



**Università
degli Studi
di Ferrara**

DOTTORATO DI RICERCA IN

"DIRITTO DELL'UNIONE EUROPEA E ORDINAMENTI NAZIONALI"

CICLO XXXV

COORDINATORE Proff. Professor Giovanni De Cristofaro

“OBLIGACIONES INTERNACIONALES RELATIVAS A LA CRIMINALIDAD EN EL MAR Y
LA ACTUACIÓN DEL ECUADOR”

Settore Scientifico Disciplinare IUS/13

Dottorando

Dott. Pontony Zumárraga

Tutore

Prof.ssa. Serena Forlati

Anni 2019/2023

DEDICATORIA

A mis hijos, que me permiten ver más allá de mi existencia.

A la familia, por ser el soporte fundamental para ser cuanto se es.

A la vida, que permite alcanzar cuanto le corresponde a cada uno.

A Dios, por permitir cuanto ocurre....

.... sus implicaciones y consecuencias en la vida.!!!

AGRADECIMIENTO

El agradecimiento a la Armada del Ecuador por permitirme participar del programa de Doctorado bajo el convenio con la Universidad de Ferrara, gracias a cuya investigación se ha podido contribuir fehacientemente a la actualización y desarrollo del Derecho Marítimo en Ecuador.

Y, un especial agradecimiento a la Profesora Serena Forlati, tutora en la presente investigación, quien ha sabido guiar decididamente, orientando al suscrito para que los resultados de la presente estén acorde a las exigencias de la actualidad y vanguardia del Derecho, contribuyendo a la búsqueda de mejores alternativas para enfrentar los retos que las circunstancias altamente cambiantes del presente, exigen de cada profesional del Derecho, con mayor razón en este ámbito del Derecho Marítimo que engloba múltiples ramas que especifican esta materia, más aún al considerarse como un particularismo ecléctico abarcando al derecho internacional como interno, al derecho público como privado, al derecho penal como civil, administrativo, laboral, etc., y que lo han individualizado como Derecho Marítimo, no solo Derecho del Mar ni solo Derecho de la Navegación.

A todos quienes estén interesados en ahondar y criticar la presente investigación, que no hará sino engrandecer esta nobilísima materia, el Derecho Marítimo, en su vasta extensión.

RESUMEN

La presente investigación provee el sustento necesario, basado en la metodología científica para exponer, aquellos ilícitos que se cometen en el mar, y más específicamente en la alta mar, considerada patrimonio de la humanidad. En el ámbito marítimo el delito debe ser considerado con ciertas particularidades, teniendo delitos de carácter o de jurisdicción universal -como la piratería o el transporte de esclavos, apatridia-, y otros que se constituyen de reprensión obligatoria por los Estados, acorde al Derecho Internacional –como el narcotráfico, terrorismo, delincuencia organizada, migración ilegal y trata de personas. pesca ilegal no declarada y no reglamentada, actos ilícitos contra la seguridad de la navegación, transmisiones no autorizadas-dejando otros como potestativos del Estado del buque que ejercerá la función de policía marítima -como el caso de los delitos contra la protección del ambiente y biodiversidad por contaminación marina, contrabando de mercaderías, combustible, construcción de artefactos navales no permitidos, siniestros marítimos, actos que atenten contra la seguridad del Estado Ribereño- pero su actuación se puede efectuar solo con el consentimiento de su Estado de Bandera, salvo acciones de resarcimiento de daños o indemnización por violación o sin causa probada.

Las potestades del Estado en la mar, en el delito, amerita observar múltiples aspectos, empezando por el área geográfica en que se encuentra, siendo el primer análisis de jurisdicción y competencia; la nacionalidad del presunto infractor y del buque. Estos aspectos tienen zonas grises escasamente abordadas. Así, se considera el ejercicio de la soberanía contemplándose como Estado de Bandera, Estado Ribereño y Estado Rector de Puerto, con especificaciones acorde a las circunstancias. De aquí que se vuelve imprescindible relevar el ámbito internacional para enfrentar al delito, así como las disposiciones domésticas, mediante una adecuada gobernanza, orientada a la obtención del mejor mecanismo para anular esta amenaza en el mar.

Ecuador está buscando adentrarse plenamente en el ordenamiento internacional, acogiendo los estándares correspondientes. Por lo cual, es necesario subrayar y enunciar los múltiples aspectos que el Derecho Internacional presenta, más aún en cuanto a los usos lícitos del mar, así como los delitos que se presentan en la alta mar, espacio de uso común de la Comunidad Internacional y así, resaltar las responsabilidades de control, verificación y supervigilancia. El caso de Galápagos y su resguardo especial, es analizado acorde a sus distintas consideraciones de protección, debe resaltarse los actos ilícitos que podrían generarle afectaciones.

La discusión de las conductas que se han contemplado como ilícitas así como los mecanismos para hacerles frente, es materia fundamental en la presente investigación, y, al mismo tiempo, luego de analizar las normas, el medio, los usos del mar, los actos ilícitos, el expresar, definir y relatar acciones que soportan y sostienen el empleo de la fuerza legal de los Estados para enfrentar dichos ilícitos: mecanismos, procedimientos y protocolos que se vuelven obligatorios para actuar legitimidad y legalidad internacional.

Con esto, acorde a la potestad legislativa soberana, especificar la autoridad judicial y las acciones legítimas en precautelación de sus intereses o del bien jurídico a proteger, dentro el ámbito de jurisdicción específico y acorde a las potestades que faculta el Derecho Internacional del Mar. Se verifica, aquellas acciones consideradas como legítima defensa, tanto de orden personal, grupal, estatal o comunitario, las dos primeras, incluidas en el ámbito interno del derecho penal como causales de exclusión de antijuridicidad y las dos últimas como literalmente legítima defensa individual y colectiva en las relaciones entre Estados, acorde a la Carta constitutiva de la Organización de las Naciones Unidas.

ABSTRACT

This research provides the necessary support, based on the scientific methodology to expose those crimes that are committed at sea, and more specifically on the high seas, considered the heritage of mankind. In the maritime sphere, crime must be considered with certain particularities, having crimes of universal jurisdiction -such as piracy or the transport of slaves, statelessness-, and others that are of obligatory repression by the States, according to International Law -such as drug trafficking, terrorism, organized crime, illegal migration and human trafficking, illegal, unreported and unregulated fishing, unlawful acts against the safety of navigation, illegal broadcasting-, leaving others as optional for the State of the vessel that will exercise the maritime police function -such as the case of crimes against the protection of the environment and biodiversity due to marine pollution, smuggling of goods, fuel, construction of non-permitted naval devices, maritime casualties, acts against the security of the Coastal State - but its action can only be carried out with the consent of its Flag State, except for actions for damages or compensation for violation or without proven cause.

The powers of the State at sea, in the crime, merit observing multiple aspects, starting with the geographical area in which it is located, being the first analysis of jurisdiction and competence; the nationality of the alleged offender and of the vessel. These aspects have gray areas that are scarcely addressed. Thus, the exercise of sovereignty is considered as Flag State, Coastal State and Port State, with specifications according to the circumstances. Hence, it is essential to take into account the international sphere in order to confront the crime, as well as the domestic provisions, through adequate governance, aimed at obtaining the best mechanism to nullify this threat at sea.

Ecuador is seeking to enter fully into the international order, embracing the corresponding standards. For this reason, it is necessary to emphasize and enunciate the multiple aspects that international law presents, especially with regard to the lawful uses of the sea, as well as the crimes that occur in the high seas, a space of common use of the international community, and thus highlight the responsibilities of control, verification and oversight. The case of Galapagos and its special protection is analyzed according to its different protection considerations, highlighting the illegal acts that could affect it.

The discussion of the behaviors that have been considered unlawful and the mechanisms for dealing with them is fundamental to this research and, at the same time, after analyzing the norms, the environment, the uses of the sea, the unlawful acts, and expressing, defining and describing actions that support and sustain the use of the legal force of States to address these unlawful acts: mechanisms, procedures, and protocols that become mandatory to act with international legitimacy and legality.

With this, according to the sovereign legislative power, specify the judicial authority and the legitimate actions to protect their interests or the legal property to be protected, within the scope of specific jurisdiction and according to the powers granted by the International Law of the Sea. It is verified, those actions considered as self-defense, whether of personal, group, state or community order, the first two, included in the internal scope of criminal law as grounds for exclusion of unlawfulness and the last two as literally individual and collective self-defense in the relations between States, according to the Charter of the United Nations Organization.

INDICE

DEDICATORIA	1
AGRADECIMIENTO.....	2
RESUMEN.....	3
ABSTRACT	4
INDICE	5
INTRODUCCION	8
CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO Y JUSTIFICACIÓN CIENTÍFICA	14
1. PROBLEMA	16
2. TEORÍA GENERAL Y SUSTANTIVA.....	18
3. OBJETIVOS PRINCIPAL Y SECUNDARIOS	20
4. JUSTIFICACIÓN Y METODOLOGÍA	21
5. ARTICULACIÓN ENTRE TEORÍA, OBJETIVOS Y METODOLOGÍA.....	22
6. HIPOTESIS JUSTIFICACIÓN Y METODOLOGÍA	24
CAPÍTULO II: GENERALIDADES, FUENTE DE LAS OBLIGACIONES	26
1. ANTECEDENTES.....	33
a. Sustento Histórico	33
b. Normas jurídicas aplicadas en el ámbito marítimo	35
c. Consideración jurídica asignada al mar.....	37
d. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.....	41
2. EJERCICIO DE LA SOBERANÍA EN EL MAR	45
a. Estado rector de bandera, ERB.....	48
b. Estado ribereño, ER.....	49
c. Estado rector de puerto, ERP.	50

3.	CONCLUSIONES AL SEGUNDO CAPÍTULO	5353
CAPÍTULO III. SITUACIÓN DEL ACCIONAR SOCIAL EN CONTRASTE CON LA		
CRIMINALIDAD EN EL MAR..... 55		
1.	GENERALIDADES.....	56
2.	GOBERNANZA Y GOVERNABILIDAD DEL MAR.....	59
	a. Gobernanza del Mar.....	60
	c. Gobernanza marítima en el Ecuador.....	62
3.	ORDENAMIENTO MARÍTIMO	67
	a. Ordenamiento jurisdiccional del mar.....	67
	b. Áreas más allá de la jurisdicción de los Estados.....	62
4.	ECUADOR Y SU ORDENAMIENTO ESPACIAL MARÍTIMO.....	68
	a. Archipelago de Colón o islas Galápagos.....	77
	b. Galápagos, parte de las Zonas Marinas Protegidas.....	78
	c. Zona Marina Especialmente Sensible y Zona a Evitar de Galápagos.....	80
	d. Galápagos como parte de los Corredores Marinos en el Océano Pacífico....	87
	d. Proteccion de especies en área de influencia.....	90
5.	FUENTES DE LAS OBLIGACIONES PUNIBLES EN EL MAR.....	97
6.	ACTIVIDADES O CONDUCTAS PUNIBLES EN EL MAR	102
	a. Piratería	103
	1). Tratamiento internacional	104
	2). Tratamiento en el orden interno.....	111
	b. Tráfico de sustancias estupefacientes o psicotrópicas por mar	132
	1). Tratamiento internacional	119
	2). Tratamiento en el orden interno.....	126
	c. Migración ilegal y trata de personas por mar	132

1).	Tratamiento internacional	133
2).	Tratamiento en el orden interno	136
d.	Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, Pesca INDNR	168
1).	Tratamiento internacional	140
a).	Comisión Interamericana del Atún Tropical, CIAT.....	147
b).	Comisión Permanente del Pacífico Sur, CPPS	148
c).	Organizaciones regionales de ordenación Pesquera, OROP's	150
2).	Tratamiento en el orden interno	154
e.	Actos ilícitos contra la seguridad de la navegación.....	118
1).	Tratamiento internacional	162
2).	Tratamiento en el orden interno	165
f.	Contaminación marina	168
1).	Tratamiento internacional	168
2).	Tratamiento en el orden interno	175
g.	Construcción de artefactos navales o medios no permitidos.....	180
1).	Tratamiento internacional	181
2).	Tratamiento en el orden interno	183
h.	Contrabando de mercaderías por mar.....	186
1).	Tratamiento internacional	186
2).	Tratamiento en el orden interno	193
7.	CONCLUSIONES AL TERCER CAPÍTULO	194
CAPÍTULO IV: DERECHO OPERACIONAL NAVAL		199
1.	CONCEPTUALIZACIÓN	199
2.	GENERALIDADES.....	204

a.	El edicto del príncipe y el derecho de angaria.....	204
b.	El curso marítimo	207
c.	La captura marítima, apresamiento o derecho de presa marítima	207
d.	Situación jurídica de buques y bienes	209
3.	ADMINISTRACIÓN DE LA VIOLENCIA LEGAL.....	219
a.	Legítima defensa comunitaria y estatal	220
b.	Legítima defensa personal y de la unidad naval.....	223
4.	EMPLEO DE MEDIOS NAVALES.....	228
5.	MECANISMOS DE EJERCER DERECHOS	231
a.	Derecho de inspección y visita.....	232
b.	Derecho de persecución o persecución caliente	234
c.	Riesgos, factores de riesgo y amenazas.....	236
6.	CONCLUSIONES AL CUARTO CAPÍTULO	238
	REFLEXIÓN FINAL	240
	BIBLIOGRAFÍA.....	243
	LISTADO DE SIGLAS Y ACRÓNIMOS.....	270

INTRODUCCIÓN

Al abordar el tema de la represión de las actividades ilícitas en el mar, bajo la perspectiva del Ecuador, pero al mismo tiempo, bajo el marco jurídico del ordenamiento internacional, en primera instancia se buscó definir, describir las diversas causas, explicar las circunstancias que se han venido presentando en las aguas aledañas a las de jurisdicción, soberanía y derechos de soberanía de Ecuador, se ha interpretado en la presente investigación como las “OBLIGACIONES INTERNACIONALES RELATIVAS A LA CRIMINALIDAD EN EL MAR Y LA ACTUACIÓN DEL ECUADOR”.

Como preámbulo, en el aspecto marítimo se buscó brindar un mejor entendimiento de la integralidad del Derecho Marítimo, su diferencia con el Derecho del Mar y el Derecho de la Navegación; haciendo el recuento histórico de las normas de conducta que han servido para justificar o buscar un ordenamiento en el mar, sus diferentes usos y actividades a desarrollarse en su medio, lo cual ha derivado en que se presenten acciones contrarias al ordenamiento de actualidad internacional. Estos temas han servido para que existan diversos enfrentamientos en primera instancia entre particulares, luego entre las Naciones, para finalmente, estipularse cierto ordenamiento generalizado entre los Estados especificando las conductas que se consideran contrarias al buen orden internacional, así como los mecanismos para enfrentarlas, neutralizarlas y oportunamente juzgarlas. Se evidencian falencias en las normas que requiere contar con mecanismos especiales para evitar el incremento del malestar social, fruto de estas acciones irregulares.

Bajo este contexto, real, de probada vigencia y actualidad, con el auxilio de la historia del derecho, que sirve de base y fundamento para tener claro la deontología y ontología jurídica aplicable a los temas del mar, resaltando la incidencia en el desarrollo de las actividades de la población nacional que tiene como una fuente de ingresos sustancial las actividades que se desarrollan en el mar, especialmente el turismo y la pesca, que proveen, de igual forma, un incentivo para la ejecución de múltiples actividades irregulares. Con la aclaración de su relevancia real y actualidad, es meritorio resaltar también la relevancia científica, que con mayor razón en el ámbito marítimo se acoge a la consiliencia, buscando la unión de los diversos conocimientos especificados en cada área para contar con una aprehensión, entendimiento y aplicación consecuente, pero en forma armónica y estandarizada con el Derecho Internacional. Puesto que el Derecho Marítimo es a la vez, público y privado, internacional e interno, y de orden civil, administrativo, penal y operacional, se vale de múltiples instituciones o figuras específicas de un ámbito que se interpolan en otro. Ecuador se encuentra en la fase de la adecuación de su legislación interna acorde a los lineamientos del Derecho Internacional.

