuerpos considerados aguas nacionales, específicamente cuando éstos se destinen al suministro de agua para el consumo de poblaciones.

1.2.7. Plan de Seguridad Integral y Protección de los Espacios Acuáticos: La Armada del Ecuador, en función al modelo de Gestión de Defensa emitido en el año 2012, establece que se debe realizar el direccionamiento operacional militar de forma íntegra entre la Fuerza Terrestre y Fuerza Aérea para la defensa de la soberanía y la integridad territorial, connotación que busca fomentar el desarrollo de las capacidades marítimas que fortalezcan el Poder Naval, y con su contingente apoyar al desarrollo marítimo nacional y de sus intereses, además

de ejercer sus funciones como autoridad, que contribuya a la protección de los espacios acuáticos y sus recursos, así como también a la seguridad de la vida humana en el mar. El Plan de Seguridad Integral y Protección de los Espacios Acuáticos se desarrolló en función a las diversas necesidades que la Armada del Ecuador basada en el marco de la CONVEMAR, pueda ejercer jurisdicción y soberanía en todo el territorio marítimo, normativa que direcciona hacia una nueva misión y visión Institucional.

*1.2.7.1. **Misión.** A partir de la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR, la misión de las Fuerzas Armadas tuvo un nuevo direccionamiento, el cual establece:*

Desarrollar las capacidades marítimas y proveer la seguridad integral en los espacios acuáticos que fortalezcan el poder naval y que contribuyan a la defensa de la soberanía y la integridad territorial; y, con su contingente apoyar al desarrollo marítimo nacional y a la seguridad pública y del estado (Armada del Ecuador, s.f.).

*1.2.7.2. **Visión.** La Armada del Ecuador direcciona sus objetivos en base a los nuevos escenarios que se presentan en la actualidad, por el cual establece que, “En el año 2021, ser un poder naval con capacidad para el control integral y permanente del territorio marítimo en el ámbito de la CONVEMAR, comprometido en el desarrollo marítimo del país, con talento humano profesional y con alto sentido de pertenencia” (Armada del Ecuador, s.f.).*

*1.2.7.3. **Objetivos Estratégicos.** Dentro del Plan de Gestión Institucional de la Armada del Ecuador se destaca dos objetivos específicos, que son los que enmarcan el objetivo del empleo de los medios necesarios para la protección de los espacios acuáticos, siendo:*

- “Incrementar el apoyo a la acción del Estado en la protección de áreas estratégicas, defensa interna y seguridad marítima en el área de competencia de la Armada”

- “Incrementar la presencia naval en las aguas interiores y ejes fluviales, mar territorial, zona económica exclusiva continental e insular y recuperar las capacidades de vigilancia, mando y control” (Armada del Ecuador, 2014).

Objetivo de la Seguridad Integral y Protección de los Espacios Acuáticos:

- “Garantizar la protección de las personas, los recursos vivos y no vivos y al patrimonio nacional, en la zona de seguridad integral de los espacios acuáticos” (Armada del Ecuador, 2014), y para su respectivo cumplimiento se debe incrementar la cobertura de vigilancia y rescate de la autoridad de policía marítima, así mismo incrementar las capacidades marítimas costeras, aeronavales en los espacios acuáticos de responsabilidad.

2.3. Marco Conceptual.

2.3.1. Capitanía de Puerto. Institución reconocida a nivel mundial, la cual dispone de medios y personal especializado, con vastos conocimientos técnico-marítimos y legales, ejerciendo autoridad marítima y portuaria en su jurisdicción manteniendo la seguridad, integridad territorial y ejerciendo soberanía.

2.3.2. Legislación. Conjunto de leyes con las cuales se ejerce autoridad jurídica, y que establece conductas y acciones aceptables tanto como rechazables de un individuo, institución, empresa, etc.

2.3.3. Contravención. Desacato de una norma tipificada en el Código de Policía Marítima, que por ser de carácter menor es insuficiente como para calificarla como un delito. El cometimiento de esta es causa suficiente para imponer una multa, que implique hacer concienciar individuo, empresa, institución sancionada.

2.3.4. Citación. Resolución dictada por un juez o tribunal, con la cual se notifica a un individuo determinado que se presente a la institución correspondiente un día y hora establecida para la tramitación del proceso.

2.3.5. Seguridad. Conjunto de leyes, servicios, medios necesarios con la finalidad de proteger necesidades de la población, evitando al máximo exponer de peligro o riesgo a mencionada población, institución o empresa.

2.3.6. Accidente. Suceso involuntario causante de daños, que ocurre a personal dentro de sus actividades laborales, las cuales pueden causar daños leves, e incluso de graves consecuencias que podrían ser temporales o permanentes según sea el caso.

2.3.7. Riesgo. Sinónimo de peligro, que se cataloga como una amenaza, la cual provoca inestabilidad e inseguridad en un lugar o sitio determinado de labores cotidianas, haciendo referencia a un posible daño, pudiendo ser reversible como irreversible.

2.3.8. Prevención. Gestión de prevenir y evadir un problema, preparando con antelación los medios necesarios para una acción a realizar, se busca al máximo anticiparse ante una posible dificultad para darle solución inmediata.

2.3.9. Nave. Es toda construcción flotante, apta para navegar de un punto a otro en espacios acuáticos permitidos, transportando carga y/o pasajeros, dotada de un sistema de propulsión, gobierno o maniobra o que sin tenerlos, sean susceptibles a ser remolcados.

2.3.10. Nave de uso particular o privado. Dedicada únicamente al servicio de su propietario y que no se alquila ni arrienda a terceros y que no conduce carga ni pasajeros mediante el pago de remuneración alguna.

2.3.11. Nave de uso público. Dedicada al transporte de carga y/o pasajeros mediante el pago de un flete o pasaje, debiendo contar con los permisos reglamentarios para realizar dichas actividades.

2.3.12. Armador: Es la persona natural o jurídica que como transportador, propietario o no de una nave, ejerce la navegación por cuenta y riesgo propio,

denominado también como el Capitán de la embarcación que está bajo su responsabilidad.

2.3.13. Agente Naviero: Es la persona natural o jurídica que representa al armador en las gestiones de carácter administrativo y comercial relativas a todos los trámites relacionados con la escala del buque, aceptando en nombre del armador, los derechos y obligaciones que le corresponden en dichas gestiones.

2.3.14. Puerto: Construcción artificial realizada por el hombre cuya jurisdicción ha sido determinada por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos y que contiene un conjunto de elementos físicos que incluyen obras, canales de acceso, instalaciones y servicios que permiten efectuar las operaciones de transferencia de carga y pasajeros.

2.3.15. Terminal portuario: Es una instalación portuaria de propiedad pública o privada autorizada por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, que contienen obras y facilidades que permiten la realización de las operaciones portuarias.

2.3.16. Permiso de Tráfico: Es el documento único que prueba la nacionalidad, registro, condiciones de navegabilidad y seguridad.

2.3.17. Personal de las Capitanías de Puerto. En lo que concierne al personal que desempeña funciones como capitanes de puerto serán nombrados por el Presidente de la República, a solicitud del Ministro de Defensa, y cumplirá las órdenes de carácter marítimo militar que le imparta la superioridad naval, y en lo civil, las del Gobernador de su respectiva jurisdicción y aquellas que le impartan las autoridades judiciales competentes para la aprehensión de embarcaciones, cargamentos e incluso de personal si las condiciones lo permiten.

2.3.18. Personal de tripulación de Capitanía de Puerto. El personal de tripulación y demás personal de capitanía de puerto ejercerán diversas funciones

enmarcadas en el Código de Policía Marítima como cuidar del orden y seguridad dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Salinas.

2.3.19. Cacería marítima y de la pesca. La cacería marítima y la pesca se regulan por la ley especial de la materia y se restringen situaciones como la caza del lobo marino (foca común) y de aves marinas a lo largo del litoral de territorio continental como de las islas incluyendo el Archipiélago de Colón y en éste también la de cualquier especie salvaje de la fauna terrestre.

Las embarcaciones destinadas a estos fines no tienen permitido laborar en zonas exclusivas para fondeo y tener redes en los ríos navegables dentro de jurisdicción de la Capitanía de Salinas.

2.4. Marco Legal.

2.4.1. Código de Policía Marítima.

El Código de Policía Marítima es legislación que la Armada del Ecuador por medio del Comando de Guardacostas y a su vez todas sus Capitanías de Puerto en sus respectivas jurisdicciones, deben dar estricto cumplimiento con el principal objetivo de hacer soberanía nacional, tanto como mantener vigiladas y controladas las diferentes actividades que se desarrollan en el mar. Sin embargo para ello se debe contar con los medios necesarios, así como disponer de leyes y normativas que ayuden de manera directa al cumplimiento de los derechos y obligaciones que tiene el personal de mar, en beneficio de un mejor ambiente de trabajo, por tal razón se debe actualizar el Código de Policía Marítima específicamente en el Art. 370, donde se detallan en secciones los valores monetarios que ya están obsoletos, de acuerdo al actual sistema monetario que lleva el Ecuador. Para comprender lo expuesto sírvase revisar el anexo de la página 39.

2.4.2. Reglamento a la Actividad Marítima.

El Reglamento a la Actividad Marítima está bajo Decreto Ejecutivo 168, su registro oficial se dio el 27 de marzo de 1997, teniendo una modificación el 30 de diciembre del 2008.

Mediante Decreto Ejecutivo, se promulgó el Reglamento de Trámites en la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral y Capitanías de Puerto de la Republica.

“Que el instrumento legal en cuestión fue dictado con el único propósito de reglamentar las distintas instituciones jurídicas vinculadas con la actividad marítima y portuaria, contempladas en el Código de Policía Marítima, en todo lo relacionado a procedimientos administrativos y requisitos para el desenvolvimiento de aquellas actividades” (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2008)

Así mismo se destaca que es necesario reformar dicho reglamento, con la finalidad de contar con disposiciones que estén enfocadas a simplificar y descentralizar los trámites pertinentes a cargo de las instituciones públicas.

2.4.3. Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo Fluvial.

La subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo Fluvial es la encargada directa de promover el desarrollo permanente de las actividades marítimas y fluviales, otorgando los medios necesarios para eficientes servicios portuarios de nuestro país, situándolo en uno de los principales puertos encargados de actividades marítimas de nuestra región, lo cual implica disponer con leyes y normativas sensatas para el cumplimiento irrestricto por parte del personal de mar.