Ahora bien, contando con el marco teórico y justificación científica, de forma articulada se explica el abordaje de la investigación para que, con la teoría general que en la parte marítima han permitido explicar las circunstancias y orientación de la sociedad en función de las normas marítimas, y la teoría sustantiva, que ha permitido ahondar en las conductas que se consideran contrarias al ordenamiento jurídico, especialmente como actos punibles o delitos graves perseguibles por todo Estado. Se expresa metodológicamente el paradigma evidenciado, en la alta mar, bajo la tergiversación de bien común, es decir, al pertenecer a todos, nadie se encarga de cuidarlo, de proteger de los abusos cometidos por quien ostenta mayor capacidad o poder, por lo cual el problema que resalta es resaltante del accionar de los buques de distinta bandera que efectúan algunos usos y actividades consideradas contrarias al ordenamiento tanto interno como internacional, por lo cual incurren en infracciones a las que deben tomarse las acciones pertinentes, especialmente por parte de

los buques de Estado destinados a este efecto, en calidad de Policía Marítima, y que con la presente investigación, se contará con mecanismos y acciones a ser ejecutadas en procedimientos operacionales acogidos por el Estado que bien podrían luego internacionalizarse mediante instrumentos jurídicamente vinculantes.

En el primer capítulo se especifica la fundamentación científica, el abordaje al problema, la teoría general y la sustantiva, resaltando el objetivo principal y secundarios; la implantación de procedimientos acorde a distintos instrumentos jurídicos internacionales, que ameritan plasmarse en acciones prácticas, protocolos y procedimientos reales para evitar la ocurrencia, así como evitar su incidencia. Así, se busca como objetivo general del estudio, que los derechos de soberanía de Ecuador y por ende de su Armada, se vean respaldados por el derecho y una adecuada aplicación, sumado a los objetivos adicionales planteados. La justificación y metodología son expresadas claramente, la fundamentación histórica, el análisis de actualidad normativa, para de igual forma visualizar las mejoras que se han venido presentando durante la investigación, al resaltar aspectos que en Ecuador no se los había evidenciado, basado en la metodología investigativa documental, de tipo cualitativa, buscando la comprensión de la realidad sometida al análisis e interpretación fáctica para la búsqueda de las alternativas de acción del gobierno y del Estados. Toda esta comprensión resultante, se ve articulada entre la teoría, la búsqueda de los objetivos trazados y la metodología empleada a fin de resaltar las acciones que la sociedad organizada debe efectuar ante la ocurrencia de conductas antijurídicas en el mar y especialmente en la alta mar, donde se cuenta con una responsabilidad compartida por toda la Comunidad Internacional.¹

El conjunto de todos estos elementos permite exponer para posteriormente validar la hipótesis planteada metodológicamente con sus variables independientes -los instrumentos jurídicamente vinculantes, la libertad del mar y el accionar de la Policía Marítima-, y las variables dependientes –enfocadas en la precautelación tanto de recursos vivos como del ambiente, su biodiversidad y el accionar de los Estados en general- capaces de influir en el tiempo de repercusión del problema, que para este efecto es inmediato. Se tiene un problema semiestructurado, cuya solución ha sido fundamentada en criterios subjetivos y de difícil cuantificación, pero siempre teniendo como fin último la búsqueda del bienestar de la población, vista como una integralidad especial, en el caso de Ecuador, dada su particularidad de Galápagos, Patrimonio Natural de la Humanidad. Así se distingue al sistema y suprasistema, evidenciando la salida degradada del sistema y su afectación al suprasistema, y que es al que se enfoca las acciones correctivas, buscando corregir esa degradación en el sistema, que en la presente investigación es Ecuador, su organización interna y las acciones que son adoptadas por la Armada del Ecuador para hacer frente a dicha degradación y que afectarían al suprasistema, la Comunidad Internacional en su conjunto.

En el segundo capítulo se empieza a abordar el problema partiendo de lo general a lo particular. Desde el ámbito histórico al entendimiento de la actualidad en el ámbito marítimo, constituyéndose en fuente de las obligaciones marítimas actuales, y que

¹ Mucho se habla sobre lo que se entiende por Comunidad Internacional y que para algunos doctrinarios no cabe tal concepto, no existe sino ambigüedades tanto en su origen como en su definición, sin embargo, se puede indicar que acorde a la definición semántica es la calidad de común, el conjunto de personas de una localidad, conjunto de personas vinculadas por características o intereses comunes, y, extrapolado en el Derecho Internacional el conjunto de naciones unidas por acuerdos políticos y económicos. Es por esto, la Comunidad Internacional es el conjunto de países que deciden actuar conjuntamente, o bien, todos los países con influencia internacional, cuya identidad y soberanía sean reconocidas y que decida participar en debates y toma de decisiones globales. Rocard, Michel; ¿Qué es la comunidad internacional?; Project Syndicate; 2023. Verificado en <https://www.project-syndicate.org/commentary/defining-the-international-community-s-role-and-responsibility-by-michel-rocard/spanish>, <https://dle.rae.es/comunidad>

posteriormente se ahonda en el aspecto punitivo. De donde se entiende la zonificación actual del mar y las diversas acciones que se asignan a los Estados, así como aquellas que son comunes a toda la Comunidad Internacional. Se aborda la aclaración de los aspectos básicos el Derecho Marítimo, el Derecho del Mar y el Derecho de la Navegación, tomado este último como parte o ejercicio de una actividad, especialísima tal como se constituye el Derecho Portuario, el Pesquero, el Medio Ambiental Marino Costero, el del Transporte Acuático, aunque se expresa su nexos y coligamiento en los elementos, aunque con orientación final distinta en cada caso.

Se ha puesto énfasis especial en el análisis histórico, dado que se hace necesario el análisis de los hechos del pasado, para poder entender el presente y poder proyectarse al futuro, que es hacia donde se busca orientar el ámbito práctico de la presente investigación. Se enlistan y subrayan las normas aplicadas en los distintos niveles de avance técnico científico de la sociedad, de donde se alcanza a entender el fundamento de las figuras jurídicas en el orden marítimo que se presentan en la actualidad, de igual forma se hace un recuento de la consideración jurídica aplicada al mar, desde el inicio de las etapas jurídicas de la humanidad que permiten explicar con facilidad y fundamento la zonificación efectuada por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y que por lo cual su diferenciación al ser fruto de la evolución histórica de sus instituciones, cuenta con un asidero universal que permite alinear los resultados de la investigación en acciones prácticas, empleando los medios que se disponen, valiéndose de métodos y procedimientos que ameritan ser enunciados, reafirmados, operativizados para conseguir la valoración adecuada de la Comunidad Internacional, al exponer como acciones ineludibles del accionar de todo Estado, extrapolando el caso del Ecuador.

Así con el análisis del ejercicio de la soberanía en el mar, desde normas consuetudinarias hasta plasmarse en instrumentos jurídicamente vinculantes, en las diferentes zonas en el mar, ameritó la explicación de las nuevas figuras de aplicación de esta soberanía por parte de los Estados, siendo en su calidad de Estado Rector de Bandera, considerando al buque como la ficción jurídica de ser una porción flotante del territorio del Estado en donde sea que se encuentre navegando, de Estado Ribereño, en virtud de la imperiosa necesidad de precautelar el orden, la seguridad y sobretodo los derechos de los nacionales en tierra firme, que podrían verse afectados por el paso de los “territorios flotantes” de otros Estados, y, Estado Rector de Puerto, en igual, forma para precautelar la seguridad de los nacionales, de su condición de sitio de abrigo al recibir a los buques de otra bandera en sus zonas portuarias, bahías, radas o facilidades portuarias.

Al presentar la situación actual en la interacción de los individuos y Estados en el orden marítimo, en el tercer capítulo se exponen los criterios de gobernabilidad y gobernanza, así como de algunas de las herramientas empleadas para su consecución y vigencia. Se presenta el ordenamiento marítimo fundamentado, aunque no exclusivamente, en la Constitución de los Mares, y de igual manera se realiza un breve recuento histórico para entender el ordenamiento positivado en esta norma internacional, resaltando los instrumentos que han venido a complementarla, así como, de cuanto amerita su culminación en la protección de la biodiversidad, -que es otro de los aspectos que la presente investigación contribuirá a resguardar con las acciones a ser efectuadas-. Se expone las zonas marinas protegidas, las distintas clases y particularidades de cada una, empezando por el organismo que define, respalda y ratifica su justificación fundamentadamente, zonas especiales como los corredores marinos especialmente para la protección de la biodiversidad de las especies, así como se expone el punto crítico actual que es el que denota a las áreas más allá de la jurisdicción de los Estados, especialmente

enfocándose en la consecución del objetivo de Desarrollo Sostenible 14 para la conservación y uso sustentable del mar y sus recursos, se expresa las acciones y esfuerzos para lograr plasmar en un nuevo instrumento vinculante para la Comunidad Internacional.

Es ahora que resaltan las conductas que se tornan en actividades punibles, el aspecto penal marítimo tanto a nivel internacional como interno o propio de cada Estado. Derivado de las fuentes de las obligaciones orientadas al ámbito punitivo en la mar. Se precisa cada una de aquellas que el desarrollo progresivo del derecho ha plasmado como ilícitos, empezando por la piratería, abordando elementos estrechamente relacionados con este concepto. El polizonaje, motín abordo, apatridia distinguiéndolo del refugiado, actos de terrorismo, toma de rehenes. Se hace un recuento de la consideración en Ecuador de este tema, que, se debe expresar que está en vía de enmendar las falencias evidenciadas acorde a la adopción de acciones correspondientes, especialmente bajo la figura penal de la obligatoriedad del doble conforme o doble tipificación del delito, es decir, no basta la tipificación en la norma internacional si no está plasmada en la norma penal interna. Se individualiza a la migración ilegal por mar, la trata de personas que de igual forma se constituyen como nuevas formas de esclavismo moderno, y el trato que se ha venido brindando en el Ecuador para enfrentar esta amenaza. Debe resaltarse a los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, así como la afectación a las plataformas emplazadas, que se ha vuelto de extrema vigencia y la cual puede generar el apareamiento de conflictos internacionales, por lo cual amerita la adopción de las acciones para la prevención de estos ilícitos.

El tráfico de sustancias estupefacientes o psicotrópicas por mar, guarda singularidades que ameritan conocerlas para enfrentar con eficiencia este flagelo, expresando las causas que dificultan la adopción de acciones para su neutralización. La construcción de artefactos navales no permitidos tales como submarinos, sumergibles o similares o bien, lanchas rápidas que pese a atentar contra la vida de sus ocupantes, se prefiere asumir el riesgo por el incentivo que la actividad ilícita provee, que especialmente están orientados a contribuir con el flagelo del transporte de estupefacientes. En igual forma, fruto de la investigación se están adoptando las acciones para tipificar en el ámbito interno estas conductas ilícitas.

La pesca no deseada contemplada como ilegal, no declarada y no reglamentada es analizada acorde a las normas específicas, tanto de su ordenación como de su aprovechamiento, con las particularidades de las organizaciones de ordenamiento pesquero y las obligaciones tanto de responsabilidad de la bandera, así como de los puertos a los que arriben los pesqueros. Así se aclara por el mérito de la investigación y el accionar de Ecuador las diversas organizaciones relacionadas como la Comisión Interamericana del Atún Tropical, la Comisión Permanente del Pacífico Sur, la organización Regional de Ordenamiento Pesquero del Pacífico Sur, y, la Comisión de Pesquerías del Pacífico Occidental y Central, que exigen un trato especial en el ordenamiento interno de Ecuador y que recientemente daría como resultado la actualización de su legislación en materia de pesquería y acuicultura.

El contrabando de mercaderías, junto con las acciones fiscales o de fiscalización de los Estados, también es especificada ahora incluyendo a la pesca, o a los diversos tipos de mercadería o mercancía embarcada y por ende con acciones específicas al respecto. En cuanto a la contaminación marina, se expresan sus orígenes, las circunstancias que vuelven ilícito, así como ciertas circunstancias que justifican la misma, que pese a ser contraria a los objetivos de la Comunidad Internacional, no son punibles, pero se expone la necesidad de la prevención, la lucha y reparación correspondiente. No toda contaminación es punible, pero si debe ser remediable y buscarse los medios para el efecto, especialmente en la alta

mar, en que la libertad de navegación ha enmascarado la misma como un hecho normal de la navegación, y si se suma ciertos aspectos de contaminación modernas como armas y desechos químicos, nucleares, compuestos orgánicos persistentes, agentes biológicos experimentales, o bien genéticamente modificados, es que se vuelve de plena vigencia la neutralización pertinente.

Ya para el análisis en el aspecto de control, de reacción, de la planificación de las acciones para efectivizar el control en acciones previas, concurrentes y posteriores que deben ser adoptadas para enfrentar las amenazas de las consecuencias que las conductas punibles ocasionan en los territorios, enfocándose en el capítulo cuarto, el análisis en el Ecuador de donde fácilmente y *mutatis mutandis* pueden extrapolarse sus acciones hasta lograr uniformidad sea mediante un instrumento vinculante o sea con la sola reiteración de actos capaz de constituirse en costumbre jurídica.

El analizar el Derecho Operacional Naval que se constituye en la sumatoria de elementos que, mientras no aparezca codificado en alguna norma, debe entenderse como el conjunto de normas derivadas de las ramas del derecho pertinentes, derecho penal, policial, aduanero, militar, fiscal, laboral, administrativo, que regulan el ámbito de las operaciones militares o bien, de Policía Marítima. Derivando de la doctrina colombiana, -que por su experticia se encuentra en la vanguardia en la lucha contra los ilícitos en el mar-, se hace un recuento de normas enfocadas en la precautelación de la humanidad, pertinentes en cuanto al fondo y objetivo final al aplicarlas en el alta mar.

Se citan figuras que en el Derecho Marítimo se han presentado como el edicto del príncipe o el derecho de angaria, el corso, la captura marítima, el derecho de presa marítima o apresamiento, para luego evidenciar las diversas circunstancias jurídicas que se pueden presentar como la expropiación forzosa, confiscación, incautación, embargo, retención, decomiso, comiso penal, requisición militar, requisa, y, el abandono de naves, por las implicaciones jurídicas que se derivan.

De igual forma se analiza las formas de la administración de la violencia legal, es decir, del uso racional y progresivo de la fuerza, en las circunstancias que se pudieren presentar, dado que esta es la modalidad que debe ser empleada en cuanto a la neutralización de los ilícitos, así como de respuesta inmediata en caso de acciones ilegales de fuerza de presuntos infractores sea a nivel individual o colectivo, valiéndose de los medios que se disponen en el medio marino.

Se ha ubicado en niveles a la respuesta legítima como comunitaria y estatal, así como personal y de la unidad naval, a fin de diferenciar de lo que se especifica en la norma positivada como legítima defensa individual y colectiva para los Estados, dejando el ámbito personal para su administración interna, en este caso se hace la especificación para Ecuador como legítima defensa, estado de necesidad y cumplimiento de una orden legítima de autoridad competente, cada una con sus requisitos o exigencias particulares, pero todas como causal de exclusión de responsabilidad penal interna.

Se opina del empleo de medios navales, buques y aeronaves, sus procedimientos y las operaciones que deben cumplirse para lograr la misión planteada. Se resaltan los mecanismos para ejercer estos derechos, especialmente en uso del derecho de visita e inspección y eventualmente de persecución, considerando los riesgos, factores de riesgo y amenazas, para la optimización de los resultados en una acción de Policía Marítima.

Finalmente y como reflexión postrera, se expone los argumentos que permiten la validación de la tesis planteada, justifican el abordaje al problema y situación problemática expuesta, y validan las acciones que deben ser adoptadas por Ecuador, y que podrían ser extrapoladas a otros Estados en función del resguardo de la obligación de precautelar los intereses de la Comunidad Internacional, del buen orden jurídico de la sociedad, neutralizando aquellos actos contrarios al adecuado accionar de la sociedad, en este caso en la mar, aplicando los fundamentos y principios del Derecho Marítimo Internacional y del Derecho Internacional del Mar, respaldando su accionar en precautelación del Patrimonio Natural de la Humanidad, especialmente efectuando las acciones de control previas para evitar las consecuencias negativas de las conductas consideradas ilícitas o irregulares, constituyéndose así el claro aporte al desarrollo progresivo del derecho en esta materia, resaltando las obligaciones internacionales relativas a la criminalidad en el mar.

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO Y JUSTIFICACIÓN CIENTÍFICA

La particularidad de una de las ramas más antiguas del Derecho, el Derecho Marítimo, ha ido adquiriendo gran relevancia por las implicaciones de trascendencia a nivel mundial. El comercio internacional, se efectúa esencialmente por este medio marino, cuyo particularismo ha ido especificando ramas específicas que abordan cierto ámbito de competencia.

La salvaguardia de la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación marítima, y la prevención de la contaminación marina por buques, se ha constituido una triada que orienta los aspectos básicos cuya aplicación en cada uno de los espacios acuáticos considerados, teniendo como base fundamental, los principios abordados en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, CONVEMAR o la Constitución de los Mares, que positivó el Derecho Internacional Consuetudinario, de cuyos postulados se traducen derechos, facultades, privilegios, responsabilidades y obligaciones para los Estados parte, según la materia y aspectos tratado, así como se constituyen en Derecho Consuetudinario Internacional para los Estado no parte.

Acorde al Derecho Internacional, cada Estado ha tenido que adecuarse para realizar especificaciones en el elemento constitutivo fundamental la “soberanía”² a fin de que se aplique tanto a los buques cuyos responsables, -propietario, armador, y otras calidades que se evidenciarán, sus tripulaciones y pasaje-, han ampliado su aplicación o pertinencia especificándose en la calidad de Estado Ribereño, ER, Estado Rector de Bandera, ERB, y Estado Rector de Puerto, ERP, que se irá profundizando acorde al abordaje de los temas expuestos.

Al no existir una policía universal, las acciones de los distintos Estados, han venido plasmándose en forma dispersa en cada uno de los instrumentos internacionales que especifican compromisos que son asumidos.³ Por tanto, especialmente las Fuerzas Navales, las Marinas de Guerra o las Armadas de los Estados, han especificado un “Derecho Operacional” como aspecto orientador fundamental de sus acciones de orden público e internacional, que busca el sustento necesario al aplicar la fuerza pública para cumplir con los objetivos y fines de cada Estado, adecuadamente plasmados en los instrumentos internacionales capaces de catalizar la fuerza naval y constituirse impositivamente en mecanismo coercitivo/coactivo efectivo, eficiente y eficaz en la consecución de los objetivos orientados al Bien Común de la Humanidad.

Como supuestos de carácter general,⁴ y que, en forma articulada, orientan al abordaje, así como el desarrollo de la investigación, la teoría sustantiva, es decir aquella que emitirá conceptos específicos sobre el presente problema de carácter e incidencia marítimos,⁵

² Soberanía vocablo que proviene del latín “*superanus*” y éste a su vez de “*super*” encima y la terminación o sufijo “-ano” pertenencia, así se tiene que es el que tiene autoridad sobre los demás, o sea, el que tiene la calidad de soberano, supremo, que corresponde a un Estado independiente, alteza o excelencia no superada en cualquier orden inmaterial, es decir entonces Soberanía es el poder que no admite otro poder.

Recuperado de <https://dle.rae.es/soberan%C3%ADa?m=form>

³ Convención de Viena sobre el derecho de los tratados, 23-MAY-1969; U.N. Doc A/CONF.39/27 (1969), 1155 U.N.T.S. 331. Entró en vigencia el 27-ENE-1980. En vigor para Ecuador con la adhesión depositada con el R.O. # 6 del 28-ABR-2005. Acorde al principio del Art. 26, que señala al “*Pacta Sunt Servanda*” o “Lo pactado obliga” observando el principio de “*Rebus sic Stantibus*” o sea “En ese estado de cosas o si se mantienen así las cosas”.

⁴ Chamorro, Francisco; PhD; Notas de Aula; “Metodología de la Investigación Científica”; Academia de Guerra Naval; Curso Superior Militar; enero-julio de 2022.

⁵ Una especificación relacionada con este aspecto se puede verificar en la traducción empírica de la teoría, así como especifica los tipos de investigaciones relacionadas.

Corbetta, Piergiorgio; “Metodología y Técnicas de investigación Social”; Edit. Closas-Orcoyen, S.L.; Madrid, España; 2010; p-31.

relacionados con normas y estándares internacionales y la aplicación de la legislación doméstica en forma extendida. La consideración de que en la alta mar, AM, al ser asignada a la humanidad en su conjunto, cuyo paradigma⁶ -aquello que efectivamente pertenece a todos, realmente no pertenece a nadie- y por tanto, las acciones que se efectúen, carecerían del respaldo de la Comunidad Internacional. No obstante, el apareamiento de distintos instrumentos internacionales, la voluntad de ciertos Estados que, con una visión mucho más amplia, buscan aplicar la “sostenibilidad” para el beneficio de las actuales y las futuras generaciones.

Se especifica la “trazabilidad” para el mejor entendimiento de la conducta de la Comunidad Internacional, así como las acciones de los Estados -en forma conjunta, combinadas, coordinadas y complementarias- que solo se puede conseguir con la colaboración internacional, en que, resaltando el “Bien Común de la Humanidad”, evidencie la importancia de buscar esta sostenibilidad, más aún en cuanto se trata de elementos que están siendo sujetos a la investigación científica -como se puede puntualizar la “biodiversidad” que se puede encontrarse en esta zona, cuyo entendimiento y aprovechamiento serán de gran beneficio colectivo-, considerando la tendencia global de aumento poblacional, el incremento de sus necesidades alimenticias y de insumos para hacer frente a nuevas amenazas, solventando así a nuevas exigencias -tecnología abstraída de los fondos marinos, de sus recursos naturales-, así como la alternativa de supervivencia en general de la especie humana.

El paradigma evidenciado, es el nivel más general de la teoría. Sus conceptos básicos proveen la creencia que han venido determinando en el accionar de la Comunidad Internacional en las aguas internacionales, lo cual ha tergiversado su orientación en forma dañina. Ahora bien, los principios generales del Derecho, van a permitir, una vez aclarados y entendidos los hechos y circunstancias cuyos principios se ven afectados, llegando a constituirse como aquellas conductas a las que se denominan “infracciones” y estas, en su abanico de posibilidades -como crímenes, delitos, contravenciones, faltas administrativas-, van a evidenciar que se hace necesario tomar acciones en calidad de “Policía Marítima” por parte de los Estados. Así, contando con causas o motivos razonados, fundados, o fundamentados, deban actuar sobre los eventuales infractores a bordo de sus naves así como en las de otra bandera, en aplicación de los principios básicos del “6-PCR”⁷ de los recursos vivos y no vivos, en procura de los intereses de la Humanidad en su conjunto.⁸

1. PROBLEMA

Al haberse evidenciado aspectos marítimos derivados del accionar de buques de distintas banderas, -entiéndase como soberanía extendida de otros Estados-, efectuando algunas actividades en Ecuador, en las cercanías de las zonas de exclusividad económica

⁶ Una amplia explicación se puede verificar en los ámbitos de investigación científica en cuanto a la aplicación del positivismo, post positivismo, teoría crítica y constructivismo considerados como los paradigmas que sustentan la investigación científica, como direcciona la aproximación que tiene el investigador hacia el fenómeno de estudio.

Ramos, Carlos Alberto, Psic.; “Los paradigmas de la Investigación científica”; Av. Psicol. 23(1) 2015; Enero-julio; p-9-17

⁷ Se podría emplear el término “6-PCR” que ha buscado contemplar todos los aspectos o más bien, los verbos rectores de actividades de control de actos ilícitos y protección ambiental, así:

- 6 P: prudencia, previsión, prevención, precaución, precautelación y protección;
- 6 C: cooperación, coordinación, colaboración, contribución, concienciación, y, concientización;
- 6 R: rehacer, reusar, reutilizar, reducir, reciclar, y, regenerar.

⁸ Consideradas como acciones de Policía Marítima a las que se ejecuta por parte de los buques de guerra o buques de estado debidamente autorizados para ejercer las facultades conferidas por un tratado, especialmente al ejercer el derecho inspección, visita y persecución; sea en la AM, o en cualquiera de las zonas especificadas, gozando de la inmunidad soberana pertinente, y al mismo tiempo asignando responsabilidad al Estado de Bandera. CONVEMAR; Arts. 31, 110 y 111.

continental e insular, -como la pesca que está siendo observada en calidad de ilegal, no declarada o no reglamentada que ocurran periódica y recurrentemente, acorde al comportamiento de las masas de agua, por ende de sus nutrientes y de la biota consecuente-, sumado a otros innumerables aspectos que derivan en múltiples delitos como piratería, narcotráfico, terrorismo, migración ilegal, trata de personas, explotación laboral, delincuencia organizada transnacional en su conjunto.

El hecho de que las corrientes marinas tanto provenientes del norte como del sur confluyen en el espacio acuático del Ecuador, es decir permite contar con especies tanto de aguas cálidas como frías, atrayendo las consiguientes pesquerías y amenazas correspondientes de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, contaminación marina, ilícitos considerados como nuevas formas de esclavitud en el trabajo de la gente de mar. Actualmente, se buscan alternativas para la actuación de la Comunidad Internacional, agilidad en la respuesta de las organizaciones especializadas como las regionales de ordenamiento pesquero, de seguridad en general, organismos especializados de la ONU, y de organismos no gubernamentales e intergubernamentales con incidencia en sus múltiples campos de acción.

Estas inconductas en el mar, han generado una gran alarma internacional principalmente originada por la pesca intensiva que realizarían, de múltiples especies objetivo, indiscriminadamente y su eventual afectación a la biomasa cuya integridad, representa fragilidad en su integralidad. Esta biomasa, en algunos casos, no posee suficientes estudios científicos relacionado con la variación de elementos que interactúan y por ende de las especies vulnerables, como son las especies altamente migratorias o transzonales, y eventualmente, su incidencia en las aguas nacionales o de jurisdicción, a más de las violaciones a las normas de las organizaciones regionales de regularización y ordenamiento pesquero. Ecuador, está buscando alternativas para enfrentar a esta situación problemática en aplicación de los principios citados y sobre la base del Derecho Internacional mediante la aplicación de los mecanismos coercitivos contemplados en los instrumentos internacionales, teniendo una especial consideración a la jurisdicción penal. La Armada se limita a evitar la incidencia de sus acciones en el territorio ecuatoriano.

Las líneas de investigación sobre este ámbito, abarcan temas específicos y puntuales, como por ejemplo el trabajo pesquero, las condiciones de dicho trabajo. Esto ha permitido contemplar, un presunto esclavismo pesquero, así como de trata de personas, lo cual puede ser contrastado con los elementos de seguridad marítima, cumplimiento de estándares como las normas de trabajo, titulación, condiciones de guardia y entrenamiento para la tripulación de pesqueros.⁹

Se contemplar la integralidad o universalidad que el campo del Derecho Marítimo provee. Los temas son abordados bajo esta perspectiva.¹⁰ Por esta razón, el enfoque del presente trabajo está orientado a brindar esa visión integral, generalizada, en cierta forma indivisible, y ante la cual, se hace necesario adoptar las acciones por parte de los ER's, para la consecución de los intereses generales de la Comunidad Internacional, basándose en el principio de la colaboración y cooperación internacional como guía y elemento orientador

⁹ McDonal, Gavin; "Thousands of ocean fishing boats could be using forced labor – we used AI and satellite data to find them"; The Conversation's Newsletter; 2021; <https://theconversation.com/thousands-of-ocean-fishing-boats-could-be-using-forced-labor-we-used-ai-and-satellite-data-to-find-them-152166>

¹⁰ Al respecto se contempla esta integralidad en los cursos regulares que se han efectuado tanto bajo el auspicio de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, UNODC, en el curso "Derecho del Mar y delincuencia marítima" curso efectuado en julio del 2021, así como en el curso "Operaciones navales de vigilancia en el mar" efectuado en octubre a noviembre de 2022 por el Instituto Internacional de Derecho Humanitario, Sanremo, Italia.

del empleo de la Fuerza organizada en el mar, bajo responsabilidad de las Armadas de los Estados. Su accionar debe estar claramente especificado: objetivos, procedimientos, protocolos y el eventual uso de la fuerza para hacer frente a las amenazas, en calidad de infracciones a ser neutralizadas.

El enfoque del problema¹¹ entonces ya no es en aguas nacionales -MT y AI-, sino en aguas internacionales -ZC parte de la ZEE-, y especialmente en la AM, en donde, al existir las libertades específicas, no permite tener claridad en cuanto a las responsabilidades, cuyas limitaciones deben ser especificadas, todo derecho termina cuando empieza a afectar el derecho de los demás. Los buques de bandera de un Estado al afectar derechos de los ER's o inclusive Estados Sin Litoral, o bien, buques de otra bandera, sus actividades a desarrollar deben estar limitadas acorde a la incidencia que se presente entre estos Estados afectados, y, en este caso, acorde a los intereses de la Comunidad Internacional, en virtud de la condición de Patrimonio de la Humanidad.

El accionar de los buques y de sus tripulaciones, debe por tanto enmarcarse en los estrictos lineamientos especificados en las normas internacionales. Una acción inadecuada trae consigo responsabilidades indemnizatorias para el ERB, en este caso de la Armada del Ecuador y la acción de resarcir los eventuales daños, no se dispone de los fondos provisorios para el efecto. Caso especial es contemplar la acción de repetición en contra de los responsables del cometimiento de dicho acto carente de sustento, errónea o inadecuadamente efectuado. Es, imprescindible que el personal de la Armada del Ecuador, y de toda la institucionalidad del Estado, conozca al detalle los aspectos propios de su responsabilidad, estableciendo mecanismos y protocolos para cumplir con el mandato otorgado. Lo expuesto justifica el que se haya destinado los recursos humanos, materiales y tecnológicos para conocer, entender, enfrentar y modificar la situación problemática surgida en el ámbito de su accionar y con esta investigación, contribuir a tener claramente definidos los lineamientos y directrices que deben ser implantados, acogidos por el Estado y buscar la internacionalización mediante la suscripción de los instrumentos más adecuados pertinentes.

2. TEORÍA GENERAL Y SUSTANTIVA

En el presente trabajo investigativo, se cuenta como Teoría General,¹² a proposiciones interrelacionadas, entrelazadas en forma lógica y procedente en aspectos marítimos. Pese a que lo adecuado es que se contemplen todos los ámbitos o materias que el medio y actividad marítimas conciernen. De igual forma es lógico y entendible que el avance del pensamiento, de la ciencia, técnica y tecnología, acarrea un desarrollo progresivo del Derecho, al cual se está presto a colaborar en cada espacio académico que sea pertinente. En el presente estudio e investigación, no solo es pertinente el análisis teórico y académico, sino que busca ir un poco más allá, al adecuar a la práctica los elementos teóricos, capaz de optimizar la gestión de los encargados de hacer cumplir la ley en los espacios marítimos.

¹¹ Para el establecimiento del problema en la presente investigación, se fundamenta en una aplicación a lo especificado en el planteamiento del problema relacionado con el proceso de la investigación cualitativa, buscando acoger a las exigencias planteadas con los seis elementos fundamentales objetivos, pregunta de la investigación, justificación, viabilidad, deficiencias en el conocimiento del problema y definición del ambiente o contexto.

Hernández Sampieri, Roberto, et. Al.; "Metodología de la Investigación"; Edit. Mc Graw Hill; Sexta Edición; México D.F.; México; Cap. 12: el inicio del proceso cualitativo: planteamiento del problema, revisión de la literatura, surgimiento de las hipótesis e inmersión en el campo,

¹² En la consideración de Teoría definida como el conjunto de proposiciones relacionadas de manera orgánica, que se formulan con un alto grado de abstracción y generalización respecto a la realidad, se deducen de hechos empíricos que se producen con regularidad y de las que pueden inferirse predicciones empíricas, que es lo aplicado en este aspecto. Al diferenciar como General o Sustantiva se lo efectúa en función al detalle con el que se aborda cada tópico o materia de investigación. Corbetta, Ob. Cit; p-71

La sociedad, en su conjunto ha depositado su confianza en las Armadas, y, Ecuador no ha sido la excepción. Esta es la motivación para buscar a través de la interdisciplinariedad y particularismo a más de la autonomía científica, normativa-legislativa, jurisdiccional y, en una gran medida, con tinte didáctico, en función a englobar organizadamente aspectos distintos de otras especificidades del Derecho como se constituye el derecho civil, registral, societario, laboral, aduanero o fiscal, para enfocándose en el aspecto penal especialmente, se evidencien aspectos constitutivos de conductas que ameritan el procedimiento concordante con la legislación punitiva del Estado. De igual forma, se tiene elementos que van a necesitar aclaraciones del derecho de la navegación, pesquero, del transporte acuático, medio-ambiental marino-costero, naviero y portuario. Una mayor consideración se tiene en la explicación y especificación del Derecho del Mar, especialmente en cuanto a la zonificación u ordenamiento marítimo, de sus usos del mar en estas zonas, así como aquellas acciones que están en contra de lo especificado como de beneficio para la colectividad internacional, especialmente en el aspecto extractivo pesquero.