2.4.4. Código Orgánico Integral Penal.

(Código Orgánico Integral Penal, 2015) tipifica el tipo de comportamiento que será sujeto a infracción o pena, garantizando un derecho constitucional que estipule que la coacción no podrá ser utilizada sino en los casos y modos permitidos por el orden jurídico, caso contrario, los ciudadanos que violen esta norma estarán sujetos a una pena.

2.4.5. Decreto No. 1111

Art. 1.- La Dirección General de la Marina Mercante y Puertos – DIGMER – pasará a ser una dependencia administrativa de la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo Fluvial.

Art. 2.- Créase la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos – DIRNEA, con sede en la ciudad de Guayaquil como entidad dependiente de la Comandancia General de Marina, la misma que como autoridad marítima nacional ejercerá tareas para mantener la soberanía nacional, ejecutar y controlar el cumplimiento de las políticas y resoluciones del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos dentro del marco de la Constitución Política de la República, los convenios e instrumentos internacionales y demás normas legales y reglamentarias vigentes.

2.4.6. Constitución.

Considerando:

Que, la Constitución de la República aprobada en el año 2008, reconoce los derechos, libertades y garantías de las personas, establece la nueva organización Nacional y el régimen de competencias de todas las instituciones y autoridades del poder público;

Que, la Constitución de la República en el artículo 14 indica: “Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay*. Se

declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.

Que, la Constitución de la República en el artículo 313 considera, como sectores estratégicos, la energía en todas sus formas, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, el transporte y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el patrimonio genético, el espectro radioeléctrico, el agua y los demás que determine la ley;

2.4.7. Convemar.

Que, el artículo 310 de la CONVEMAR establece que un Estado, al firmar o ratificar la Convención o adherirse a ella, haga declaraciones o manifestaciones, cualquiera que sea su enunciado o denominación, a fin de que, entre otras cosas, armonice su derecho interno con las disposiciones de la Convención, siempre que no tengan por objeto excluir o modificar los efectos jurídicos de las disposiciones de la Convención en su aplicación a ese Estado;

Capítulo II

MARCO METODOLÓGICO

3.1. Enfoque de investigación.

Esta investigación tiene un enfoque cuantitativo. Tomando en cuenta que se realizó un análisis estadístico de citaciones emitidas vs citaciones sancionadas, así como entrevistas al personal de la Capitanía de Puerto para evidenciar la importancia de la obtención de un Código de Policía Marítima actualizado, ésta investigación tiene un enfoque cuantitativo. “La investigación cuantitativa se enfoca en registros estadísticos y datos de la investigación para evidenciar la problemática existente” (Sampieri, s.f.).

3.2. Modalidad de la investigación.

El enfoque cuantitativo permite lograr una perspectiva más amplia y profunda del análisis, así como formular el planteamiento del problema con mayor claridad. En esta investigación se analizarán las contravenciones más sancionadas en la Capitanía de Salinas, que no permiten el desarrollo de las operaciones normales en el mar.

Evidenciándose la importancia de un Código de Policía Marítimo actualizado al actual sistema monetario del Ecuador.

3.3. Alcance de la investigación.

El nivel de investigación es comparativo puesto que se analizará estadísticas antiguas y actuales en lo que respecta a las actividades en el mar, y el impacto del Código de Policía Marítima en el ejercicio de sus funciones.

Por lo que se realizó un proceso de verificación estadístico de la situación que se desarrolla en la jurisdicción de la Capitanía de Salinas, y lo que causa trabajar con el actual Código de Policía Marítimo.

3.4. Diseño o tipo de la Investigación.

El diseño de la investigación que se realizó es de tipo longitudinal considerando la información del año 2016 y 2017, información otorgada por la Capitanía de Salinas, de los operativos realizados por el personal de Guardacostas para el control permanente de las actividades ilícitas por parte del personal de mar que labora en la jurisdicción de la Capitanía de Salinas.

3.5. Población y Muestra.

La población objetivo será el personal de la Capitanía de Salinas, puesto que conocen cuales son las falencias que se presentan a diario por trabajar con el Código de Policía Marítima vigente.

Para la obtención de datos de ésta investigación se ha realizado entrevistas a dos señores oficiales que laboran en la Capitanía de Salinas, basándose en las contravenciones sancionadas en los últimos meses del 2017 comparándolos con la del año anterior 2016.

3.6. Técnicas de recolección de datos.

3.6.1. Entrevista.

Se aplicaron entrevistas al personal de la Capitanía de Salinas para verificar que contravenciones se suscitan con mayor regularidad y las causas por las cuales el personal de mar infringe a la legislación vigente, de ésta forma se evidencia la importancia de la utilización de un Código de Policía Marítima actualizado, tomando una verificación cuidadosa y detallada en el aspecto económico. El formato de la entrevista realizada se encuentra en el anexo A.

- TNNV-GC Marcelo Miguel Lazo Valdivieso, Jefe de Operaciones (CAPSAL).
- ALFG-GC Andrés Antonio Idrovo Gonzales, Comandante de LG Curaray.

3.7. Procesamiento y Análisis de datos

Se recopilaron datos estadísticos de las operaciones realizadas para el control de las actividades ilícitas en los últimos dos años en la jurisdicción de Salinas por parte de las unidades guardacostas. A continuación se realizará el análisis de cada una de las preguntas realizadas al personal entrevistado, lo cual nos ayudará a la interpretación de los mismos.

Citaciones cometidas con más frecuencia dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Salinas

ACTIVIDADES	2016	%
MATRÍCULA PERSONAL CADUCADA	32	3,2
SIN MATRÍCULA PERSONAL	201	20
MATRÍCULA EMBARCACIÓN CADUCADA	25	2,5
SIN MATRÍCULA DE EMBARCACIÓN	101	10
SIN ZARPE	403	40,1
IRRESPECTO A LA AUTORIDAD	13	1,3
OTROS	230	22,9
TOTAL DE CONTRAVENCIONES	1005	100
TOTAL DE CITACIONES EMITIDAS	508	50,5

Tabla 1 Estadísticas de citaciones año 2016
Fuente: CAPSAL 2016



Ilustración 5 Contravenciones suscitadas en el año 2016
Fuente: CAPSAL 2016

En la figura muestra que, el 40.1% de las contravenciones durante el año 2016 pertenecen a infracciones por no sacar permiso de zarpe, con lo cual verificamos que es la mayor infracción que se comete por el personal de mar.

En lo que respecta al año 2017 se han tomado en cuenta las estadísticas hasta el mes de agosto y se tiene lo siguiente.

ACTIVIDADES	2017	%
MATRÍCULA PERSONAL CADUCADA	22	1,9
SIN MATRÍCULA PERSONAL	244	21,6
MATRÍCULA EMBARCACIÓN CADUCADA	38	3,4
SIN MATRÍCULA DE EMBARCACIÓN	112	9,9
SIN ZARPE	515	45,6
IRRESPECTO A LA AUTORIDAD	22	1,9
OTROS	176	15,6
TOTAL DE CONTRAVENCIONES	1129	100
TOTAL DE CITACIONES EMITIDAS	719	63,7

Tabla 2 Estadísticas de citaciones año 2017
Fuente: CAPSAL 2017



Ilustración 6 Contravenciones suscitadas en el año 2016
Fuente: CAPSAL 2016

En la figura muestra que, el 45.6% de las contravenciones durante el año 2017 hasta el mes de agosto pertenecen a infracciones por no sacar permiso de zarpe, con lo cual verificamos que es la mayor infracción que se comete por el personal de mar, viéndose un incremento a pesar que falta 4 meses para completar el año.

Medidas tomadas respecto a la contravención más infringida; sin permiso de zarpe.

Las medidas que la Capitanía de Puerto Salinas ha ejercido para que los pescadores artesanales laboren con toda su documentación en regla, ha sido intensificar los patrullajes marítimos para que estos se encarguen de realizar las respectivas inspecciones a las embarcaciones y verificar que tengan la documentación al día, en caso de no tenerlas inmediatamente se procede a realizar la citación correspondiente y regresarla al puerto hasta que tenga la documentación en regla, también se ha realizado operativos en cada una de las caletas pesqueras para chequear la adulteración de los motores fuera de borda y ejercer presencia naval, de esa manera los pescadores entenderán que la Armada por medio del Comando de Guardacostas está realizando un mayor control de tal forma que al no tener su documentación reglamentaria serán propensos a que se les imposibilite laborar.

Motivos causantes de que el personal de mar no posea sus documentos en regla.

La falta de capacitación al sector pesquero, no basta los cursos, más bien las autoridades deberían formar proyectos para la capacitación a la gente de mar, haciéndoles tomar conocimiento que se trabaja en la reforma de la legislación marítima y que contará con multas acordes al actual sistema monetario.

Medidas tomadas por la reincidencia de actos ilícitos por parte del personal de mar.

Cuando hay reincidencia no se puede aprender la embarcación, salvo se atente contra la vida de la gente de mar donde se debe retener, para evitar problema mayor, en caso de ser por algún problema como incumplimiento con la documentación marítima, no se puede retener la embarcación.

Cuadro comparativo de citaciones del mes de enero hasta el mes de Junio del año 2016 y 2017

MES	2016	2017
ENERO	42	102
FEBRERO	23	73
MARZO	37	100
ABRIL	57	116
MAYO	25	56
JUNIO	36	60
TOTAL	220	507

Tabla 3 Comparación anual de citaciones año 2016 y 2017
Fuente: CAPSAL

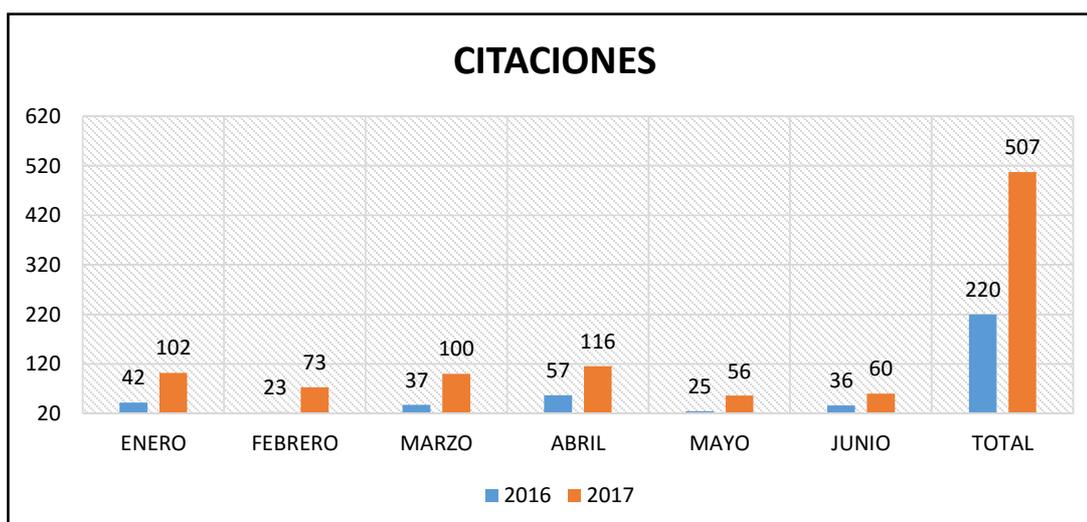


Ilustración 7 Comparación de citaciones anuales 2016 y 2017
Fuente: CAPSAL 2017

En la figura podemos observar que el incremento supera el 100% del año 2016 al año 2017, con éstas estadísticas vemos que el personal de mar no hace conciencia en cumplir con las normas tipificadas en el Código de Policía Marítima, reflejándose de ésta forma la falta de interés de cumplir, por el hecho de ser unas multas irrisorias.

Estadísticas de retención al personal de mar, tanto de nacionalidad ecuatoriana como peruana.

Se presenta un aumento bastante considerable en lo que respecta a embarcaciones peruanas en el año 2016 se aprehendieron 3 y en el año 2017 se aprehendieron 9 embarcaciones, respecto al personal peruano en el año 2016 se aprehendieron 4 y en lo que va del 2017 se aprehendieron 31 personas, así mismo embarcaciones ecuatorianas en el año 2016 de aprehendieron 35 y hasta el mes de agosto del 2017 se han aprehendido 30, evidenciándose que las estadísticas tienen un incremento excesivo.

Análisis de las citaciones emitidas por parte de las LG.

La Armada del Ecuador por medio del Comando de Guardacostas trabaja constantemente en beneficio de la seguridad integral de los espacios acuáticos, en el cual mediante el trabajo en conjunto de varias unidades guardacostas realizan patrullajes en dichos espacios acuáticos, cumpliendo con el respectivo Código de Policía Marítima que es la legislación actual.

a) **Análisis de citaciones a embarcaciones por parte de las Lanchas Guardacostas en el año 2016.**

LG QUE INSPECCIONA	2016
CAPSAL	144
LC-770 PALMAR	11
LC-774 / 773 STA. ROSA	55
LC-772 ANCONCITO	18
LC-771 CHANDUY	6
LG-120 CURARAY	92
LC-775 GAVIOTA	2
LC-776 CORMORAN	12
LG-MARC	8
LG-CLARA	
LG-PINTA	20
LG-ESPAÑOLA	9
LG-CRUZ	
LG-SEYMUR	
FRAMOR	21
LG-PUNA	
LG-BALT	6
LG-MARC	1
CAPUIL	1
LG-SAEL	12
AE-EGFSAL	97
CUADRON 04	
TOTAL DE CITACIONES EMITIDAS	515

Tabla 4 Citaciones efectuadas por Lanchas Guardacostas 2016
Fuente: CAPSAL



Ilustración 8 Citaciones efectuadas por Lanchas Guardacostas 2016
Fuente: CAPSAL 2016

Como se muestra en la figura se define que, mediante los patrullajes de control del área marítima realizadas por las unidades guardacostas en el año 2016, determina que se efectuaron 515 citaciones por diferentes contravenciones, quiere decir que se cometen infracciones en abundancia, por lo que es necesario realizar patrullajes constantes y permanentes para el control y vigilancia. Durante todo el año se realizaron aprehensiones de embarcaciones que cometían actividades ilícitas, detención de personas por problemas administrativos, irrespeto a la autoridad, embarcaciones retenidas por pesca dentro de las 8 millas náuticas, entre otras. Evidenciándose que se debe intensificar los patrullajes marítimos por parte de las embarcaciones de la Capitanía de Puerto Salinas.

b) Análisis de citaciones a embarcaciones por parte de las Lanchas Guardacostas en el año 2017.

LG QUE INSPECCIONA	2017
CAPSAL	51
LC-770 PALMAR	49
LC-772 STA. ROSA	55
LC-773 ANCONCITO	89
LC-771 CHANDUY	37
LG-120 CURARAY	70
74	74
LG-MARC	3
LG-CLARA	35
LG-PINTA	3
LG-ESPAÑOLA	2
LG-CRUZ	
LG-SEYMUR	
FRAMOR	
LG-PUNA	
LG-BALT	16
LG-SALV	1
LG- DAUL	8
LG-SAEL	37
AE-EGFSAL	75
CUADRON 01	6
TOTAL DE CITACIONES EMITIDAS	611

Tabla 5 Citaciones efectuadas por Lanchas Guardacostas 2017
Fuente: CAPSAL

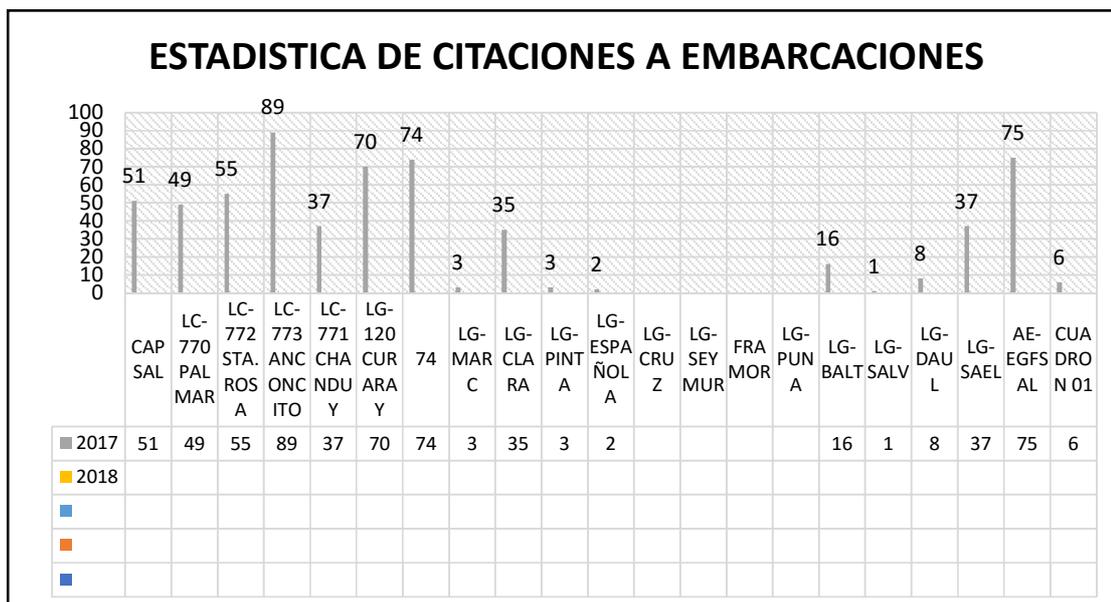


Ilustración 9 Citaciones efectuadas por Lanchas Guardacostas 2017
Fuente: CAPSAL 2017

Se define que, mediante los patrullajes de control del área marítima realizadas por las unidades guardacostas en el año 2016 hasta el mes de agosto, se efectuaron 611 citaciones por diferentes contravenciones, Demostrando que se cometen más infracciones que el año anterior, lo cual es alarmante y se ve reflejado que el personal de mar no está tomando conciencia en procurar cumplir con el Código de Policía Marítima obviamente por tratarse de multas sumamente bajas las cuales pueden ser solventadas sin ningún problema.

3.8. Análisis de estadísticas del año 2016

A continuación se detalla en el Gráfico, el análisis anual y general de las contravenciones, sin embargo el número acrecienta, porque a más de no concienciar en cumplir con el Código de Policía Marítima, por el hecho de cancelar multas insignificantes, lo han tomado como un estilo de vida, en donde estar organizado y al día en el aspecto administrativo es algo casi imposible, prefieren salir sin documentación para evitar que su personal como sus embarcaciones, inviertan en aspecto administrativo como de mantenimiento de sus máquinas.

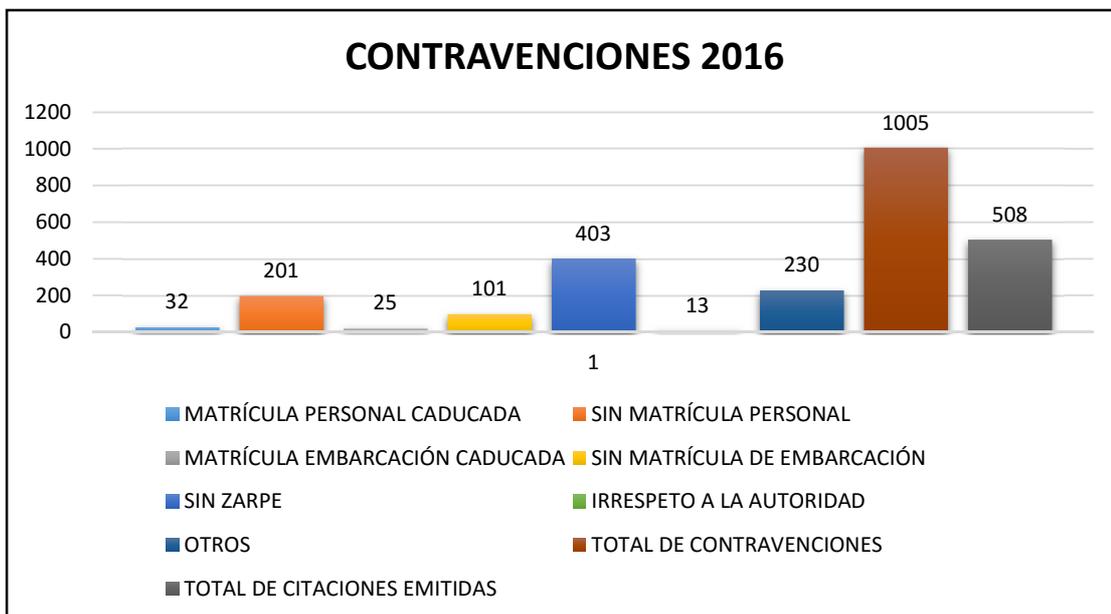


Ilustración 10 Análisis de contravenciones del año 2016
Fuente: CAPSAL 2016

Mediante el Gráfico de barras se determina que, para el año 2016 se sancionó un total de 1005 contravenciones tipificadas en el Código de Policía Marítima, donde se emplearon 22 unidades durante todo el año, teniendo más efectividad CAPSAL con 144 citaciones emitidas, resultados de las operaciones por parte del personal de Guardacostas emitidos por CAPSAL. Sin embargo del total de contravenciones se puede observar que sólo 508 son las citaciones emitidas, si bien es cierto se muestra un estable control y vigilancia en los espacios acuáticos de la Provincia de Santa Elena, pero observamos ciertas falencias que son fruto únicamente de la falta de conciencia por parte del personal de mar al cumplir con la legislación pertinente.