En el Derecho Marítimo, así como el Derecho, del Mar confluyen elementos que deben ser abordados desde una perspectiva del Derecho Internacional, así como a la par de aspectos del derecho interno o doméstico. Los estándares internacionales adquieren una gran notoriedad, principalmente bajo responsabilidad de organismos especializados de la ONU, aunque sin agotarlos. No obstante, también se explican normas generales que relacionan planes y programas, especialmente planes de acción cuyas derivaciones indudablemente inciden en acciones que involucran decisiones de órganos como el Consejo de Seguridad o la misma Asamblea General de la ONU

Entonces, con la especificación de la Teoría General, se cuenta con la parte científica de un menor nivel de abstracción¹³ que involucran a las consideraciones teóricas específicas que dan lugar a las deferencias o aplicación de conceptos básicos de soberanía, fuerza, poder y dominio, la teoría de poderes para aterrizar en las aplicaciones de ER, ERB, y ERP. Una posición de vanguardia que busca profundizarse es la gobernabilidad y gobernanza, consideraciones teóricas específicas a la realidad social que estudia y analiza, desde una perspectiva combinada. Se cita elementos doctrinarios importantes que contribuyen a la gobernanza del mar como se han constituido los Libros Blanco, Azul y Verde, especialmente promulgados por la Unión Europea

Se tiene también en la presente tesis, las especificaciones de las conductas punibles, su marco jurídico aplicable en su particularismo aplicado en su ocurrencia en la mar, de donde se desprenden elemento y aspectos orientadores del accionar de los Estados. Acorde a estas acciones, el brazo ejecutor de los Estados indudablemente se constituyen las Armadas, fundamentado en su legislación doméstica.

De aquí se desprende la abstracción del Derecho Operacional. El desarrollo específico del Derecho en este ámbito marítimo, que tiene por objeto la adopción de acciones en procura del cuidado de los intereses nacionales, poniendo énfasis en el uso de la fuerza legal de los Estados, en los mecanismos para ejercer o validar los derechos contemplados, mediante acciones de inspección, visita o persecución caliente, y, en consideración a los factores de riesgo o amenazas, adoptar las acciones como las especificadas en cuanto a la legítima defensa en sus múltiples acepciones.

¹³ Chamorro, Francisco; PhD; Notas de Aula; "Metodología de la Investigación Científica"; Academia de Guerra Naval; Curso Superior Militar; enero-julio de 2022.

Se abordan temas desde el punto de vista internacional, haciendo acotaciones de carácter regional o inclusive binacional. Teniendo como base la norma doméstica se busca interpolar o extrapolar, según el caso, la mejor adecuación de las posibles o eventuales acepciones para adecuar la legitimidad y licitud de las distintas acciones a ser adoptadas, y que son indispensables para cumplir con los objetivos específicos de la presente investigación, fundamentados en esta teoría sustantiva.

De las proposiciones técnicas, regularidades empíricas y conceptos observados se constituyen en el sustento de las decisiones relevantes sobre las dos etapas o técnicas de recolección y valoración de datos. Se pone énfasis en la legislación y doctrina internacional, pero de igual forma se especifican aspectos que, pese a ser Derecho Positivo vigente, para el caso de Ecuador, dichos aspectos son tomados como Derecho Internacional Positivado vigente, aunque no en vigor y, por tanto, también adoptado como referencia, en cumplimiento de los principios constitucionales que dispone la Carta Magna en Ecuador para todo servidor público, así no exista norma positivada vigente, o más aún, así exista una norma positivada vigente pero contraria a la ejecución de los principios consagrados en la Constitución de la República.

3. OBJETIVOS PRINCIPAL Y SECUNDARIOS

Como meta a alcanzar en el presente trabajo investigativo es el ahondar en los temas marítimos que van a traer incidencia en cuanto a la investigación deontológica y la pertinente implantación de los diferentes instrumentos jurídicos internacionales que prevén la obligación de contrastar y combatir determinadas conductas contempladas punibles o que en todo caso, sirven de sustento para la implementación de medidas operacionales justas y adecuadas por parte de la Armada, aterrizándolas en protocolos y acciones prácticas y reales, acordes a cada caso específico cuya derivación o especificidad dependerá de las circunstancias reales que se presenten, especialmente orientadas a evitar la ocurrencia de distintos tipos de ilícitos como la depredación del mar, entre otros.

Se estudiará como Ecuador implementa estas herramientas con el objetivo de ampliar los conocimientos operacionales, debidamente sustentados en los estándares internacionales y definir la adecuada o más oportuna acción de la Policía Marítima, distinguiendo las acciones a seguir, en cuanto a la ocurrencia de actos irregulares de todo tipo que van a constituirse amenazas a la paz y buen orden de la Comunidad Internacional, sirve de sustento para la implantación de nuevos y mejorados estándares internacionales en determinados aspectos específicos de orden técnico marítimo, teniendo como base el accionar propio en los espacios aledaños a las zonas de derechos de soberanía de Ecuador y por parte de su Armada, con sus buques y tripulaciones.

Adicional al objeto fundamental de la presente investigación, indudablemente también se busca alcanzar como objetivos añadidos que guardan relación con la razón fundamental del trabajo:

- Denotar los distintos aspectos que históricamente y derivados del accionar humano, ha sido acogidos en el Derecho Marítimo, cuyos postulados y principios son de plena vigencia y actualidad, tanto nacional como internacional, de orden mundial, enfocado en la criminalidad efectuada en la alta mar.
- Traducir estos estándares internacionales, reafirmando la búsqueda de alternativas válidas para sustentar el resguardo de la sostenibilidad en los recursos marinos,

capaz de llegar a constituirse en un elemento esencial en el desarrollo de los Estados.

- Concienciar a todo el ámbito científico académico y de orden jurídico sobre la importancia de brindar mayor atención a los distintos aspectos que deben ser abordados integralmente, en materia penal que pasan a segundo plano ante los elementos que son resguardados por el Derecho Marítimo como la vida humana en el mar, y la seguridad de la navegación.
- Fomentar el interés en los distintos aspectos que el accionar de la gente de mar ejecuta, brindando la explicación de los derechos que son acreedores y al mismo tiempo, denotando las obligaciones correspondientes.
- Contribuir al fomento de la conciencia marítima en un país como el Ecuador, que es marítimo, por excelencia.

4. JUSTIFICACIÓN Y METODOLOGÍA

Debiendo dejar en claro que la presente investigación, al ser un avance en el conocimiento científico, y debido a las particularidades y exigencias propias del ámbito marítimo, se pone mucho énfasis en el escudriñamiento fundamentado de la Historia.¹⁴ Con el análisis de los hechos y acciones del pasado, se entiende la situación y condiciones actuales, tanto en el orden jurídico marítimo internacional, así como la necesidad imperiosa de la actualización de la legislación doméstica, especialmente enfocada en los aspectos marítimos, pesqueros, ambientales, penales pero especialmente en la norma que regula la navegación, los espacios acuáticos y las actividades en función a los usos del mar en las zonas marítimas cuyo ordenamiento se hizo evidente. Así, al evidenciar que falta aún la implantación de normas o estándares internacionales que Ecuador ha consentido en obligarse, -sin desmedro que existen disposiciones del Derecho Consuetudinario que se vuelven también vinculantes-, se tiene como orientación esta adecuación normativa interna, y, bajo los principios que ha abarcado el Derecho Marítimo, en las especificaciones que el Derecho del Mar ha buscado establecer en forma ordenada y metódica.

Durante el transcurso de la investigación, se ha podido participar en el desarrollo y avances de la legislación interna, se tiene como ejemplo las acciones y comentarios efectuados a la Ley Orgánica Para el Desarrollo de la Acuicultura y Pesca, de la Ley Orgánica para la Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima de los Espacios Acuáticos, así como en las modificaciones a normas como el Código Orgánico del Ambiente, Código Civil, que involucraban o contemplaban aspectos propios de orden marítimo, evidenciando la actualidad y vigencia de las indagaciones, y recientemente del Código Orgánico Integral Penal y de la Ley Orgánica contra la Trata de personas y Tráfico Ilícito de Migrantes.

La investigación efectuada, ha permitido que Ecuador especifique aspectos que no se habían efectuado internamente para el cumplimiento a las exigencias plasmadas. Ha permitido evidenciar falencias que aún amerita la adaptación de ciertas acciones para que una norma internacional adquiriera plena validez. Especialmente se evidencia la ineficacia en el orden penal al no estar inmerso en la norma penal doméstica, pese a contar con normas internacionales, tal como se evidencia en los convenios para suprimir los actos ilícitos en

¹⁴ Para una mejor visualización de lo especificado se puede ampliar en el texto en que se contemplan las distintas teorías o descubrimientos de las disciplinas académicas para entender el mecanismo para llegar hasta la revolución digital y sobrecarga de la información que conlleva. Explica como la información dispersa se ha ido convirtiendo en saber consolidado en el transcurso de la historia. Burque, Peter; "Qué es la historia del conocimiento?"; Edit. Siglo Veintiuno; Buenos Aires Argentina; 2021.

contra de la navegación, o inclusive la misma CONVEMAR, en cuanto a la piratería, entre otros. De aquí que se denota la pertinencia de la presente investigación.

La lógica interna a ser contemplada es aquella pertinente para el análisis ontológico de la realidad vigente, normas y estándares internacionales, situaciones irregulares evidenciadas, acorde a las distintas zonas contempladas en el Mar, de carácter internacional. La discusión epistemológica relacionada con el conocimiento científico marítimo, el mecanismo o forma en que se va abordando la temática, acogiendo un método ecléctico, es decir, de ciertos aspectos del método inductivo al igual que del deductivo, acorde a las circunstancias específicas.

Se pone un énfasis en el aspecto metodológico investigativo documental en que, buscando los elementos derivados de la normativa internacional, son pertinentes para una mejor actuación de parte de los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley en las acciones de Policía Marítima; a esto se suma un código conductual con lineamientos básicos, permitiendo constituirse en elementos orientadores fundamentales, de donde deriva gran parte de las acciones operativas a ejecutar en los espacios y zonas marinas contempladas, así como en las distintas formas en que se hará frente a las conductas típicas y consideradas antijurídicas. El tipo de investigación social empleado es cualitativa,¹⁵ busca comprender la realidad, sometida a la interpretación y adopción de acciones de entes intergubernamentales, eminentemente políticos, por lo cual su campo se construye por múltiples posiciones políticas, ideológicas y éticas, acorde a su circunstancia.

Esta consideración permite visualizar los temas desde un punto de vista holístico, siendo plenamente valideras las distintas perspectivas basadas en escenarios adecuados para cada circunstancia. El desarrollo del conocimiento o aporte para el avance progresivo se constituye al evidenciar que existen aspectos, actividades y conductas que pese a estar inmersos en la AM -con las libertades correspondientes- el derecho de los Estados, especialmente de bandera, termina en el momento en que empieza a afectar derechos de terceros, y, en forma generalizada de la Comunidad Internacional, no solamente del ER próximo, es decir de su beneficio pleno. De aquí se originan prerrogativas que, con el avance y desarrollo progresivo del Derecho Internacional, que acogándose al Derecho Interno puedan ser gradualmente implantadas, aun con pequeñas adecuaciones, o bien, con diferentes soluciones que podrán constituirse en derechos de plena vigencia, en el devenir de la humanidad.

5. ARTICULACIÓN ENTRE TEORÍA, OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

El enunciar distintos tipos de obligaciones internacionales, acorde a su norma base, se traduce en una comprensión que identifica las conductas antijurídicas. Se justifica la adopción de acciones empleadas para hacer frente a las amenazas. Al distinguir, analizar y diferenciar entre varios tipos de conceptos jurídicos empleados indiscriminadamente, sintetiza la validez de su aplicación práctica, formulando acciones que reúnan los aspectos de legitimidad, legalidad, licitud y pertinencia, en las acciones que se plasman en la norma y se evidencian en la práctica.

¹⁵ El especificar enmarcando bajo esta consideración se efectúa acorde a los lineamientos que se pueden verificar en la razón de ser del presente trabajo, al ser esencialmente una investigación documental, por lo cual se debe acoger a los principios que son detallados. Corona, José; "Investigación cualitativa: fundamentos epistemológicos, teóricos y metodológicos"; Vivat Academia; núm. 144, 2018; Septiembre-Diciembre; pp 69-76

De esta forma, acogiendo los enunciados especificados en la teoría general, y que se constituyen en el marco conceptual del presente trabajo investigativo, permite expresar que su ejecución por parte del buque de guerra, está vinculado al aseguramiento de una visión de futuro de la sociedad, con la sostenibilidad para hacer frente a los retos, sumado al aumento poblacional y consiguiente mayor requerimiento de alimentos. Se busca romper el paradigma relacionado con la total libertad de acción en la AM, existen múltiples acciones a emprender para precautelar los beneficios que provee, más en cuanto a la biodiversidad, conforme su promulgación de la norma vinculante.¹⁶ La sociedad, al constatar que se hace imperativo buscar formas alternativas de solución a sus problemas, insiste en la búsqueda de elementos capaces de proveer dichas respuestas, valiéndose de la investigación científica tanto a la biodiversidad, como a su interrelación con el ambiente marino, a más de la provisión de recursos vivos y no vivos sumados al avance y desarrollo de la ciencia y tecnología, como la inteligencia artificial y sus distintas formas de implementación en el mar.

Es así que, con el objetivo principal y el enfoque de carácter práctico en el aspecto operacional naval, en cuanto a la implantación de procedimientos y protocolos amparados en las normas internacionales vinculantes o en normas internas correspondientes, contribuirán a neutralizar las amenazas, evitando la incidencia de ilícitos en el mar, la depredación del mar, por parte de la actividad extractiva pesquera y la afectación al ambiente resultante de los efectos nocivos de la contaminación marina. Las acciones de Policía Marítima, decididamente contribuirán a la consecución y mantenimiento de la paz y el buen orden internacional, precautelando los recursos que pertenecen a toda la humanidad en su conjunto, proveyendo de igual forma, la percepción y sentimiento de tranquilidad y resguardo de la población nacional de Ecuador.

De igual forma, cumple un rol preponderante, la aplicación de los principios del Derecho Marítimo mediante la adopción de acciones consuetudinarias que el medio y actividad marítimas han generado. La adecuada formulación y articulación de instrumentos jurídicamente vinculantes, sumados a normas de legislación suave, se constituyen elementos que ameritan ser aterrizados en la práctica mediante una adecuada implantación en la legislación doméstica, la exigibilidad pertinente, así como la publicidad correspondiente, implican una contribución al resguardo del patrimonio que el mar ofrece, así como la precautelación de los actos lícitos aportando a neutralizar los actos ilícitos en el mar.

Finalmente, se aporta en el fomento del interés científico para el abordaje de temas que ameritan ser profundizados y a los cuales se debe continuar brindando la atención prioritaria capaz de que en corto tiempo se puedan obtener las ventajas derivadas de un instrumento vinculante que permita el aprovechamiento sostenible de recursos y en beneficio de la humanidad.

¹⁶ *Intergovernmental conference on an international legally binding instrument under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the conservation and sustainable use of marine biological diversity of areas beyond national jurisdiction; Resumed fifth session, New York, 20 February–3 March 2023. Agreement under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the conservation and sustainable use of marine biological diversity of areas beyond national jurisdiction.* Conferencia intergubernamental sobre un instrumento internacional jurídicamente vinculante, en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar sobre la conservación y utilización sostenible de la diversidad biológica marina en zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional, (AGNU-R. # 72/249 del 24-NOV-2017).