3.9. Análisis de estadísticas del año 2017

Análisis general de contravenciones hasta el mes de agosto.

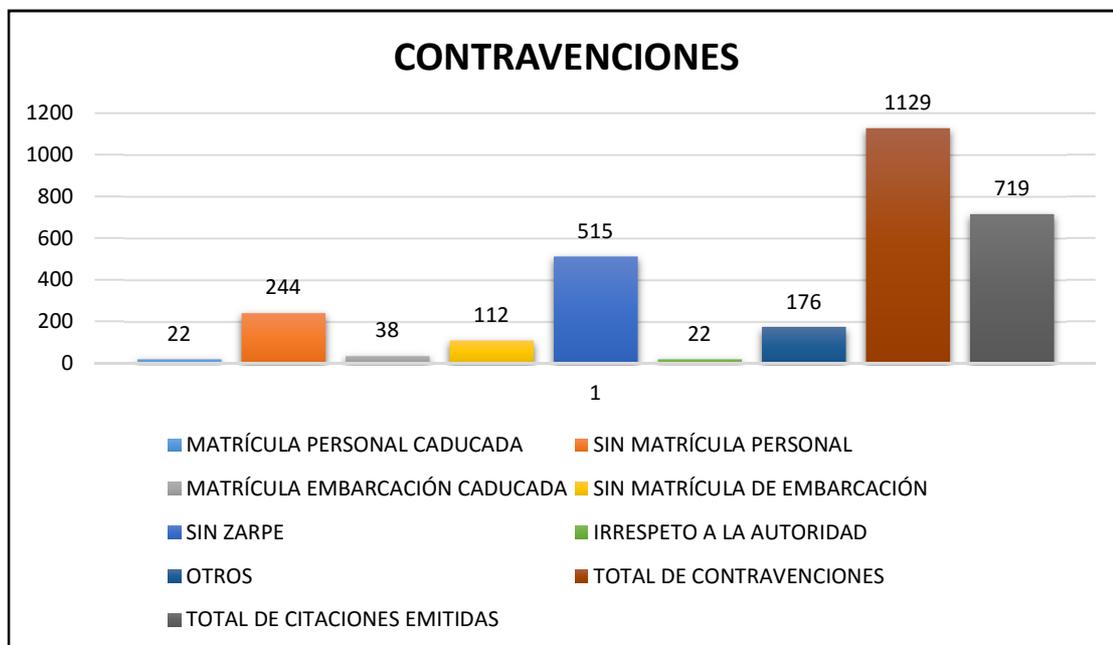


Ilustración 11 Análisis de contravenciones del año 2017

Fuente: CAPSAL 2017

En el Gráfico de barras se detalla que, para el año 2017 se sancionó un total de 1129 contravenciones tipificadas en el Código de Policía Marítima, tomando en cuenta que son datos recopilados hasta el mes de agosto, donde se emplearon 21 unidades, una menos que el año anterior, teniendo más efectividad LG-773 ANCONCITO con 89 citaciones emitidas, resultados de las operaciones por parte del personal de Guardacostas emitidos por CAPSAL. Sin embargo del total de contravenciones se puede observar que únicamente 719 son las citaciones emitidas (pagadas), aquí podemos notar una situación de mayor control de los espacios acuáticos tanto como de las actividades que se desarrollan en el mismo y de menor conciencia por parte de los usuarios que están inmersos a cumplir la ley, y al igual que en el año 2016 observamos que las falencias siguen siendo las mismas y lamentablemente en mayor magnitud.

3.10. Análisis de estadísticas del año 2016 y 2017

Se analizan los resultados de la Figura, referente a los años 2016 y 2017; se demuestra que, para el 2016 se presentaron contravenciones donde la que más predominaba era por no poseer permiso de zarpe, lo cual no sólo implica el documento administrativo, sino que engloba detalles como: la falta de interés por poseer matrícula todo el personal que sale a laborar, renovación de la matrícula tanto de los tripulantes como de la embarcación y la más destacada que es factor común para que se infrinja el Código de Policía Marítima, la poca importancia de ser multados, por el hecho de tener que cancelar cantidades irrisorias, que están al alcance de su economía, por más baja que ésta sea. En el año 2017 se realizaron las operaciones de control de los espacios acuáticos en la provincia de Santa Elena, por parte de CAPSAL conforme a la disponibilidad de medios con los que se cuenta hasta la actualidad, y sorprendentemente con una embarcación menos que el año 2016 y con un periodo de ocho meses que se analizaron del año 2017, el número de contravenciones superó con 124 más que el año anterior, estadísticas alarmantes que demuestran la importancia de poseer un Código de Policía Marítimo actualizado, acorde al sistema monetario en el que se encuentra el país, sólo así se iniciará reduciendo y neutralizando las actividades ilícitas que se suscitan en los espacios acuáticos, e incrementar la responsabilidad del personal de mar para tener su documentación al día y poder desenvolverse sin ninguna restricción en sus labores cotidianas.

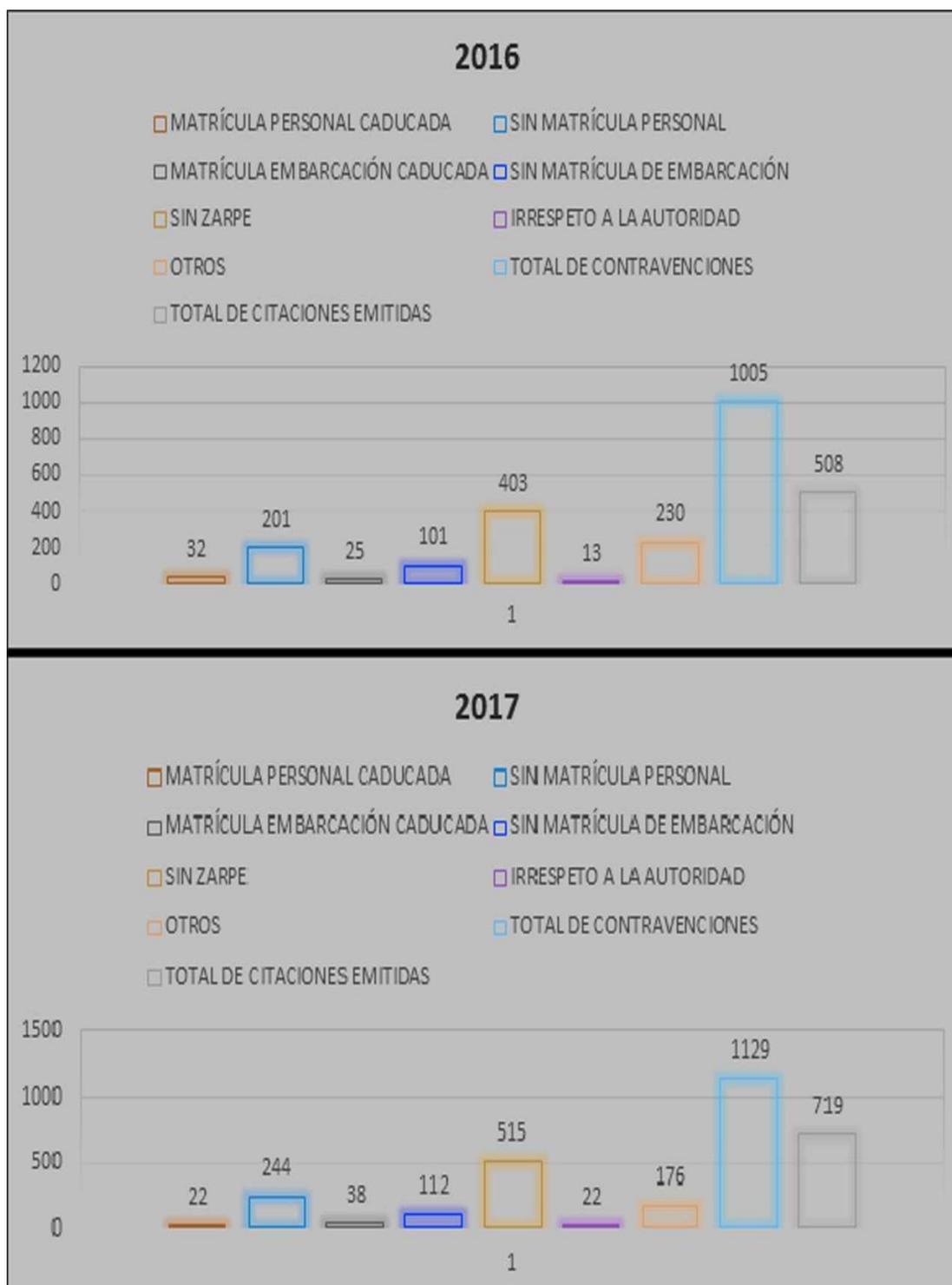


Ilustración 12 Análisis anual entre el año 2016 y 2017
Fuente: CAPSAL

A continuación se presenta un análisis utilizando la matriz FODA, para mostrar la situación actual, demostrando por qué se genera un incumplimiento al Código de Policía Marítima por parte del personal de mar.

<p style="text-align: center;">Factores Internos.</p> <p>Factores Externas</p>	<p>FORTALEZAS</p> <p>F1. Ente Regulador</p> <p>F2. Constitución actualizada</p> <p>F3. Dolarización</p>	<p>DEBILIDADES</p> <p>D1. Obsolescencia del CPM</p> <p>D2. Valores de sanciones bajos</p> <p>D3. Desconocimiento de la Legislación.</p>
<p>OPORTUNIDADES</p> <p>O1. Reforma acorde a la nueva Constitución</p> <p>O2. Formulación de contravenciones actuales</p> <p>O3. Cambio de moneda nacional</p>	<p>ESTRATEGIA - FO</p> <p>Reformar el Código de Policía Marítima.</p> <p>(O1,F2,O3,F3)</p>	<p>ESTRATEGIA - DO</p> <p>Reforma para minimizar contravenciones por parte del personal de mar</p> <p>(O1,D1,O2,D2,D3)</p>
<p>AMENAZAS</p> <p>A1. En el CPM es ignorado por ser blando al multar.</p> <p>A2. Personal de mar comete actos ilícitos</p> <p>A3. Tendencias preocupantes de irrespeto a la autoridad</p>	<p>ESTRATEGIA - FA</p> <p>Reforma para fortalecer la legislación y minimizar las amenazas</p> <p>(F2,A1,F1,A2,A3)</p>	<p>ESTRATEGIA - DA</p> <p>Revisión de la Constitución para actualizar el CPM el cual ejerza un poder coercitivo.</p> <p>(D1,A1,D2,A2,D3,A3)</p>

Fuente: Datos de la investigación

Elaborado por: Albert Jaya S.

Descripción de la Matriz FODA:

Del análisis a través de la matriz FODA de las Capitanías de Puerto, y el impacto del Código de Policía Marítima en el ejercicio de sus funciones se obtiene lo siguiente:

FORTALEZAS.- Se pretende reformar el Código de Policía Marítima, aprovechando al máximo las fortalezas internas con las cuales se optimizará las oportunidades externas con las que se cuenta actualmente, para lo cual se considera las siguientes fortalezas:

F1: Ente Regulador.- El Código de Policía Marítima se considera un ente regulador, para contrarrestar de forma coercitiva los actos ilícitos que se desarrollan en el ambiente marino costero, el cual es ejercido por las Capitanías de Puerto con el personal de Guardacostas, que tienen facultades por ser la autoridad marítima.

F2: Constitución actualizada.- En el año 2008 entró en vigencia la nueva carta magna donde se acogen las distintas leyes, incluyendo el Código de Policía Marítima, el cual debe estar acorde a todas las leyes y normativas, con similares reformas basadas al actual sistema socioeconómico del país.

F3: Dolarización.- En el año de 1999 se firmó que el Ecuador tomaba como moneda oficial el dólar estadounidense, el presidente Jamil Mahuad anunció la dolarización de la economía del Ecuador, junto con varias medidas acordadas con el Fondo Monetario Internacional, el cual entró en vigencia a partir del año 2000.

DEBILIDADES.- Surgen las debilidades en vista que no se utiliza de forma eficiente el CPM, produciendo un efecto negativo y desfavorece al control de marítimo costero, dentro de las debilidades internas tenemos:

D1: Obsolescencia del CPM.- El Código de Policía Marítima se creó en el año de 1960, y no ha tenido reformas ni actualizaciones al actual sistema

monetario del país, por lo que se considera obsoleto por aún cobrar multas en dólares equivalentes de sanciones expresadas en sucres (moneda nacional anterior).

D2: Valores de sanciones bajos.- En vista que los valores por sanciones se encuentran en sucres, al realizar la conversión para el cobro de multas en dólares, se refleja una cantidad irrisoria, la cual no representa una afectación económica al personal de mar, produciendo así una falta de interés por acatar la legislación.

D3: Desconocimiento de la Legislación.- Si bien es cierto el desconocimiento de la ley no lo exime de una sanción, existe personal de mar que ingresa a laborar en este medio, y que desconoce la legislación y las contravenciones que puede cometer en sus actividades diarias.

OPORTUNIDADES.- Si bien es cierto contar con oportunidades nos garantiza un progreso, sin embargo el aprovechamiento o desperdicio de las mismas, es un hecho estimulante para unos, pero trágico para otros, para los cual consideramos las siguientes oportunidades como estimulante de aprovechamiento:

O1: Reforma acorde a la nueva Constitución.- La Constitución vigente desde el 2008, se encuentra alineada a la actualidad económica, social, cultural, etc. A la cual debe alinearse el Código de Policía Marítima, por estar sometido a esta carta magna.

O2: Formulación de contravenciones actuales.- El Código vigente desde 1960 no considera todas las contravenciones, que en la actualidad se cometen por actos ilícitos por parte del personal de mar, por lo que es pertinente reformar este cuerpo legal, anexando las nuevas contravenciones que se suscitan actualmente.

O3: Cambio de moneda nacional.- El Código se reformaba de acuerdo al salario unificado básico, con la anterior moneda oficial del Ecuador, sin embargo,

desde su dolarización, éste no se ha aprobado en ninguna de sus propuestas de reforma.

AMENAZAS.- Las amenazas se consideran factores externos que tratan de opacar o de contrarrestar nuestros intentos de minimizarlas, para el siguiente análisis se ha tomado las siguientes amenazas:

A1: El CPM es ignorado por ser blando al multar.- La legislación vigente es ignorada, en vista que las sanciones monetarias no representan afectación económica al personal que lo incumple, mostrándose un total desinterés por acatar la normativa vigente, y presentándose un irrespetando a la autoridad marítima.

A2: Personal de mar comete actos ilícitos.- El personal de mar, durante sus labores en el ambiente marino costero, comete actos ilícitos inconscientemente y en muchos de los casos lo realiza premeditadamente, en vista que no sienten una presión coercitiva por parte del Código de Policía Marítima.

A3: Tendencias preocupantes de irrespeto a la autoridad.- Todo el personal al ser sancionado por contravenciones, se muestra irrespetuoso a la autoridad marítima, que trata de neutralizar los actos ilícitos en un intento fallido por realizarlo con una normativa que no genera concienciación en el personal penalizado.

ESTRATEGIA – FO.- Aprovechar fortalezas que resultan de las oportunidades que surgen.

En vista que se cuenta con una Constitución actualizada, y vigente desde el año 2008, es oportuno que se realice la reforma al Código de Policía Marítima amparado a la Carta Magna, que contribuya al fortalecimiento de la autoridad marítima en el ejercicio de sus funciones.

ESTRATEGIA – DO.- Se considera que con oportunidades accesibles y garantizadas, tratar de minimizar al máximo las debilidades.

Considerando que se cuenta con multas en sures que representan cantidades irrisorias, y ante el incremento de contravenciones; se debe dolarizar el Código, para con un poder coercitivo disminuir los actos ilícitos por parte del personal de mar.

ESTRATEGIA – FA.- Con fortalezas bien cimentadas, se proyecta a neutralizar las amenazas que surgen de la obsolescencia del Código.

Ante la actualización de leyes y normativas que se encuentran sobre el CPM como la Constitución, se debe considerar la reforma al mismo, fundamentándose al actual sistema monetario, para obtener una disminución de contravenciones.

ESTRATEGIA – DA.- Considerando que se tiene aspectos negativos por ambas partes, se realiza un análisis de efecto causa para, revertir tal efecto negativo

Viendo la necesidad de aplicar un poder coercitivo, que directa o indirectamente haga concienciar al personal de mar; es recomendable actualizar los valores de las multas, con porcentajes que si se representen desfavorables a su economía.

Capítulo III

Resultados de la Investigación

3.10. Título de la propuesta.

Análisis de la propuesta de reforma al Art. 370 del Código de Policía Marítima, presentado por la Armada del Ecuador, para mejorar el proceso de sanción al personal de mar que labora en el ambiente marino costero.

3.11. Datos informativos.

Título del proyecto de investigación:

Reforma al Código de Policía Marítima, en el ámbito de las infracciones, sanciones y juzgamiento monetario.

Tipo de proyecto:

Propuesta legal de reforma al Código de Policía Marítima en el aspecto monetario.

Institución Responsable:

Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE.

Cobertura Poblacional:

Capitanías de Puerto.

Cobertura Territorial:

Comando de Guardacostas.

3.12. Antecedentes.

Considerando:

Que, el Código de Policía Marítima, fue expedido mediante Decreto Supremo No. 765 del 9 de Agosto de 1944, publicado en el Registro Oficial No. 342 del 25 de Julio de 1945, cuya última codificación realizada el 23 de Marzo de 1960, fue publicada en el Registro Oficial No. 1202 del 20 de Agosto de 1960; y, no obstante que se han realizado varias reformas a este cuerpo legal, está desactualizado, no responde a la realidad actual y está en armonía con el ordenamiento jurídico vigente, resultando ineficaz la aplicación de la mayoría de sus disposiciones.

Que, mediante Decreto Ejecutivo No 723, expedido el 9 de julio del 2015, publicado en el Registro Oficial No 561 del 7 de agosto del 2015, dispone que el Ministerio del Transporte, a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, tendrá a su cargo la rectoría, planificación, regulación y control técnico del sistema de transporte marítimo, fluvial y de puertos; y el Ministerio de Defensa Nacional, como Autoridad de Policía Marítima, que la ejerce a través de la Fuerza Naval, asuma las competencias relacionadas con la representación del Estado ante organismos nacionales e internacionales, ser órgano asesor para la adhesión del país a los Convenios Internacionales relacionados con la seguridad de la navegación, seguridad de la vida humana en el mar, protección marítima y demás ámbitos de su competencia, la dirección y administración de la Escuela de la Marina Mercante Nacional, el control, orientación y mantenimiento de las Capitanías de Puerto y Cuerpo de Guardacostas, y lo concerniente al ejercicio de los derechos de Estado de Abanderamiento, Estado Rector del Puerto y Estado Ribereño (República, 2015)

Que, es necesario armonizar las disposiciones del Código de Policía Marítima con el orden jurídico vigente, con la finalidad de lograr una mejor gestión del Estado en el control y seguridad de los espacios acuáticos, a través de una regulación adecuada de aspectos relacionados con el control de las naves y del

transporte marítimo y fluvial, la formación y titulación de la gente de mar, la seguridad de la navegación, salvaguardar la vida humana en el mar, la protección del ambiente marino costero, la prevención y neutralización de los delitos en los espacios acuáticos, la creación de las Capitanías de Puerto, sus funciones, atribuciones, competencias y jurisdicción en los espacios acuáticos determinados en la CONVEMAR, la descripción de los productos y servicios que deben otorgar las Capitanías de Puerto, determinar las contravenciones marítimas y los accidentes y siniestros marítimos, el procedimiento para juzgar y sancionar las contravenciones marítimas y los accidentes y siniestros marítimos, el establecimiento de las sanciones pecuniarias de acuerdo a la realidad nacional, la impugnación de las sanciones, la institucionalidad de la Policía Marítima, su organización, los órganos de dirección, operativos y asesores de la Policía Marítima, sus funciones, atribuciones y competencias.