Conocido como "Tratado de alta mar", que colocará el 30% de los océanos como áreas protegidas, se destinará más dinero a la conservación marina y cubrirá el acceso y el uso de los recursos genéticos marinos, además contribuye a la triple amenaza mundial: cambio climático, la pérdida de biodiversidad y la contaminación. Es también vital para lograr los objetivos y metas relacionados con los océanos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sustentable.

6. HIPOTESIS

Una vez especificado el nivel académico superior, cuya extensión, amplitud o alcance, abarca los aspectos del Derecho Marítimo y del Derecho del Mar, a más de las distintas actividades que se desarrollan bajo este contexto, buscando neutralizar los actos ilícitos perpetrados en la alta mar, zona acogida como Patrimonio Común de la Humanidad; la profundidad o detalle, acorde a las exigencias de orden técnico tanto marítimo, naval, náutico, así como académico, que permiten visualizar el tiempo de repercusión del problema sea inmediato, y de igual modo el tiempo de incidencia así como de influencia para la solución al problema observado mediante la neutralización de los delitos en la mar.¹⁷

Este problema, semiestructurado,¹⁸ el juicio del decisor, su criterio y subjetividad, su experticia es la que permite la adopción de la decisión final,¹⁹ que, amerita ser considerado en los estándares internacionales, para la implantación de normas domésticas vinculantes capaces de implantar una solución final. De aquí se plantea la pregunta de investigación que no hace sino indagar sobre la posibilidad y mecanismos para contribuir con la obtención de los intereses específicos de Ecuador, buscando evitar las acciones ilícitas, contribuyendo a una percepción de bienestar, evitando la depredación del mar por parte de las flotas de otra bandera, mediante el accionar de la Armada del Ecuador.

De donde se desprende la hipótesis planteada, en que se tiene como tal que, el bienestar de la Comunidad Internacional, y especialmente del Archipiélago de Galápagos de Ecuador, Patrimonio Natural de la Humanidad, está en función a una trilogía íntimamente vinculada conformada en primera instancia por la existencia de instrumentos jurídicamente vinculantes, pertinentes, claros y específicos; segundo, de la conducta de las tripulaciones de los buques de distintas banderas que realicen diversas actividades en aguas tanto de jurisdicción como no jurisdiccionales, y, finalmente del accionar del buque de guerra o de Estado autorizado para estos fines, que en ejercicio de Policía Marítima, precautelen el normal desarrollo de las actividades lícitas, neutralizando aquellas que se han considerado ilícitas y, eventualmente haciendo el uso de la fuerza en forma idónea.

De este enunciado se pueden abstraer las variables que se resumen en dos grupos, las dependientes e independientes. Las variables independientes, se visualizan en función de la existencia de tres elementos, primero las normas consuetudinarias y los instrumentos jurídicamente vinculantes, tanto en aguas nacionales como internacionales. Otra variable que es analizada es la acción de los buques en ejercicio de las diversas actividades que realicen, tomándola como independiente en función de la aplicación de las libertades de la AM, por lo cual se consideran ciertos los actos y acciones que podrían ser contemplados como irregulares y a los cuales se ahonda en su trato. Finalmente, se tiene como variable independiente el accionar de la policía marítima, cuyos procedimientos aplicados va a incidir en la variable dependiente considerada. Mientras que la variable dependiente está enfocada en la actuación de las normas penales orientadas a la precautelación de los recursos vivos y no vivos de Ecuador, especialmente orientados al Archipiélago de Galápagos, su biodiversidad, así como a la población en general, en primera instancia de la

¹⁷ Jaramillo, Luis; Vicealmirante; Notas de Aula; "Proceso de Planeamiento Naval III"; Academia de Guerra Naval; Curso Superior Militar; enero-julio de 2022

¹⁸ Los problemas estructurados cuya solución se puede obtener sobre la base de criterios subjetivos y difíciles de cuantificar, pudiendo emplear elementos objetivos y cuantificables como el que se emplea para los problemas estructurados.

¹⁹ Barboza, Fernando; Capitán de Fragata-EM; Notas de Aula; "Estudio de Estado Mayor"; Academia de Guerra Naval; Curso Superior Militar; enero-julio de 2022

provincia de Galápagos, del Estado de Ecuador, así como de la Comunidad Internacional en su conjunto.

Es entonces claramente distinguible al sistema y suprasistema abstraído de la situación problemática expuesta.²⁰ Se evidencia una salida degradada del sistema que afecta al suprasistema, y se hace necesario buscar la adopción de acciones para corregir esa degradación. En el presente caso se evidencia a las consecuencias del riesgo potencial y latente al que se ve expuestas las zonas marinas de jurisdicción nacional y su incidencia en Ecuador, así como en menor consideración al resto de ER's de la región, que se ven afectados por las consecuencias de las acciones ilícitas en la mar.

El sistema es el conjunto de elementos que interactúan entre sí, intercambiando información pertinente, que cuenta con un objetivo específico, como es el caso de Ecuador y su organización interna, enfocándose en la Armada del Ecuador en el desempeño del Rol de Policía Marítima, para enfrentar amenazas, mientras que el suprasistema o medio ambiente incluye a todos los factores que presentan interferencia con el sistema, pero que no están en el ámbito de control del decisor, especialmente los buques de otra bandera, el Derecho Internacional, las otras Armadas, las organizaciones y organismos internacionales relacionados, entre otros, que, pese a que se tendría cierto ámbito de injerencia, esta no es determinante en situaciones o casos específicos.

Un sistema -acciones adoptadas por Ecuador-, solo se justifica en la medida que produce algo útil para el suprasistema o medio-ambiente -el bienestar y cumplimiento de las obligaciones internacionales del Estado y más en general, de la búsqueda y obtención de los objetivos de la neutralización de los delitos en la mar-, que validando la hipótesis planteada se constituye en aporte tanto al conocimiento teórico-práctico en el ámbito marítimo, como en alentar a futuras investigaciones sobre los aspectos puntuales específicos que son abordados en la integralidad de los aspectos planteados con el enfoque sistémico efectuado, en virtud de la amplitud de la materia y ámbito marítimo y naval.

²⁰ Barboza, Fernando; Capitán de Fragata-EM; Notas de Aula; "Estudio de Estado Mayor"; Academia de Guerra Naval; Curso Superior Militar; enero-julio de 2022

CAPÍTULO II: GENERALIDADES, FUENTES DE LAS OBLIGACIONES

Se ha mezclado los aspectos de consideración del Derecho Marítimo, Derecho de la Navegación y como Derecho del Mar, sin embargo, son particularidades de la materia principal. Se tiene al Derecho Naviero, Portuario, del Transporte Acuático o inclusive ya, del Transporte Multimodal, Ambiental Marino Costero, Derecho Pesquero, por lo cual, en función a la orientación del tratadista, se brinda mayor o menor ampliación o profundidad al tratar estos los temas vinculados. Todo gira en torno a tres elementos: buque, mar y puerto, y cuanta relación se ha generado en torno a estos tres elementos van a dar pie a su especialización.

Para reafirmar la diferencia de conceptos, se debe expresar que el Derecho Marítimo, partiendo de las definiciones propias de sus términos, tanto de Derecho como su adjetivo Marítimo,²¹ se define como aquel que versa sobre "...todas las relaciones jurídicas que tiene por teatro el mar y por objeto el comercio marítimo...", agregando que "...no es la naturaleza de sus reglas lo que determina la extensión de la disciplina, sino su objeto la navegación que se hace en el mar..."²² o bien como las desviaciones que el ambiente marino determina sobre las normas del derecho común.²³ Por sus elementos y particularidades, es considerado una "Universalidad" con "Autonomía científica-tecnológica, legislativa-normativa, socio-cultural e inclusive, didáctica". Toda especificación cae en el plano con el cual se lo aborda

Es así que se debe diferenciar las normas que rigen una actividad la navegación, de las demás que, teniendo como sustento esta actividad, se producen, se presentan adquiriendo tintes propios y singulares. El concepto de Derecho Marítimo adquiere supremacía en cuanto al ámbito, nivel, profundidad o detalle y alcance, que se brinda a las relaciones surgidas, las mismas que pueden ser de orden tanto público como privado, así como interno como internacional. Sus peculiaridades crearon la necesidad de adoptar y adaptar normas específicas de todo orden, en las que ha existido una sobreposición entre los intereses públicos o sociales con los intereses privados, el conjunto de esas reglas adquiere esta denominación.²⁴

Sin embargo, no se limita a las actividades comerciales -pese a ser predominantes- sino que abarca aspectos diversos que se irán escindiendo en disciplinas hasta cierto punto subordinadas, como el Derecho Portuario, Naviero, del Transporte Marítimo, Medio Ambiental Marino Costero; Pesquero,²⁵ a más de singularizar como se expresa aspectos del Derecho Civil, Registral, Tributario, Mercantil, Aduanero, Laboral, y especialmente en este caso, el aspecto Penal. No es unívoco dado que se busca brindar un criterio incluyente a las acepciones, especialidades o singularidades citadas. Al ser de naturaleza compleja, esta rama singularísima del Derecho, cuenta con autonomía normativa, propias reglas y normas de conducta para dar solución a las circunstancias que se presentan. Contiene principios

²¹ La palabra Mar etimológicamente proviene del latín *Mare*, que se vincula a la lengua indoeuropea *Mori* que es la masa de agua salada. En su definición la academia considera como adjetivo que señala lo perteneciente o relativo al mar.

Recuperado de <https://dle.rae.es/mar%C3%ADtimo>, y, <http://etimologias.dechile.net/?mar>

²² Cervantes Ahumada, "Derecho Marítimo"; Editorial Herrero, Mexico, 2001

²³ Romero, Luis; "Derecho Marítimo". Marcos Lerner Editora Córdoba; 1996.

²⁴ Comitre, Carla; "Teoria e prática do direito marítimo", 2ª Edición; Rio de Janeiro, Brasil; 2005

²⁵ A cada una de estas especialidades se les considera por separado para profundizar el ámbito que circunscribe. Se puede verificar en "Estudio del Derecho Marítimo Ecuatoriano", del suscrito que sostiene y expone sus fundamentos específicos.

jurídicos del *common law* anglosajón así como de los continentales del *civil law*, siendo en el Derecho Comparado que deben enfrentar y cotejar las disparidades lingüísticas.²⁶

El Derecho Marítimo²⁷ es de orden público, tanto en el plano internacional en que se considera a los Estados y otros sujetos internacionales en sus relaciones, buscando un consenso de sus intereses, mediante normas e instrumentos internacionales regulando sus relaciones jurídicas, siendo el mejor ejemplo la especificación de las distintas zonas marítimas y su régimen jurídico. En el orden interno, este derecho público va a interrelacionar al Estado con sus particulares y exclusivamente dentro de su territorio, salvo aspectos específicos como el asignado a los aspectos consulares como en el caso del ámbito marítimo y la emisión de documentos como la patente de navegación o el pasavante. Abarca aspectos de control de la administración pública y disposiciones de derecho público como es el derecho administrativo, el registro de naves, seguridad y protección de naves, su navegación y seguridad, y, el derecho penal, que buscan un bien público estipulado en normas e instrumentos internacionales.

Es también es de orden privado que en el ámbito internacional regula o armoniza las relaciones entre las sociedades organizadas para constituirse en un facilitador de la movilidad de los individuos -el transporte de pasajeros por mar-, el intercambio de bienes y servicios -comercio marítimo-, combatiendo los ilícitos, delitos o crímenes -cometidos en el mar o por su incidencia-, y por tanto generando una integración sin atenerse a las fronteras políticas buscando anular los conflictos de normas y asegurando la condición jurídica de los individuos. Así como en el ámbito interno las relaciones jurídicas al interior del Estado, en un plano de igualdad jurídica de individuos, contribuyendo en la regulación de las relaciones entre particulares, buscando un beneficio particular y autodeterminación. Incluye temas relacionados con la propiedad, relaciones contractuales de hipotecas, explotación de la nave, fletamentos, responsabilidades por averías. Tiene como fundamento la flexibilidad para de común acuerdo, abandonar aspectos para optimizar la relación entre partes, sin causar perjuicio en la defensa de sus intereses. El Estado solo se reserva la función reguladora e inclusive ingresa en calidad de cualquier otra persona particular. Su interrelación, es *sui generis*, en ocasiones se unifican en aspectos especiales.²⁸

Por otra parte, al no existir límites físicos, el mar es la frontera común por lo cual se ha buscado la unificación o estandarización de normas, constituyéndose ejemplo el Aspecto Marítimo en el desarrollo progresivo del Derecho, tal como se ha contemplado a la CONVEMAR, norma que limita las reservas, constituyéndose hito en las relaciones internacionales. Desde antaño se ha buscado obtener normas que unifiquen ciertas actividades propias del ámbito marítimo como el conocimiento de embarque, abordajes, averías simple y avería gruesa.²⁹

Se evidencia su carácter internacional, al busca normar las relaciones entre los Estados, los organismos internacionales y otros sujetos del Derecho Internacional, o los aspectos de protección internacional de personas como los Derechos Humanos, DDHH, o el Derecho

²⁶ Gabaldón García, J; "Curso de Derecho Marítimo internacional: Derecho Marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales"; Edit. Marcial Pons; Madrid, España;2012

²⁷ Aunque no se hace expresamente esta consideración, se puede abstraer los postulados.

Brotons, Remiro et al; "Derecho Internacional: Curso General"; Edit. Tiranto lo Blanch; Valencia España; 2010.

²⁸ IMO; "Maritime Law"; *International Maritime Organization*; London; 1993

²⁹ Como por ejemplo el Convención relativa a la unificación de ciertas disposiciones sobre los abordajes en la navegación interior. Ginebra, 15 de marzo de 1960; el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima" de Bruselas del 10 de mayo de 1952; el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque. Bruselas, 25 de agosto de 1924.

Internacional Humanitario, DIH, mientras que en su carácter interno se busca controlar las actividades que se efectúa en su jurisdicción, normalmente considerado los límites y fronteras que lo enmarcan, contando con plena autonomía. Así el Derecho Marítimo goza de ambos aspectos, e inclusive en forma ecléctica y extensiva, como los aspectos que se ha especificado de interés de varios Estados, pese a estar en el territorio de un tercero, así por ejemplo se tiene la libertad de navegación, el derecho de paso inocente.

Se resalta en este caso la situación de los delitos internacionales, contemplados en normas de Derecho Público Internacional y las cuales ameritan ser considerados en el Derecho Público Interno, aquello que se ha conocido como la doble tipificación o doble conforme penal,³⁰ es decir, observar las conductas tipificadas como antijurídicas en las normas internacionales y acogerlas en la norma punitiva interna, valiéndose del principio de la legalidad del tipo penal, para brindar eficacia en su postulado.

De ahí que las normas del Derecho Marítimo secularmente abstraídas del Derecho Consuetudinario, no solo pertenecen a un Estado, lo cual expone y resalta una consideración especial: la reglamentación de la libertad de navegación así como los derechos soberanos del ER.³¹ No obstante de ser necesario resaltar que el Derecho Marítimo contempla no solo actividades de orden público sino todas las interacciones que entre privados se deban realizar en relación con el aspecto propio que genera el mar, por ende la navegación, los medios que se emplean o sea las naves y su incidencia en el comercio internacional.

En el Derecho de la Navegación se da atención a la materia de navegación acorde al pensamiento latino, que delimitando el ámbito de sus fuentes, circunscribe el objeto de su materia;³² entonces al especificar el fenómeno pero acrecienta el conjunto de hechos y relaciones económicas y sociales al que da lugar este fenómeno. Es pertinente aclarar que no especifica solo al mar sino también en lagos, ríos y canales, ámbito acuático en definitiva, diferenciando de la aérea e inclusive de la submarina, que tienen particularidades técnicas propias³³.