Art...Son infracciones las acciones u omisiones descritas en este Código, cometidas por ciudadanos nacionales o extranjeros, por negligencia, impericia, imprudencia o inobservancia de las normas. Las infracciones serán juzgadas y sancionadas por el Capitán de Puerto dentro de cuya jurisdicción se hayan cometido o por el Consejo de Capitanes, respectivamente (Congreso Nacional, 1960).

Cuando ocurrieren accidentes o siniestros marítimos en los espacios acuáticos, el Capitán de Puerto de la jurisdicción, ordenará inmediatamente la instauración de un proceso administrativo para el esclarecimiento de los hechos y la comprobación de la responsabilidad profesional técnico marítima de los procesados.

Art...El Capitán de Puerto al tener conocimiento que en los espacios acuáticos de su jurisdicción se ha producido una contaminación por hidrocarburos u otras sustancias nocivas desde un buque, instalaciones industriales u otras fuentes terrestres, iniciará el proceso administrativo, a fin de esclarecer los hechos y determinar la responsabilidad de los procesados.

Art...- En caso de que se produzcan descargas de aguas residuales servidas o industriales, provenientes de la red de alcantarillado o piscinas de oxidación pública o privada en los espacios acuáticos, sin el debido tratamiento, el Capitán de Puerto de la jurisdicción, ordenará la instauración de un proceso administrativo para el esclarecimiento de los hechos y la determinación de responsabilidades.

Art...- En todo caso de contaminación de los espacios acuáticos, y sobre la base del respectivo proceso administrativo, el causante de la contaminación deberá obligatoriamente cancelar los valores que demanden su control, limpieza, remediación o mitigación de la contaminación de las aguas y las riberas adyacentes, y en general por la reparación de los daños causados, sin perjuicio de las acciones civiles o penales a que hubiere lugar.

Art...Si dentro de un proceso administrativo por las causas determinadas en los artículos precedentes, existieren indicios que hagan presumir la existencia de un delito, el Capitán de Puerto, remitirá copias certificadas del proceso al Fiscal competente, dejando el original de lo actuado en su despacho.

3.13. Justificación.

El Código de Policía Marítima, en el ejercicio de sus funciones; de acuerdo a la actualidad económica del país y su entorno, debe contar con un sistema de sanciones monetarias adecuadas, enmarcadas a la legislación vigente, rectificando dichos valores, que permitan concienciar al personal de mar e influyan en el cumplimiento de las normas establecidas, las mismas que estarán bajo la ejecución altruista de la Autoridad Marítima, en coordinación con el Comando de Guardacostas, todo esto hará prevalecer con respeto y verdadero esfuerzo que realiza dicho personal que estará capacitado y entrenado para ejercer un control adecuado en bien de la soberanía, respaldados por la parte legal administrativa.

Cabe recalcar que para el éxito de la neutralización de actividades ilícitas, se debe priorizar con absoluta seriedad la atención en una legislación apta, la misma que debe favorecer al progreso y desarrollo socioeconómico, permitiendo al personal de mar, el conocimiento del marco legal bajo el cual deben regirse, como también conocer los posibles riesgos a los que se van a someter en caso de incumplimiento; de esta manera se garantiza y asegura la eficiencia y profesionalismo de cada una de sus labores. El ejemplo de lo realiza en base a una información sumaria real, véase **Anexo B**.

A continuación se muestra una relación con el Código de Policía Marítima, sobre la multa de esta sección reformada por Decreto Supremo No. 3756, publicado en Registro Oficial 3 de 15 de Agosto de 1979; declarado vigente por Decreto Legislativo No. 35, publicado en Registro Oficial 229 de 11 de Julio de 1980.

SECCIÓN I

Con multa de Un mil a Dos mil sucres

SBU (1980)	%		SBU (1980)	%
4000	100%		4500	100%
1000	25,00%		2000	44,44%

Tabla 6 Tabla de porcentajes de multas del año 1980

Relacionando valores porcentuales a la actualidad, tenemos:

SBU (2017)	%		SBU (2017)	%
\$ 375,00	100%		\$ 375,00	100%
\$ 123,75	33,00%		\$ 166,65	44,44%

Tabla 7 Tabla porcentual acoplada al año 2017

Valores porcentuales y monetarios con la propuesta realizada, tenemos:

PROPUESTA	
SBU (2017)	%
\$ 375,00	100%
\$ 37,50	10%
$37,5 \times 9.87$ TRB	\$ 370,13

Tabla 8 Tabla de valores de multas acorde a la propuesta

En los cuadros comparativos podemos observar que se considera el CPM vigente en el año 1980, donde se disponía con un salario básico unificado (SBU) de 4000 sucres (moneda nacional anterior), en mencionada legislación se destina una multa que oscila entre 1000 y 2000 sucres, realizando una regla de tres se observa que las multas están en un rango de 25% y 44.44% del SBU de ese año, que si es un valor que representa afectación a la economía familiar. Relacionando dichos valores a la actualidad, con un salario básico unificado (SBU) se observa que la multa para la máxima imposición de porcentaje (44.4%) es de \$ 166.65.

Sin embargo es una multa considerable para una embarcación pequeña (panguita), y al aplicar la misma sanción para una embarcación mucho más grande, se analiza que la cantidad, no representa afectación semejante.

Por tal razón se considera que las multas por contravenciones de primera clase, se debe realizar con un solo porcentaje (10%) multiplicado por el tonelaje de arqueo bruto de la embarcación, evitando así la intervención del libre albedrio por parte del Capitán de Puerto, en analizar qué porcentaje se debe aplicar a las diferentes embarcaciones por similares contravenciones. Para la realización del ejemplo realizado, se ha tomado en consideración información sumaria actual, véase **Anexo C**.

3.14. Objetivo.

Lograr una eficiente seguridad de los espacios acuáticos jurisdiccionales, que garantice la seguridad del transporte marítimo, las actividades productivas, la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación, la seguridad de las vías navegables y de los puertos, la protección del ambiente marino costero, y la prevención y neutralización de los actos ilícitos en los espacios acuáticos jurisdiccionales.

3.15. Alcance de la propuesta.

La presente propuesta está dirigida principalmente al personal de mar, que son quienes realizan sus labores diarias en el ambiente marino costero y que se encuentran sometidos al Código de Policía Marítima, así como a los miembros del Comando de Guardacostas que son quienes dan cumplimiento a dicho cuerpo legal, por tener atribuciones de Autoridad Marítima.

3.16. Fundamentación de la propuesta.

La propuesta consiste en una actualización al Art. 370 del Código de Policía Marítima vigente, con el objetivo de mejorar las capacidades de Las Capitanías, las mismas que como autoridad marítima nacional ejercerán tareas para mantener la soberanía nacional, ejecutar y controlar el cumplimiento de convenios e instrumentos internacionales y demás normas legales y reglamentarias vigentes.

3.17. Diseño de la propuesta.

La propuesta de reforma al Código de Policía Marítima en el aspecto monetario que se presenta para el análisis respectivo, se la realiza tomando en consideración la relación que existe con el Salario Básico Unificado vigente, la Canasta Familiar en la región Costa y el Salario promedio del país, lo cual permite similar a otras reformas de carácter legal administrativo y financiero del Sector Público.

De acuerdo a fuente oficial (INEC) se detalla los productos de la Canasta Familiar nivel Costa. Al imponer sanciones administrativas por incumplimiento, estos valores no afectan directamente a los grupos de consumo, sino a ciertos productos (indumentaria, misceláneos) los cuales en la mayor parte de los casos no son de adquisición mensual.

ANÁLISIS DE LA RELACIÓN INFLACIÓN – REMUNERACIÓN

Se considera la estructura fija del gasto en bienes y servicios establecida en enero 2007 para un Hogar tipo de cuatro miembros con 1.60 perceptores de Remuneración básica unificada

**BASE: Enero 2007 = 100
OCTUBRE 2017**

No. Orden	Grupos y Subgrupos de Consumo	Encarecimiento Mensual	Costo Actual en Dólares	Distribución del ingreso actual**	Recuperación en el consumo	
					En Dólares	% del Costo
1	TOTAL	-0,56	500,04	700,00	-199,96	-39,99
2	ALIMENTOS Y BEBIDAS	-1,18	211,24	255,94	-44,70	-8,94
3	Cereales y derivados	-3,91	38,66	39,62	-0,96	-0,19
4	Carne y preparaciones	0,68	36,45	38,62	-2,17	-0,43
5	Pescados y mariscos	0,73	7,43	11,35	-3,92	-0,78
6	Grasas y aceites comestibles	0,27	8,96	10,27	-1,30	-0,26
7	Leche, productos lácteos y huevos	0,41	27,67	29,54	-1,87	-0,37
8	Verduras frescas	-5,08	14,37	28,01	-13,64	-2,73
9	Tubérculos y derivados	1,12	12,99	13,58	-0,59	-0,12
10	Leguminosas y derivados	-1,69	5,51	14,31	-8,79	-1,76
11	Frutas frescas	-3,34	13,43	21,46	-8,03	-1,61
12	Azúcar, sal y condimentos	-1,05	6,87	7,11	-0,24	-0,05
13	Café, té y bebidas gaseosas	-1,03	6,48	8,68	-2,20	-0,44
14	Otros productos alimenticios	-0,22	1,54	2,17	-0,62	-0,12
15	Alim. y beb. consumidas fuera del hogar	-0,19	30,86	31,24	-0,38	-0,08
16	VIVIENDA	0,95	118,86	130,47	-11,61	-2,32
17	ALQUILER	1,37	80,43	80,43	0,00	0,00
18	Alumbrado y combustible	0,00	19,32	19,32	0,00	0,00
19	Lavado y mantenimiento	0,28	17,13	19,47	-2,34	-0,47
20	Otros artefactos del hogar	-0,95	1,97	11,24	-9,27	-1,85
21	INDUMENTARIA	0,45	41,34	168,75	-127,41	-25,48
22	Telas, hechuras y accesorios	-0,67	3,35	8,34	-5,00	-1,00
23	Ropa confeccionada hombre	0,91	19,52	57,68	-38,16	-7,63
24	Ropa confeccionada mujer	-0,04	15,94	91,28	-75,34	-15,07
25	Servicio de limpieza	1,60	2,54	11,45	-8,91	-1,78
26	MISCELANEOS	-1,21	128,60	144,84	-16,24	-3,25
27	Cuidado de la salud	0,11	26,33	32,82	-6,49	-1,30
28	Cuidado y artículos personales	0,18	15,25	21,06	-5,82	-1,16
29	Recreo, material de lectura	-9,13	16,44	17,29	-0,85	-0,17
30	Tabaco	0,12	13,15	13,83	-0,68	-0,14
31	Educación	0,00	20,72	23,12	-2,40	-0,48
32	Transporte	0,00	36,71	36,71	0,00	0,00

Ilustración 13 El cálculo del ingreso Familiar Mensual del hogar tipo no incluye los fondos de reserva mensualizados.

De igual manera; y en base a estadísticas oficiales del INEC, los productos que más consumo realizan los hogares, alcanza solo un 48%, que son adquiridos conforme a detalle adjunto:

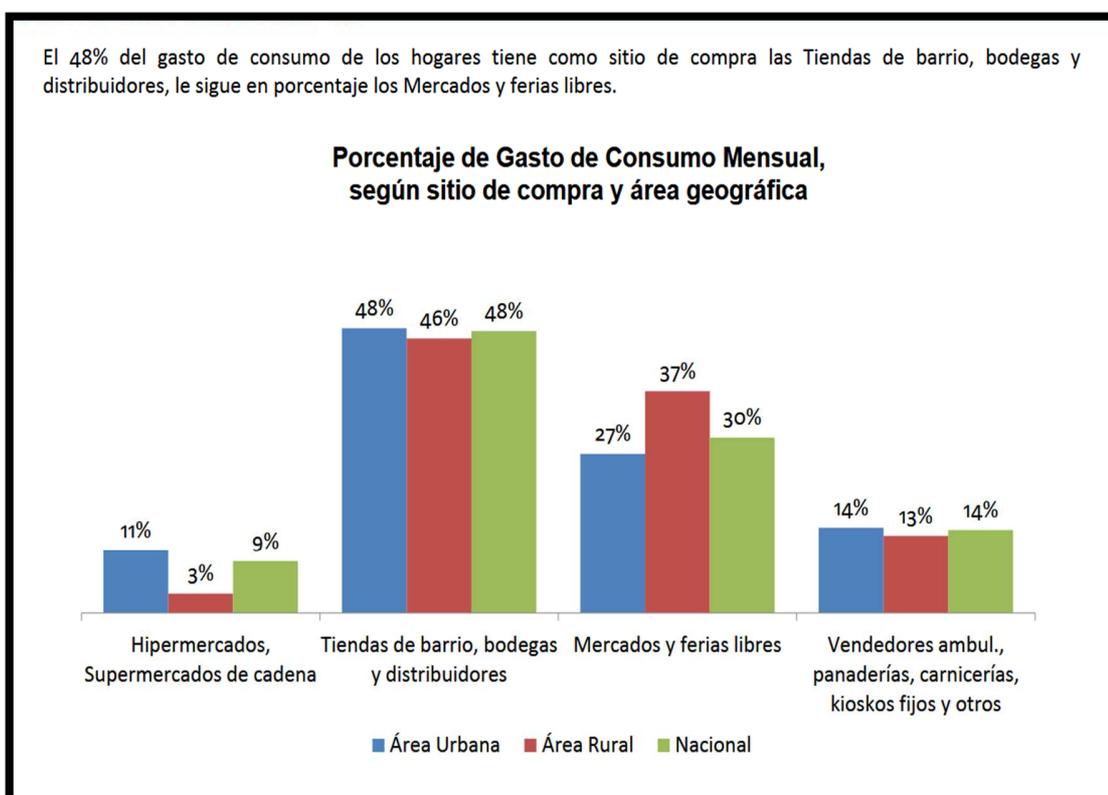


Ilustración 14 Porcentaje de gasto de consumo mensual
Fuente: INEC

Así también con el siguiente cuadro se demuestra el ingreso familiar disponible del mes (1.60 perceptores de la Remuneración Básica Unificada)

REMUNERACIÓN BÁSICA UNIFICADA 1/.	\$ 375,00
INGRESO TOTAL MÍNIMO	\$ 375,00
1/12 DECIMO TERCERA REMUNERACIÓN	\$ 31,25
1/12 DECIMO CUARTA REMUNERACIÓN 2/.	\$ 31,25
Ingreso mensual mínimo mensual total de un perceptor	\$ 435.70
Ingreso familiar mensual de 1.60 perceptores de la remuneración sectorial unificada.	\$ 700.00

Tabla 9 Tabla del saldo promedio de familias a nivel nacional
Fuente: INEC

En base a lo expuesto, se evidencia que el objetivo está dirigido a una actualización razonable del Art. 370 (Sanciones) del Código de Policía Marítimo, el cual se encuentra enmarcado y amparado por la Constitución (*art. 302, 303*), además es muy notorio que no perjudica la economía familiar del personal de mar, debido a que el sueldo básico unificado percibido de un servidor público es de \$ 375,00; tomando en consideración que de acuerdo al INEC el ingreso familiar promedio es de 700,00 (actualizado a octubre del 2017) sin embargo se considera que los gremios artesanales o personal de mar tienen un ingreso diferente que bien puede variar, ya sea con valores similares o superiores, debido a que su faena no se rige a un horario determinado, si consideramos los gastos de usufructo estos también varían de acuerdo a los convenios o compromisos de los intervinientes, sin embargo para obtener el cumplimiento de las normativas propuestas, se considera los parámetros oficiales del INEC, lo cual es legal ya que está inmerso dentro de las políticas de la Administración Pública del Ecuador, conforme a la Ley para la transformación Económica del Ecuador (*Código Tributario Codificación, Arts. 22, 41, 103, 122, 123, Todas las normas vigentes en las que se haga mención a valores en moneda nacional (sucre) ya directamente, ya utilizando sistemas de indexación como salarios mínimos vitales o unidades de valor constante, deberá entenderse que los montos correspondientes pueden ser cuantificados o pagados por su equivalente en dólares de los estados Unidos de América, a la relación fijada por el Art. 1 de la Ley de Régimen Monetario y Banco del Estado*); A esto se concluye que enmarcado a derecho, el C.P.M. promoverá e impulsará el desarrollo normal de actividades, haciendo prevalecer la concienciación de los deberes y responsabilidades del personal de mar, cuyos actos estarán alineados al cumplimiento y conformación de una nueva era de cambio altruista y soberano de apoyo, servicio y cooperación responsable con las Capitanías de Puerto.

Propuesta de Reforma:**Multas por infracciones:**

Infracciones marítimas, son las acciones u omisiones, realizadas por ciudadanos nacionales o extranjeros, por negligencia, impericia, imprudencia o inobservancia de la norma. Las infracciones serán juzgadas y sancionadas por el Capitán de Puerto.

Clasificación de las infracciones marítimas.- Según su gravedad, las infracciones determinadas son de primera, segunda, y tercera clase. (De acuerdo al análisis realizado por las Capitanías de Puerto)

Infracciones marítimas de primera clase.- Las infracciones marítimas de primera clase son las siguientes y serán sancionadas con una multa del **10% de un SBU vigente**, multiplicado por el tonelaje de arqueo bruto de la embarcación:

- 1) No acudir a tiempo al zarpe del buque ocasionando un retraso del mismo;
- 2) Navegar con motores fuera de borda diferentes a los que se encuentren registrados en su documentación y sin autorización;
- 3) Realizar trabajos de reparación de mantenimiento de las naves o artefactos navales en zonas de playa, sin la debida autorización;
- 4) Incumplir las normas de navegación para prevenir choques y abordajes, sin que existan heridos o pérdida de vidas humanas y/o daños materiales a terceros;
- 5) Embarcar o desembarcar pasajeros y/o carga en general en muelles o embarcaderos con destino diferente o no autorizados;
- 6) Realizar maniobras inadecuadas sin poner en peligro la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación y el ambiente marino.

- 7) Botar basura o desechos sólidos, no autorizados, a los espacios acuáticos nacionales; sin perjuicio de otras acciones legales correspondientes;
- 8) No comparecer, sin causa justificada, a la citación del Capitán de Puerto, o audiencia del Jurado de Capitanes;
- 9) Navegar con equipos defectuosos, averiados, o teniéndolos operativos sin emplearlos;
- 10) Navegar sin zarpe otorgado por la Capitanía de Puerto; con documentos caducados de la nave o de la tripulación o sin documentos.
- 11) Negar el embarque o no brindar las facilidades a las autoridades debidamente autorizadas por la Capitanía de Puerto, en el cumplimiento de sus funciones;
- 12) No acudir o demorarse, en calidad de práctico, al arribo o zarpe de la nave, ocasionando un retraso de la maniobra;
- 13) No registrar los actos o contratos de naves, dentro de los siguientes 30 días de haberse celebrado dichos actos;
- 14) No informar a la Capitanía del Puerto su arribo hasta dos horas posteriores;
- 15) Atracar, abarloar o varar una nave o artefacto naval para realizar trabajos, en un dique, astillero, varadero o factoría naval que no cuente con los respectivos permisos o documentos que le acrediten su actividad;
- 16) Realizar trabajos de mantenimiento o reparación a naves o artefactos navales sin los permisos o documentos que autoricen su actividad;
- 17) No reportar a la Capitanía de Puerto un siniestro o suceso marítimo;
- 18) Emplear embarcaciones menores no autorizadas en la faena de pesca;

- 19) Emitir falsas alarmas de emergencia, o usar indebidamente estaciones de radio, pitos, sirenas o señales pirotécnicas a bordo de una embarcación;
- 20) No cumplir con las disposiciones emitidas por el servicio de tráfico marítimo, sin poner en riesgo la seguridad de la vida humana en el mar, seguridad de la navegación o el ambiente marino;
- 21) Emitir disposiciones erróneas en cumplimiento de funciones en el servicio de tráfico marítimo, sin poner en riesgo la seguridad de la vida humana en el mar, seguridad de la navegación o el ambiente marino;
- 22) Embarcar o desembarcar personal o carga sin la autorización correspondiente;
- 23) Desembarcarse sin autorización del Capitán, afectando a la seguridad de la nave;
- 24) No retirar el naufragio y sus restos, o material proveniente de la nave, en el plazo ordenado por la Capitanía de Puerto;
- 25) Movilizar una nave o artefacto naval, conociendo que existe una orden de embargo, secuestro o prohibición de zarpe, sin autorización de la Capitanía de Puerto, siempre y cuando no sea por situación de emergencia;
- 26) Desactivar, inhabilitar, o portar en mal estado el dispositivo de monitoreo de naves o artefactos navales;
- 27) Causar o promover indisciplina a bordo de naves o artefactos navales; siempre que el hecho no constituya delito;
- 28) No acatar disposiciones de la Capitanía de Puerto o del personal de las unidades de la Armada del Ecuador en funciones de policía marítima;