En este concepto se puede visualizar el punto de vista eminentemente particularizado e individualizador de este fenómeno. Considera como bienes públicos destinados a la navegación los aspectos que abordan territorialidad, soberanía, derechos de soberanía y jurisdicción que la norma contempla.³⁴ Trata aspectos que van a interferir el accionar del buque en el desarrollo de su actividad ya especificados en el Derecho del Mar, como el derecho de paso inocente, paso en tránsito en el MT, así como los aspectos de soberanía del buque en la ZEE, y ZC, para contemplar también las libertades del AM³⁵. Se evidencian

³⁰ El doble conforme es considerado como una garantía especial para el imputado en dos aspectos, en la aplicación de norma internacional, y para la ejecución o sentencia, en que se requiere de una doble instancia o la garantía al recurso de recurrir al fallo ante el juez superior, conforme la Convención Americana sobre los Derechos Humanos o Pacto de San José de Costa Rica, Art. 8, inc.2, lit. h. amplia explicación se verifica en la Revista Argumentos, "Doble Conforme: La garantía del imputado"; Núm. 05-DIC-2017 pp.38-56.

³¹ Zunarelli, Stefano y Comenale Pinto, Michele; "Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti"; Casa Editrice Dott. Antonio Milani, CEDAM; Segunda Edición; Italia; 2013, pp. 20. "...per secoli, il diritto marittimo è stato il campo di un diritto consuetudinario, tendenzialmente non circoscritto ai confini di un solo Stato; in particolare il diritto del mare e la regolamentazione della libertà di navigazione e dei suoi limiti, nonché dei diritti degli Stati costieri, sono fondati su un diritto consuetudinario universalmente riconosciuto..."

³² Lefevbre D'Ovidio Antonio, Pescatore Gabriele y Tullio Leopoldo; "Manuale di diritto della navigazione"; Giuffrè Editore, Decimocuarta edición; Milano Italia; 2016. Se expresa en su concepto que "...è quella parte dell'ordinamento giuridico che si riferisce al fenomeno della navigazione per mare, per acque interne (laghi, fiumi, canali) e per aria. Esso concerne il complesso dei fatti e dei rapporti economici e social ai quali dà luogo tale fenomeno..."

³³ Lo cual para el objeto que atañe, se verifica como parte de las acciones del Estado, sin embargo, por su especialidad, pese a que mantienen los mismos principios que la navegación marítima, la aérea no es objeto de análisis pormenorizado en la presente investigación.

³⁴ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, CONVEMAR, en el capítulo 2, se ahondará en este tema.

³⁵ Op.cit. pp. 90.

Zona Marina Especialmente Sensible, ZMES, Zona a Evitar, ZE, Zonas Especiales, Santuarios, o acorde a la norma sobre las áreas que van más allá de la jurisdicción nacional, ABNJ, por cuanto conlleva la biodiversidad contenida en estas áreas BBNJ,³⁶ que al ser Patrimonio Común de la Humanidad³⁷ es necesario la búsqueda y adopción de acciones para prevenir su afectación. Es precisamente esta consideración a la que se torna de mayor incidencia en el presente, en virtud de la necesidad de adecuar los estándares internacionales en procura de la sostenibilidad de los beneficios que se provee para salvaguardar los intereses generales de la Comunidad Internacional.

A la navegación se la define como el proceso de dirigir los movimientos de una nave de un lugar a otro. Esto se vuelve incompleto al no abarcar conceptos fundamentales de la seguridad y protección marina de un lugar a otro. De ahí que la Organización Marítima Internacional, OMI,³⁸ especifique a la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación como sus dos principales metas sumado a la prevención de la contaminación ocasionada por buques. Entonces debe ser considerada como arte y oficio³⁹ a la navegación a la actividad y su derivación en el Derecho de la Navegación, al especificar las relaciones que surgen durante el ejercicio de este arte, el de navegar, pero así, su ámbito y extensión quedaría limitado y restringido.

Ahora, como Derecho del Mar, se ha asignado al orden público intergubernamental, que analiza los aspectos del mar, pero bajo una consideración particular de soberanía y jurisdicción, acciones y políticas a adoptar. Es en el ámbito de la soberanía y jurisdicción, que la decisión se vuelve independiente e individual del Estado, - hasta cierto punto-, tal como se evidencia, acorde al Derecho Internacional y los principios considerados válidos para evitar la afectación a otro Estado y a los intereses generales de la Comunidad Internacional.

Se ha expresado como parte del Derecho Internacional Público que trata el uso y aprovechamiento del mar y sus recursos naturales por los entes políticos,⁴⁰ mientras que otro señala que versa sobre los derechos soberanos de los Estados sobre el espacio que pertenece a su territorio, brindando un tinte de orden interno, parte del Derecho Público Interno.⁴¹ Esto permite reafirmar que es una escisión del Derecho Marítimo, no cabría aspectos de derecho privado sobre los que son propios de derechos soberanos de los Estados, es decir solo se enfoca en el orden público del mar como espacio y medio

³⁶ *Agreement under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the conservation and sustainable use of marine biological diversity of areas beyond national jurisdiction*. Conferencia intergubernamental sobre un instrumento internacional jurídicamente vinculante, en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar sobre la conservación y utilización sostenible de la diversidad biológica marina en zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional, suscrita el 03-MAR-2023.

³⁷ Conforme se evidencia en el Preámbulo de la CONVEMAR que cita a los principios contemplados en la Resolución ONU/AG # 2749 (XXV), de 17-DIC-1970, considera a los principios incorporados que declara que la zona de los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional, así como sus recursos, son PATRIMONIO COMÚN DE LA HUMANIDAD, cuya exploración y explotación se realizarán en beneficio de toda la humanidad, independientemente de la situación geográfica de los Estados, lo cual es resaltado en el Art. 125 al considerar a los Estados sin litoral y en forma expresa en el Art. 136 que señala a la Zona y sus recursos como tales, concordante con el Art. 150 lit. i) en cuanto al aprovechamiento de sus recursos estableciendo y brindando la sostenibilidad de este principio en el Art. 311 núm. 6) que especifica que no se podrá hacer enmiendas que afecten tal calidad

³⁸ Creada como Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, OCMI, el 06-MAR-1948, entra en vigor el 17-MAR-1958, acorde con el Art. 60, sin embargo, como resultado de las enmiendas acorde a la Resolución A.358 (IX) del 14-NOV-1975 y Resolución A.371 (X) del 09-NOV-1977 que rectifica la resolución anterior, que entraron en vigor el 22-MAY-1982, se cambia el nombre a Organización Marítima Internacional, OMI, existiendo al momento 174 Estados Miembros y tres Miembros Asociados. Ecuador se adhiere al convenio. Para Ecuador se contempla como Aprobación la emitida por D.L. # 809 del 05-MAY-1955, R.O # 237 de 15-JUN-1957 y Ratificación con D.E. # 251-A; R.O. # 424 del 29-ENE-1958. Pese a que en la página oficial de OMI se considera como Estado Miembro desde 1956.

³⁹ Vicente, María; "El arte de la navegación en el siglo de oro"; 2001. Recuperado de <https://core.ac.uk/download/pdf/61904096.pdf>

⁴⁰ Borja, Rodrigo; "Enciclopedia de la política" Recuperado de https://www.encyclopediadelapolitica.org/derecho_del_mar/

⁴¹ Durán, Augusto; "Derecho del Mar" 2017; Recuperado de <https://derechoecuador.com/derecho-del-mar/>

ambiente. Indudablemente al tratar el aspecto de orden público del mar, acorde a la UNODC⁴² se puede resumir en varios puntos:

1. La aplicación de un régimen jurídico propio y universal
2. La interacción de los intereses de los Estados.
3. La zonificación del mar, asignando derechos, potestades y obligaciones.
4. El uso del mar para la aplicación de normas para gestionar los derechos compartidos.
5. La delimitación de los derechos especialmente en el establecimiento de la jurisdicción propia de cada Estado.

Es este aspecto, el Derecho del Mar, al cual se va a enfocar con mayor detenimiento en el presente trabajo, en que, aún con el apoyo de las consideraciones específicas que se le brindado al Derecho de la Navegación, como del acto navegatorio, las relaciones que se presentan en éste, así como del Derecho Marítimo que, en definitiva, engloba una infinidad de aspectos relacionados con el mar, buque y puerto o tierra firme, y, no obstante, su interdependencia, el aspecto fundamental que se enfoca en el ámbito público de sus normas.

Teniendo claro que el Derecho Marítimo, y sus escisiones -no consideradas nuevas ramas del derecho sino más bien, especialidades difusas-, tanto el Derecho de la Navegación y el Derecho del Mar están íntimamente ligados, y fundidos en una sola materia, aunque con orientación distinta acorde a su objetivo, pero formando parte de una universalidad, y, pese al enfoque internacional del mar, será pertinente contemplar varios aspectos de las otras dos acepciones. Se cita como Derecho Consuetudinario, que al ser universalmente reconocido sea cual fuere su enfoque, se fundamenta reconociendo grandes hitos jurídicos, como la CONVEMAR, que es el único instrumento en la fecha de suscripción, que no admite reservas, salvo las expresamente autorizadas por la convención,⁴³ pudiendo citar a la Piratería, internacionalmente, universalmente perseguido como delito por todos los Estados.

En los instrumentos internacionales que tratan temas como el AM, la zona de los fondos marinos, o simplemente ZONA, al igual que los recursos que en ellas se encuentran, que pese a existir libertades⁴⁴ contempla como principios rectores la precaución, prevención, precautelación de sus recursos. La alimentación, pesca o explotación de recursos vivos, así como de mecanismos para su precautelación como la erradicación de la basura marina, que disminuyen la flora marina o fitoplancton, originador de la cadena trófica, por citar ejemplos evidentes. También, el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, MLC-2006,⁴⁵ que

⁴² La Oficina de las Naciones Unidas Contra la droga y el Delito, UNODC, que, conforme al Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima, ha promulgado el texto "Delincuencia Marítima: Manual para los profesionales de la Justicia Penal", Tercera Edición, Viena, diciembre de 2020. Aquí se abordan los temas jurídicos del Derecho del Mar, así como la interacción con el Derecho Marítimo, en general, enfocado en los ilícitos que se cometen en el mar.

⁴³ CONVEMAR, Art. 309 "Reservas y excepciones": No se podrán formular reservas ni excepciones a esta Convención, salvo las expresamente autorizadas por otros artículos de la Convención. Es decir, absolutamente todo cuanto está expresamente estipulado en su texto, debe ser cumplido por todo Estado suscriptor, se haya adherido o haya ratificado el mismo.

⁴⁴ CONVEMAR Art. 87: "La AM está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad de la AM se ejercerá en las condiciones fijadas por esta Convención y por las otras normas de Derecho Internacional. Comprenderá, entre otras, para los ER's y los Estados sin litoral.

⁴⁵ Convenio sobre el Trabajo Marítimo, MLC-2006, en su versión enmendada Adoptada por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 94.ª reunión (2006). Enmiendas aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 103.ª reunión (2014) y aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 105.ª reunión (2016). Se denominó Refundido porque vuelve a contemplar instrumentos internacionales sobre el trabajo marítimo en una sola norma, casi en su totalidad, convenios y recomendaciones de la OIT, refundiendo este ámbito del Derecho Internacional. Firmado el 07-FEB-2006, en vigencia desde el 20-AGO-2013 y para Ecuador se ha presentado el dictamen de la Corte Constitucional especificando que requiere de la aprobación del Legislativo de acuerdo con el Informe emitido el 22-NOV-2016; R.O. # 805 del 21-DIC-2016.

refunda el ámbito laboral marítimo, durante la navegación.⁴⁶ Cuerpo autónomo que trata las relaciones que se crean en el mar y todo cuanto incide en su situación o realidad actual, futura o pasada; con objetos del derecho especiales y de naturaleza singular: el buque y todo cuanto se encuentre en él. Los sujetos del derecho cuentan con denominaciones y particularidades, creando instituciones de derecho y relaciones jurídicas distintas y que no hubiese sido posible siquiera haberse considerado en otro ámbito.

Entonces, al verificarse la afectación a la comunidad internacional, por parte de un sujeto de Derecho Internacional, entonces corresponde a ésta, el buscar los mecanismos para enmendar el bien tutelado, para que quien está vulnerando su derecho, enmiende su accionar, eventualmente resarza la afectación presentada, dejando de lado la eventual responsabilidad penal, de los sujetos responsables en la ocurrencia de las acciones contrarias al bien común de la humanidad. De ahí que se podría indicar que el Derecho Marítimo y el Derecho del Mar, se encuentran involucrados plenamente en el desarrollo progresivo del Derecho, por su particularismo, fundamentándose en normas consuetudinarias, luego positivadas y posteriormente adquirir una consideración ecuménica o universal.

Sobre la base de estas consideraciones iniciales, se hace un breve y sucinto recuento de los avances en la técnica y tecnología para consecuentemente este avance ser concordante con las normas y por ende con el comportamiento del ser humano, que de igual forma, como ha sido un hecho cierto a lo largo de la historia, el hombre ha buscado satisfacer su beneficio individual, en forma egoísta y primitiva, lo cual, en la actualidad se está visualizando como uno de los aspectos en los que se hace necesario efectuar avances en el Derecho, para precautelar este Patrimonio Común de la Humanidad.

Debe destacarse que dentro del sistema de fuentes internacionales que regulan esta materia, se tiene a las normas consuetudinarias, tratados internacionales específicos que se encuentran positivados como tratados multilaterales y que se encuentran expresamente citados por la Organización de las Naciones Unidas,⁴⁷ como tratados generales o específicos para un fin, relativas a:

- a. Carta de la ONU y Estatuto de la Corte Internacional de Justicia;
- b. Derecho del Mar;
- c. Cuestiones penales diversas
- d. Derechos humanos;
- e. Refugiados y apátridas;
- f. Estupefacientes y sustancias sicotrópicas;
- g. Trata de personas;
- h. Desarme.
- i. Navegación;
- j. Transporte y comunicaciones resaltando al transporte por agua y al multimodal;
- k. Comercio internacional y desarrollo;
- l. Telecomunicaciones;
- m. Medio ambiente;
- n. Salud;

⁴⁶ Malvagni, Atilio; "Derecho laboral de la navegación"; Editorial DEPALMA, Buenos Aires, Argentina; 1949. Se expresa que es el "...conjunto de normas que rigen tanto a los hechos y cosas que tiene por ambiente propio las aguas navegables, como las relaciones que surgen con motivo de la navegación..."

⁴⁷ ONU, Listado de los Tratados multilaterales de las Naciones Unidas; 2023

No obstante, la gran cantidad de normas interraciales de la ONU, se considera a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, CONVEMAR, aquella de carácter fundamental, de ahí la consideración de Constitución de los Mares. De esta se han desprendido normas aplicativas o de mejoras de sus postulados como el último caso en el Acuerdo sobre la Biodiversidad más allá de la jurisdicción de los Estados, es decir en la alta mar, buscando armonizar los intereses de la Comunidad Internacional.

Ahora bien, bajo los organismos internacionales también se constituyen fuente del Derecho Internacional tres tipos de normas: aquellas obligatorias y vinculantes expresamente especificadas; aquellas que son potestativas de cada Estado parte y, aquellas que son meras recomendaciones a sus integrantes. El mejor ejemplo para su visualización se tiene en la Organización Marítima Internacional, OMI, y sus tratados internacionales, a más de las Resoluciones y Recomendaciones que se efectúan sobre la base de cada uno de estos instrumentos. Se observan las normas de entes como la FAO, OMC, UNESCO, en los aspectos relacionados con regulaciones y obligaciones por tanto en la mar.

De carácter regional, se cuenta con múltiples instrumentos tanto de carácter general como en orden muy específico, teniendo por ejemplo las normas del sistema de la Organización de Estados Americanos, OEA, la Unión de Naciones Sudamericanas, UNASUR, o la Comunidad Andina, CAN, en que especifican aspectos que están relacionados con la criminalidad y se expresan como aplicativos en forma pertinente en los distintos tipos de conductas en la alta mar.

Igualmente se tiene aquellas normas internacionales de carácter específico o de fines particulares que son emitidas por organismos y organizaciones de finalidad restringida como es el caso de la Comisión Interamericana del Atún Tropical, CIAT, la Organización Pesquera del Pacífico Sur, OROP-PS o la Comisión permanente del Pacífico Sur, CPPS. Que en forma específica se abordará en los aspectos orientados a la criminalidad en el mar, la regulación que instaura, así como los mecanismos de coerción y las eventuales conductas que deben ser perseguidas como delitos de carácter internacional por cada uno de los Estados parte.