Infracciones marítimas de segunda clase.- Las infracciones marítimas de Segunda Clase son las siguientes y serán sancionadas con una multa del **25% de un (SBU) vigente**, multiplicado por el tonelaje de arqueo bruto de la embarcación:

- 1) Navegar sin la dotación mínima de seguridad;
- 2) Exceder la capacidad de pasajeros o carga autorizada al zarpe o durante la navegación;
- 3) Embarcar personas no autorizadas en tráfico internacional, sin perjuicio de otras acciones legales correspondientes;
- 4) Utilizar una embarcación en actividades distintas para la que está clasificada y autorizada; sin perjuicio de otras acciones legales correspondientes;
- 5) Navegar en áreas protegidas sin autorización o sin cumplir los procedimientos establecidos, sin perjuicio de otras acciones legales correspondientes;
- 6) Zarpar y navegar en una nave o artefacto naval, conociendo que existe una orden de secuestro, embargo, retención o prohibición de zarpe, sin perjuicio de otras acciones legales correspondientes;
- 7) Realizar maniobras de salvataje de buques o extracción de restos de naufragio, sin autorización de la Capitanía de Puerto;
- 8) Desembarcar tripulantes o pasajeros enfermos sin la autorización de la Capitanía de Puerto y del representante de la Autoridad Sanitaria;
- 9) No prestar auxilio a personas que se encuentren en peligro en los espacios acuáticos, sin haber existido riesgo para la tripulación o la nave;
- 10) Dejar abandonada una nave o artefacto naval sin causa justificada;
- 11) Construir, modificar o desguazar una nave o artefacto naval, sin las autorizaciones contempladas en la ley;

- 12) No entregar a la autoridad competente las especies náufragas y procedentes de echazón encontradas en los espacios acuáticos;
- 13) Cargar, desembarcar o transportar mercancías peligrosas sin cumplir las normas de seguridad;
- 14) Navegar sin dispositivos de navegación, salvamento o de prevención de la contaminación conforme las normas establecidas al tipo y actividad de la nave;
- 15) Operar terminales portuarios, terminales petroleros, instalaciones flotantes, muelles, varaderos, plataformas fijas costa afuera y toda instalación que estuviera ubicadas en las playas o riberas de ríos, sin los materiales y equipos reglamentarios para la prevención y control de la contaminación;
- 16) No cumplir con las disposiciones emitidas por el servicio de tráfico marítimo, poniendo en riesgo la seguridad de la vida humana en el mar, seguridad de la navegación o el ambiente marino; sin perjuicio de las acciones legales pertinentes;
- 17) Permitir que personas no autorizadas tomen el mando de la nave;
- 18) No retirar obstáculos a la navegación en los plazos concedidos por la Capitanía de Puerto;
- 19) Navegar al mando o de guardia en una nave, en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias sujetas a fiscalización;
- 20) Arrojar a un fondeadero o canal navegable materiales que constituyan peligro para la navegación; siempre que el hecho no constituya delito;
- 21) Realizar maniobras inadecuadas poniendo en peligro la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación y el ambiente marino.
- 22) Desembarcarse antes de terminar la maniobra de practica;

- 23) Verter sólidos o líquidos contaminantes en los espacios acuáticos; sin perjuicio de otras acciones legales correspondientes;
- 24) Navegar en aguas interiores sin autorización;
- 25) Incumplir las normas de navegación para prevenir choques y abordajes, existiendo heridos o pérdida de vidas humanas y/o daños materiales a terceros; sin perjuicio de las acciones legales correspondientes.

Infracciones marítimas de tercera clase.- Las infracciones marítimas de tercera clase son las siguientes y serán sancionados con multas en Salarios Básicos Unificados (SBUs), como a continuación se indica:

- 7) Abandonar a pasajeros o tripulantes en puertos extranjeros, entre 5 SBU y 10 SBU;
- 8) Realizar trabajos de exploración científica, levantamientos hidrográficos o instalación de ayudas a la navegación, sin la autorización respectiva, entre 15 SBU y 20 SBU;
- 9) Ejecutar eventos o competencias acuáticas sin autorización de la autoridad competente y Capitanía de Puerto, entre 10 SBU y 20 SBU;
- 10) Realizar acciones en los espacios acuáticos que comprometan la seguridad de las personas, navegación, o de los bienes entre 10 SBU y 20 SBU; siempre que el hecho no constituya delito;
- 11) Navegar con el Certificado de Responsabilidad Civil por Daños Causados por Contaminación, caducado, entre 80 SBU y 100 SBU;
- 12) Verter hidrocarburos y/o sustancias nocivas al ambiente marino, por negligencia y/o impericia, 500 SBUs, sin perjuicio de las acciones civiles y/o penales a que hubiere lugar.

3.18. Metodología de la Propuesta.

La reforma al Art. 370 del Código de Policía Marítima se lo realiza en base a la relación que existe con el Salario Básico Unificado (SBU) vigente, tomando en consideración las reformas de carácter legal administrativo y financiero del Sector Público. Con lo cual se dará una duración indefinida que se vaya acoplado al SBU.

Conclusiones

- Con el conocimiento de las leyes y normativas del actual Código de Policía Marítima por parte del personal de mar, existe una falta de respeto e interés en su cumplimiento, anexando la poca importancia a las multas tipificadas, ha generado un incremento e incumplimiento progresivo a la legislación; dificultando el normal desarrollo de las actividades en el mar.
- La normativa del Código de Policía Marítima, ha sido aplicado de manera incompleta, ya que si bien es cierto se ha llegado a citar en un porcentaje aceptable, pues no así, se ha sancionado a la totalidad de los mismos, evidenciando de este suceso, un incremento notorio en las infracciones entre los años (2016-2017).
- Con las información otorgada por CAPSAL, se demuestra la reducida cooperación y el incremento de contravenciones que se suscitan a diario por parte del personal de mar; lo cual amerita la urgente atención que deben dar las autoridades, para una inmediata actualización al Código de Policía Marítima, específicamente a los valores monetarios.

Recomendaciones

- Considerar que la labor y compromiso que tiene el Comando de Guardacostas en su constante y permanente vigilancia, es prioritario para la Armada del Ecuador; se actualice las normas y reglamentos que se ejecutan, ya que su esfuerzo es irrespetado, por las múltiples contravenciones del personal de mar.
- Reformar la normativa estudiada, en razón de que la coacción monetaria, es demasiado blanda, y sus multas no equivalen en proporción a los hechos, generándose ínfimos valores, que no permiten alcanzar el objetivo que se busca, crear a través de sanciones correctivas una conciencia propia, que genere un correcto funcionamiento del desarrollo social.
- Considerar una oportuna y urgente actualización del Código de Policía Marítima, priorizando el aspecto económico, cuyos valores por multas son irrisorios e ignorados diariamente, lo que impide ejercer un mejor control, a fin de neutralizar todas las actividades ilícitas y alcanzar una concienciación a todo el personal de mar.

Bibliografía

- Armada del Ecuador. (2014). *Concepto Estratégico Marítimo*. Obtenido de Armada del Ecuador: <http://www.armada.mil.ec/transparencia-2/concepto-estrategico-maritimo-2014/>
- Armada del Ecuador. (s.f.). *Misión y Visión*. Recuperado el 01 de Noviembre de 2017, de Armada del Ecuador: <http://www.armada.mil.ec/mision-y-vision/>
- ASAMBLEA NACIONAL. (1959). *Reglamento a la Actividad Marítima*. Obtenido de <http://www.apg.gob.ec/files/reglamentoalaactividadmaritima.pdf>
- Bustamante, F. (Julio de 2010). *Asamblea archiva proyectos de reformas a Policía Marítima*. Obtenido de http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=202887
- Congreso Nacional. (1960). *Código de Policía Marítima*. Quito.
- MINISTERIO DE DEFENSA; MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. (2015). *Normativa Jurídica de Ecuador*. Obtenido de <http://www.oficial.ec/decreto-723-designense-competencias-atribuciones-delegaciones-ministerio-transporte-obras-publicas>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2008). *Reglamento a la Actividad Marítima*. Obtenido de http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/04/LOTAIP2015_REGLAMENTO-A-LA-ACTIVIDAD-MARITIMA.pdf
- MTOP, Subsecretaría. (2015). *Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial*. Obtenido de <http://www.obraspublicas.gob.ec/puertos-y-transporte-maritimo-y-fluvial/>

Ortiz, A. (02 de Noviembre de 2012). *Asamblea Nacional República del Ecuador 2013 - 2017*. Obtenido de <http://www.asambleanacional.gob.ec/es/201211018847/noticias/boletines/proyecto-de-reformas-al-codigo-de-policia-maritima-fue-tramitado-en-primer-debate.html>

República, P. d. (9 de Julio de 2015). Obtenido de <http://www.oficial.ec/decreto-723-designense-competencias-atribuciones-delegaciones-ministerio-transporte-obras-publicas>

Sampieri, R. H. (s.f.). *Metodología de la Investigación*. Obtenido de <http://www.pucesi.edu.ec/web/wp-content/uploads/2016/04/Hernandez-Sampieri-R.-Fernandez-Collado-C.-y-Baptista-Lucio-P.-2003.-Metodologia-de-la-investigacion-Mexico-McGraw-Hill-PDF.-Descarga-en-linea.pdf>

SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL. (2008). *Normativa Jurídica de Ecuador*. Obtenido de http://www.apg.gob.ec/files/decreto_11111.pdf

Vásquez, B. (29 de Agosto de 2017). *El Comercio*. Obtenido de <http://www.elcomercio.com/tendencias/ministeriodedefensa-felipevega-armada-fuerzasarmadas-controlmaritimo.html>

Vera, E. (2016). *La Zona Económica Exclusiva del Ecuador y los Medios para la protección de sus recursos*. Salinas.