Por lo cual, abstrayendo de las fuentes del Derecho Internacional, ahora adaptadas a la legislación interna, acorde a la estructura organizacional creada por la constitución de la República del Ecuador, en que se constituye una norma de tipo especial, sui generis, siendo de tipo monista, en que se tiene a la máxima jerarquía para la Carta Magna,⁴⁸ luego los tratados y convenios internacionales válidamente celebrados y ratificados por Ecuador, luego las leyes tanto orgánicas como ordinarias consideradas como legislación principal o primaria, y como legislación secundaria la subsiguiente o derivada de las primeras como decretos, reglamentos, ordenanzas, acuerdos, resoluciones y demás actos de los poderes del Estado. Pero brinda una supremacía a los instrumentos internacionales relativos a los derechos humanos,⁴⁹ y, dispone de inmediata y directa aplicación por todo funcionario público que ejerza autoridad en su ámbito.

en forma específica se tiene en cuanto a los aspectos que atañen a la criminalidad se cuenta con normas discrecionales o secundarias que van a clarificar el ámbito y aplicación de la normativa principal mediante acuerdos o resoluciones de los entes de rectoría o de gestión

⁴⁸ CRE, Art. 425

⁴⁹ CRE, Art. 417, 424

como son los ministerios y las dependencias de éstas; estas normas recientemente promulgadas:

- a. Código orgánico integral penal, COIP;
- b. Código orgánico del ambiente, CODA;
- c. Ley orgánica para el desarrollo de la acuicultura y pesca, LOPDAP;
- d. Ley orgánica de navegación, gestión de la seguridad y protección marítima en los espacios acuáticos, LOPDAP;
- e. Ley orgánica de régimen especial de la provincial de Galápagos, LOREG;

Ahora bien, en cuanto a la práctica regional en aspectos de criminalidad ha primado la potestad exclusiva de cada Estado, debiendo adecuar su legislación penal interna con los postulados de los instrumentos internacionales. Se ha resaltado el principio de legalidad y tipicidad para ejercer la jurisdicción penal, de ahí que se resalta el doble conforme, es decir que debe estar especificado, conformado en norma internacional, pero sobretodo debe estar plasmado en la legislación penal interna, para su plena eficacia punitiva.

Ecuador, únicamente considera punible las conductas típicas y antijurídicas específicas que están plasmadas en el COIP, sin acoger postulados que pese a estar en normas e instrumentos internacionales, no se adaptan en la norma interna. Esto puede acarrear responsabilidades internacionales que ameritan ser abordadas para buscar la solución integral.

1. ANTECEDENTES

En el estudio de la actividad humana, es necesario especificar la actividad marítima y los textos que traten aspectos marítimos. En el primer caso se tiene el análisis propio de la Historia, sus fundamentos y sus bases, los cuales desaparecen en el velo y sombras del pasado, y que única y exclusivamente con el avance de la ciencia, la técnica y la tecnología, es posible ir redescubriendo sus páginas olvidadas. Sin agotar un tema que, cambia acorde al tiempo e incremento de resultados por los avances tecnológicos, que ayudan a conocer y entender el pensamiento y por ende la actividad del ser humano en cada época.

El enfoque necesario para la comprensión de las normas jurídicas, en su tiempo y espacio, para constituirse en el fundamento de las normas actuales y por ende en la base que permita orientar las conductas individuales o particulares y colectivas u oficiales, que los Estados deben adoptar para mantener la sostenibilidad y a fin de alcanzar la aplicación del principio de resiliencia, en beneficio de toda la humanidad. Es por tanto necesario citar aspectos de asombro mundial por su connotación que se infiere de las técnicas de construcción, su carga, tripulación, así como las diligencias que derivaba. Entonces debe mantenerse estudios arqueológicos, sociológicos e inclusive psicológicos para mejor conocimiento de estos periodos.

a. Sustento Histórico

En museos especializados se evidencian dibujos sobre el primer medio empleado con materiales del sector, proveyéndole flotabilidad y robustez,⁵⁰ siendo balsas de haces de

⁵⁰ Pappalardo, Massimo; "Storia della vela tra commercio, guerra e sport"; Editore Ulrico HOEPLI, Milano, Italia, 2019; pp. 9 "...Il primo mezzo per muoversi sulla superficie dell'acqua fu la zattera (raft) costituita da fasci di rami o canne legate insieme mediante fibre naturali; in seguito si utilizzarono tronchi d'albero ottenendo una migliore galleggiabilità e una magnifica robustezza...".

ramas, juncos o cañas atadas entre sí por fibras naturales, que también utilizaron cuero de animales para darles mayor estanqueidad, luego emplear troncos de árboles, proveyéndoles una mejor flotabilidad y confiabilidad; plasmado en gráficos, figuras e inclusive partes componentes en anclas, ánforas o jarrones. La canoa de Pesse,⁵¹ es la más antigua. Se cuenta como vestigio físico, parte de las ofrendas mortuorias un barco desmontado, o Barco de Kefrén;⁵² los pecios de Urla y de Uluburun en Kash, Turquía;⁵³ el Barco de Dover;⁵⁴ el pecio de la Costa de Gozo;⁵⁵ los de la Bahía Manzarrón;⁵⁶ otros en el Mar Báltico;⁵⁷ y, se siguen descubriendo pecios de distintas épocas y profundidades, brindándoles el interés para poder presentar un plan y poder realizar su extracción y colocación en los sitios más adecuados, sean museos o bien espacios in situ.

Retomando importancia el conocimiento de aspectos de arqueología y de una parte en pleno desarrollo la “Arqueología Submarina” y la “Espeleología Submarina”, actividades poco conocidas, pese a la fama de los cazadores de tesoros, y, el miedo a llamar la atención o la codicia, lo cual daría pérdidas de gran importancia para el conocimiento de la humanidad, precautelado con un instrumento vinculante.⁵⁸ El acto de la navegación aparece en lo recóndito de la historia, resultando lógico pensar que, para el traslado de materiales pétreos desde sus canteras a sus sitios de ubicación, el mecanismo para hacerlo debió ser por vía marítima o fluvial⁵⁹. Se puede obtener inferencias lógicas de las normas que regían en cada época, y que, muchas de éstas se mantienen vigentes, en función de la costumbre marítima, como aspectos ancestrales, sin embargo, otras se han modificado acorde al avance de la ciencia y tecnología.

Bien, se ha dado importancia a la extensa consideración de costas y puertos griegas y romanas, para en sus innumerables caletas, penínsulas e islas ir descubriendo maravillas de la tecnología antigua, y con el avance de la técnica científica se recree naves⁶⁰ capaces de

⁵¹ Esta canoa monóxila, de un solo tronco, se encuentra en el Museo Drents en Assen, Países Bajos es la embarcación más antigua de la que se tiene vestigios físicos del mundo. Se tiene la constancia de que pertenece al periodo mesolítico entre 11.000 a 9.500 años. Actualmente la canoa.

⁵² Nave Solare de Cheope, una nave egipcia de hace más de 5.000 años, con piezas de madera tallada y ensamblada, unidas por amarres, sin ningún tipo de clavo, remache o perno. A diferencia de las embarcaciones bosquejadas en la alfarería egipcia, que estaba conformada con materiales altamente perecibles y que no son capaces de contar con la protección pertinente para efectuar travesías largas que salgan más allá del Nilo. Esta nave si proveía tal seguridad para poder desplazarse grandes distancias. *Ibidem* pp. 12.

⁵³ El pecio de Urla encontrado casi en su totalidad, producto de excavaciones submarinas. Para unir se utilizó la técnica de pespuntos, forma de arte en el que se cose la ropa especialmente haciendo pasar de una parte móvil a otra, afirmando la posición de estas dos partes, y el pecio de Uluburun, Turquía, en el Egeo, que cuentan con más 3.500 años siendo los pecios más antiguos del Mediterráneo.

⁵⁴ El barco de tablas de roble cosidas con amarres de tejo, técnica de tradición de uso en la prehistoria británica; se cuenta con los barcos más antiguos conocidos son tipos más estrechos de Ferriby en East Yorkshire. Fue hallado en Dover, una de las más peligrosas del área de navegación, con los Goodwin Sands que en bajamar hace evidente pozos y arenas movedizas, que contribuye a la preservación de pecios. No existe movimiento mayor del material, siendo menos dañino para el pecio.

⁵⁵ Barco fenicio de 2700 años, que ha incrementado el estudio de las naves minoico-cretenses denominadas homérica, birreme, trirreme, pentecóntera, entre las principales. Para el análisis y estudios detallados sobre las ciencias náuticas y todo lo relacionado con este pecio, se ha constituido el Proyecto Groplan, Recuperado de <https://arqueologiasubacuatica.org/tag/proyecto-groplan/>

⁵⁶ Descubiertos los barcos fenicios del siglo VII AC en Bahía Manzarrón, el primero descubierto en 1988 y extraído en 1993, apareció la quilla con más de 8000 restos de cerámica fenicia, mientras el segundo descubierto en 1998 es el barco más completo encontrado, sus cuerdas cosidas con fibra vegetal, casco de tracas de pino, excelente estado de conservación, mantenido íntegro por un sarcófago protector metálico. Permiten inferir las técnicas de construcción naval fenicia, agricultura, metalurgia; empleando cuero curtido de animales, bambú, totora o papiro, de estos materiales no ha sido posible poder llegar a obtener evidencias o vestigios determinantes, excepto por los grabados y pinturas en rocas, paredes y objetos decorativos.

⁵⁷ Debido a la baja temperatura, baja salinidad, poca oxigenación y casi nula presencia de moluscos que corroen las partes de madera de los pecios se ha podido encontrar pecios casi intactos. Se está poniendo todo el empeño en su preservación y estudio.

⁵⁸ Convención sobre la protección del patrimonio cultural subacuático; suscrita en París el 02-NOV-2001, entra en vigor el 02-ENE-2009; Ecuador se adhiere y finaliza su trámite interno con el R.O.# 534 de 25-FEB-2009

⁵⁹ Así Egipto y todas sus maravillas, al contar con el río Nilo. Se debió contar con naves capaces de brindar el transporte de moles de piedra, que provean flotabilidad y seguridad para evitar el trabajo realizado se pierda por varadura o naufragio, riesgos de navegación, para tal efecto. Lo propio se visualiza en las civilizaciones griega y romana, referentes mundiales, sin ser únicas en su consideración, como se evidencia con las estatuas “Moai” en la Isla de Pascua, o las construcciones en el Asia insular, teniendo el conocimiento de que estas moles de varias toneladas fueron trasladadas de otros sitios.

⁶⁰ Como el pentaconte movilizadas usando 25 pares de remeros; el trirreme, de 3 filas de remeros para darle mayor velocidad; naves que contaban con armas letales para la época como es el “Espolón”. Considerado también como una forma de ostentación y señorío del

brindar supremacía, engendrando temor y sumisión. Este incremento en la técnica y arte náuticos permitió imponer su ideología, basado en normas que soporten el accionar marítimo comercial, abasteció los centros urbanos creando riqueza y poder. Muchas de estas normas se asentaron en la costumbre, y sin importar su origen, eran aplicadas, luego se acogen en cuerpos legales que rigieron la vida jurídica de los pueblos cuyo comercio estaba orientado en la actividad marítima.

A esta parte de las habilidades marítimas, marineras y náuticas hoy se conoce como el “Arte del Mando Naval”, es decir, del modo de hacer llegar el objetivo deseado para que todos empeñen sus mayores aptitudes para alcanzar dicho objetivo, para luego entender parte de la formación de la gente de mar, su Disciplina, su conducta de apego hacia el escalón de mando, en forma irrenunciable y por ende, en los casos de atentar a este principio, las sanciones drásticas correspondientes⁶¹, lo cual se constituye en el fundamento de una rigurosa disciplina que, con la cortesía marítima, son las bases de un adecuado ordenamiento marítimo, y se mantiene hasta la actualidad en que sin contar con el rigor militar en los barcos mercantes, mantienen estricta disciplina en el trato entre integrantes de sus tripulaciones.

b. Normas jurídicas aplicadas en el ámbito marítimo

En las normas jurídicas, se puede contar con aspectos fundamentales que han regido el accionar marítimo, buscando obtener la trazabilidad de las normas actuales, desde las culturas originadoras de la civilización, exclusivamente orientada al objeto de la investigación, marcando la línea continua de conductas que en la actividad marítima se la conoce por su universalización y consuetudianidad:

Existieron normas que se han perdido o que no se tiene objetivamente algún vestigio más que por la tradición, como aquellas que fundamentaron el accionar en la Mesopotamia, la cuenca cuna de la cultura y civilización actuales, donde se tiene indicios de:

- 1) Sumerios pueblo que empleaban los ríos para un transporte incipiente que irían obteniendo las destrezas marineras; amorreos o amoritas y el Código de Hammurabi, contempla disposiciones marítimas;⁶² Casitas, Asirios e Hititas, considerados “Pueblos del Mar⁶³” familiarizados en los aspectos náuticos y que orientaron su actividad en la consideración bélica naval, supeditaron su supremacía militar a un grupo de leyes ordenadas y metódicas; persas,⁶⁴ medos⁶⁵

imperio se tiene al “Cuarenta” un gran catamarán de más de 120 metros de eslora con más de 4000 toneladas de desplazamiento y más de 4000 remeros; o bien, la descripción del “Sirakusa” velero de más de 600 metros de eslora con 142 metros de manga y con capacidad de 400 soldados, invento de Arquímedes, junto con el “Tornillo Sinfin” para el achique de las sentinas, y también, su armamento.

⁶¹ Es de fácil comprensión y entendimiento la causa de la rigurosidad de las penas abordado embarcados en todo tipo de nave, sea barco mercante o buque naval, -aquella nave que tenía una exclusiva función militar-, para lo que se conoce como “Motín Abordo” y que era sancionado hasta hace poco con la pena capital, al igual que la insubordinación individual así como castigos por faltas menores como hacerle “Correr la Bolina”, “Caminar por la Plancha” o los menos rigurosos, los “Latigazos o Flagelamiento”.

⁶² Malvagni, Atilio; “Derecho laboral de la navegación”; Editorial DEPALMA, Buenos –Aires, Argentina; 1949.

⁶³ Pueblos del Mar o Culturas del Mar, los pueblos que migraron al oriente próximo, se asentaron próximos a la costa, navegaron por las costas llegando a Egipto; se cree responsables del fin de los hititas y micénicos, (parte de la civilización prehelénicas del Egeo, previa a la griega), como la cicládica, (en las islas Cícladas), la minoica en Creta o inclusive la Luvita, descendientes de los hititas; comprenden estos al pueblo Shardano (relacionados con Cerdeña); así como los lukka (flotas piratas que salían del Mar de Mármara); los peselet y tieker (filisteos y que dieron el nombre a Palestina); los ekwesh (relacionados con los aqueos); los teresa (de origen de Anatolia); los denven (relacionados con los aqueos) los *weshesh* (vinculados a Ilión-Troya

⁶⁴ Persas son el pueblo asentado al este de la Mesopotamia, eran nómades, pero luego se asientan al someter algunos pueblos en la época aqueménide, parte de Ciro El Grande, que era medo, es decir de tribus de Tracia y Macedonia.

⁶⁵ Medos, pueblos del imperio Media, que conformaron los imperios seléucidas (sucesores de Alejandro Magno, en el Oriente próximo) y parto (imperio arsácida, asentados en la actual Irán); habitó entre el mar Caspio y la Mesopotamia, fue anexado luego por el imperio persa, se les relaciona con la civilización aqueménide. Es posible que su declive fuese por la construcción de *ganats* (canales subterráneos

y macedonios⁶⁶, su consideración de la Talasocracia con todo cuanto conlleva en el ámbito marítimo; los fenicios⁶⁷ y cartagineses con su emporio comercial y nexos con Egipcios, sus normas mantenían similitud, se cuenta con las Guerras Púnicas⁶⁸ y su efecto posterior.

- 2) El Imperio Romano nexo principal con el comercio del primer milenio y más de la mitad del segundo, siendo en el Código Teodosiano que se regula el comercio, la creación de las marinas y la extirpación de la piratería, que permaneció como Derecho Consuetudinario; el Código de Justiniano, se instauran instituciones del Derecho Marítimo; la *Lex Rhodia de Iactu*⁶⁹ primer Código Marítimo; el Digesto adecua intereses comerciales y de carácter laboral marítimo; el *Nomos Rhodion Nautikos*, recopilación bizantina de reglas consuetudinarias en el “*Basilicorum Libri*” o las “*Basiliques*”⁷⁰ que incluía normas de Derecho Marítimo.
- 3) Poco se sabe del desarrollo de las normas jurídicas de Oriente, en que se tiene grandes consideraciones para la India y toda el área de influencia de China y Japón.

Se visualiza la influencia del derecho romano y bizantino, se podría decir que es el derecho itálico y la unificación del derecho común marítimo.⁷¹ En la Edad Media se cuenta con una serie de normas relacionadas o que contemplaban aspectos marítimos. Posterior el ámbito francés con su aporte comercial,⁷² el español, las “Ordenanzas Navales”⁷³ el “Consulado

que llevaban el agua desde acuífero). Un exponente es Ciro “El Grande”, y gobernó junto con reyes vasallos o sátrapas, triunfó sobre Babilonia, y la integró a su imperio.

⁶⁶ Macedonios son los pueblos pertenecientes étnicamente al pueblo griego, aunque se dice también de influencia Iliria o Tracia, por lo que se consideraban Bárbaros o Etholios (pueblos que vivían en ciudades sin murallas), aunque si tenían antecedentes marítimos evidenciados en su arte. Pertenecen Alejandro I y Filipo II como mayores exponentes

⁶⁷ Fenicios o en griego *phoeniks*, denominados así por el púrpura de sus tintes que comercializaban; semitas cananeos aparentemente procedentes de Mesopotamia en Ugarit, sus tierras eran poco aptas para la agricultura y se orientaron al mar, asentados desde el río Orontes a la bahía de Haifa, comprendiendo Israel, Siria, Líbano y Palestina; sus ciudades estaban separadas por difíciles accesos por lo que era más rápido hacerlo por mar, de ahí las destrezas comerciales y maríneas que sirvieron para crear un emporio comercial.

⁶⁸ Zeno, Riniero; “*Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo*”; Dott.A. GIUFFRÉ EDITORE; Milán, Italia; 1946.

⁶⁹ Se hace una especificación en que, como parte del Derecho Romano, se aceptó el “*Nomos Rhodion Nautikos*” ley náutica de Rodas de donde es extraída la “*Lex Rhodia de Iactu*”, especificando que “*Nomos*” era una recopilación privada de normas y costumbres que adquirió el carácter de consuetudinario.

⁷⁰ Se considera *Basiliques* por haber sido erigidas por parte de Basilio el Macedonio

⁷¹ Normas como “*Reale Editto*” de Carlo III de Nápoles que contemplaba la parte mercantil de la navegación, en 1741; el “*Editto di marina e navigazione marittima Toscana*” por el Granduque Francisco de Lorena en 1784; el “*Codice per la Veneta mercantile marina*” de 1786;

⁷² Las Ordenanzas de Colbert o “*Guidon de la Mer*” o “*Ordonnance de Louis XIV donnée au mois d’août 1681, touchant la marine*”, un modelo nuevo de legislación y modernización de las normas, de donde pasa la gran mayoría de consideraciones marítimas al Código de Comercio Francés de 1808 y de éste a los demás Códigos de Comercio con esa clara inducción. Se da una consideración al seguro marítimo y a tipos de contratos de aplicación marítima.

⁷³ Las Ordenanzas Navales, origen situado en las “*Ordinationes Ripariae*” o “*Ordonnances de Barcelone*” para la Policía y Gobierno de naves mercantes, hechas por los Prohombres de Mar y confirmada por el Rey Don Jaime I en 1258, de aquí salen las normas de especial significación en seguro marítimo que influyó en España y América; luego aparecen como Apéndice a las Costumbres Marítimas del “Libro del Consulado”, con una colección de leyes y estatutos relativos a la ordenanza del comercio naval. Se constituyen las “Ordenanzas Navales Militares” en “Las Siete Partidas” de Alfonso X “El Sabio” en 1265, y, las “Ordenaciones de la Corona de Aragón” de 1340 por Pedro IV. Luego la redacción del Capitán Bernat de Cabrera, pasando por las “Ordenanzas de Bujía” de 1531, y las “Ordenanzas de la Armada Real” de Fernando VI en 1748, se tiene las “Ordenanzas para la disciplina, subordinación y servicio de mis Ejércitos” de Carlos V en 1768, y, que en 1793 se denominan “Ordenanzas Generales de la Armada Naval” siendo las que permanecieron en vigencia “*mutatis mutandis*” hasta ser aprobadas normas nacionales. En Ecuador, las “Ordenanzas Navales” con D.E. # 1521, R.O. # 336 del 14-OCT-1871, siendo actualizadas bajo esta denominación con un A.M. # 434 del 11-JUN-1986, O.G. # 18 de 20-JUN-1986, y finalmente las vigentes COGMAR-ORDENAVA-001-2019, del 26-JUN-2019, vigentes desde la promulgación en el 2020.

del Mar” y “Casa de Contratación”,⁷⁴ aspectos marítimos de Flandes o Países Bajos⁷⁵ y de Inglaterra⁷⁶.

La doctrina a veces requiere justificar la variación del régimen jurídico del mar, inicialmente considerado como ocupación de espacio, similar a la consideración de tierra firme, distinto a las que ejercen los Estados potencia en sus amplias zonas del mar, en ejercicio del poder de soberanía, de donde las grandes potencias navales han reivindicado el mar como una funcionalidad del ER en que ejercerá la soberanía, así en el siglo XVII al XIX pero solo como “*ius excludendi alios*” el derecho a oponerse a una determinada actividad como la pesca, represión del contrabando y el comercio, pero con un fundamento específico.

A partir del siglo XIX se han vertido una gran cantidad de normas marítimas tanto de orden público como privado, muchas de ellas con pequeñas modificaciones o enmiendas se mantienen en vigencia, en abordaje y salvamento, limitación de responsabilidad, privilegios marítimos e hipoteca naval, embargo preventivo de buques, transporte de pasajeros por mar y de transporte marítimo de mercaderías.⁷⁷

De la gran cantidad de normas jurídicas efectuadas, se pueden considerar aspectos por separado a fin de mejorar su comprensión, como se puede observar la aplicación de la consideración de la soberanía en el mar lo cual, trajo consigo conceptos y doctrinas jurídicas que en forma ecléctica se encuentra en vigencia en la actualidad.

Es pertinente señalar que en la presente tesis se tratarán las normas de Derecho Internacional Público y compaginado con las normas de derecho ecuatoriano, en la medida en que se relacionan con los temas tratados en la investigación.

c. Consideración jurídica asignada al mar

Se puede contar con elementos necesarios para especificar que, desde siempre, los pueblos han buscado ejercer su influencia en un espacio geográfico determinado. De esta aseveración se observa que el aspecto de territorialidad está presente desde el inicio de los tiempos, manteniéndose hasta la actualidad, es decir, se han ideado mecanismos para adueñarse de dicho espacio geográfico, sea en forma expresa o de facto; estos eran considerados valiéndose de la propia generación de accidentes geográficos, señales

⁷⁴ “*Consulatus Maris*” o “Consulado del Mar” de Barcelona y el cuerpo de disposiciones marítimas derivadas del tribunal marítimo, que se preocupó de aspectos de ámbito laboral de la gente de mar, posteriormente se crea en 1503 la “Casa de Contratación” para regular el comercio y navegación con las tierras en ultramar, facilitaba a los pilotos de una formación adecuada para el efecto, fue suprimida por Carlos III en 1778, al implantar el Reglamento y aranceles reales que abre el comercio a 13 puertos de España con 27 de América.

⁷⁵ Aspectos como “*Coutume d’Anvers*” de 1582 “*Ordonance d’Amsterdam*” de 1598, y se cita a las “*Ordonnance de Middelbourg*” de 1600 y especifica detalles especiales para la materia marítima

⁷⁶ Los “*Hovering Acts*” o Actos a Flote o de Navegación, en 1718 o en 1878 en el “*Territorial Waters Jurisdiction Act*” se considera la primera vez que se coloca la distancia de 3 NM especificando esa distancia desde la baja marea y se indica que es de jurisdicción exclusiva de la autoridad inglesa.

⁷⁷ Se tiene las siguientes REGLAS:

1. Las REGLAS DE YORK-AMBERES sobre liquidación de la avería común, perfeccionadas desde 1890, 1924, 1950, 1974, 1994, 2004 hasta 2016;
2. Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de conocimiento de Embarque de Bruselas de 25-AGO-1924, REGLAS DE LA HAYA;
3. Protocolo Modificativo del Convenio Internacional de 25-AGO-1924 para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque de Bruselas, 23-FEB-1968; se denominan como REGLAS DE LA HAYA-WISBY;
4. Convenio de la ONU sobre el Transporte Marítimo de Mercancías por Mar, que se conocen como las REGLAS DE HAMBURGO el 31-MAR-1978;
5. Convenio de la ONU sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, el 11-DIC-1978, acoge los temas de actualidad del transporte de mercaderías, REGLAS DE RÓTERDAM entrará en vigor un año después de que sean ratificadas por 20 países.

características que delimitarían el ejercicio pleno de sus decisiones, -origen del derecho territorial-. De ahí que, en consecuencia, de lo expresado, los pueblos fundamentaban su accionar en buscar ampliar su espacio físico en el cual poder adoptar decisiones en forma plena y total, sin estar supeditado a la decisión de otro pueblo, -principio básico de soberanía y aplicación de su legislación-.

Es así que, en el mar, no existe mecanismo para este tipo de propiedad, sino que era un espacio en el cual aquel que está más adecuado para afrontar los “riesgos de mar”, estaba en el poder de aprovecharse de éste, sea en calidad de extracción de recursos vivos o para el comercio y progreso. Se contemplan doctrinas sobre su aprovechamiento, supeditadas a la acción de los pueblos y sus mecanismos para imponer su decisión y pensamiento por la fuerza, orientándose en su empleo y uso.⁷⁸ Así se tiene:

1. En primera instancia, el mar era una “*res*” una cosa, pero con calidad divina “*res divini iuris*”, consideración del ámbito de lo sacro, religioso y santo. Las mitologías de todas las culturas han dado cuenta del particular.
2. Así, el mar era una cosa que no estaba en el comercio, “*res extra commercium*”, no era patrimonio de nadie sino un espacio en el que finalizaban las actividades normales del hombre y que, para atravesarlo, se debía contar con el consentimiento de los dioses.
3. Este respeto y consideración fue dejándose de lado, permitiendo que el hombre se adentrara al mar con sus artefactos cada vez mejorados, pudiendo obtener favores de los dioses, mediante la pesca, que era “*res in commercium*”.
4. Se asignó como “*res humani iuris*” o sea, susceptible de apropiación individual, pero cualquiera podría usufructuar con su ocupación, siendo “*res communis omnium*”⁷⁹.
5. Se tiene como “*res nullius*”, cosa de nadie, no susceptible de apropiación, algo similar a “*res derelictae*” cosa abandonada por su propietario, esta consideración más enfocada en las naves, se iba especificando normas de conducta que paulatinamente son consideradas como costumbres del mar.
6. Como patrimonio o propiedad de un “*ager*” o erario, si podía o estaba divididas las aguas y asignadas, pero si no o si estaba fuera de la ciudad era “bien demanial” o sea de dominio público,⁸⁰ pero del pueblo de Roma, y se lo tiene como “*mare nostrum*” o nuestro mar, todo cuanto exista en el territorio o erario fuera de las ciudades romanas era de los romanos, incluyendo el mar conocido, y por consiguiente de todo aquello que se encuentre en él.
7. El Imperio Romano de Oriente cae luego en manos de los turcos, y se fomentan espacios de soberanía de sus costas y mar en función de la capacidad bélica que pueda soportar, o por el uso de armas basadas en tierra o ubicadas en naves que extiendan el dominio y jurisdicción terrestre de esos Estados, empieza una incipiente consideración de mar territorial, MT. Comentaristas del siglo XV como

⁷⁸ La importancia del ámbito marítimo especialmente en el desarrollo de las Relaciones Internacionales y en general en el Derecho Internacional, desde el inicio de los tiempos al ser el medio de intercambio entre los pueblos, de su cultura de los productos que comercializaban, por una parte, continuaban considerándolo como *Res Communes* así como al AM como *Res Nullius*, y acorde a la nota de Marciano “*Mare est commune quod ad usus ... proprietatis est nullius ... sed iurisdictio est Caesaris*”, es decir “El mar es común acorde a sus usos, más la propiedad es de nadie pero la jurisdicción es del Cesar”, el ejercicio de la soberanía no era un ejercicio de derechos patrimoniales, es decir la diferencia entre el Derecho de Gentes y el Derecho Internacional. “Enciclopedia Giurídica; Istituto della Enciclopedia Italiana Fondata Tra Giovanni Treccani”; Istituto Poligráfico e Zecca dello Stato; Volume XXII; Roma, Italia; 1990; pp.

⁷⁹ “*Res communis omnium*” a diferencia de las “*Res Publicae*” que eran las que pertenecían al pueblo, pero no de orden privado o particular sino para un goce o disfrute colectivo y que eventualmente podrían ingresar al comercio, o bien, eran el patrimonio del Estado como por ejemplo los ríos, los puertos, el teatro, las plazas, etc. ídem pp.168.

⁸⁰ Ídem, pp.177.

Bartolo⁸¹ o Baldo⁸² vuelven a la concepción de “*res communis ómnium*” se limitándose a contemplar el principio de la jurisdicción penal en las aguas adyacentes a las costas de su territorio, en fiel observación de la piratería.

8. Al ser España “El reino donde nunca se pone el sol”, al tener dominios en todas las longitudes del globo, contempla como “*ubi mare*” es decir, que donde sea que haya mar ahí estaba el poderío y el imperio de su ley en el mar. Francisco de Vitoria⁸³ y su pensamiento fundamentado en los principios católicos, daría lugar a instituciones del Derecho del Mar, sumado a las ideas de Maquiavelo.⁸⁴
9. Luego para estos dos países España y Portugal que, eran los que mantenían la hegemonía mundial, con el Tratado de Tordesillas⁸⁵ se da la consideración “*mare restrictum*” o mar restringido, para el mar, la navegación, la pesca y los descubrimientos.
10. Las Provincias Unidas u Holanda, da lugar a conductas típicas de estas regiones, sumado al hecho de que necesitaban mercados y bienes por tanto para subsistir, se volvió una necesidad imperiosa que se provea de una mayor liberalización en el comercio. Aparece la genialidad de Hugo Grocio⁸⁶ adaptó su pensamiento y el de la Escuela de Salamanca, para hacer frente a la derivación del mar de España asignado a los portugueses, expone como “*mare liberum*” o sea mar libre, es decir que cualquiera podría aprovecharse de él. Haciendo fundamento en los aspectos religiosos, da lugar a una libre navegación en el mar. Contemplaba el derecho a la captura⁸⁷, -caso del Santa Catalina, ya se especifica el derecho de inspección y de visita actuales y en función a las normas, se puede capturar o apresar la nave y su carga. El jesuita Nicolás Bonaert⁸⁸ en que presenta argumentos jurídicos

⁸¹ Bartolo de Sassoferrato, Venatura, 1313 – Perusa, 1357, artífice del derecho privado común, el mejor jurista luego del renacimiento del derecho romano y de gran influencia en toda la cultura jurídica europea. Su obra relacionada es “*Tratatus de fluminibus Binoniae 1576; “Iuris omnia opera”, Venetis, 1603.*

⁸² Baldo de Ubaldis Perugia, 1327 - Pavia, 1400, fraile y profesor de derecho, su obra que sirvió como referencia es “*Commentatoria in priman digest veteris partem”, Lugdini 1585 ad lib. “Primum digesti. De divisione rerum et qualite”*

⁸³ Francisco de Vitoria, Burgos 1486 - Salamanca 1546; dominico español, jurista y catedrático creador de la Escuela de Salamanca, sus aportes en derecho, economía, dio origen a una corriente de pensamiento escolástica, contempló el justo título, la justa guerra, la potestad civil, sentando las bases para el Derecho Humanitario, los DDHH y el Derecho Internacional en general. Su pensamiento orientado por el principio que “En un inicio, todo era común para todos”, que sería aplicado en el ámbito marítimo en que confluye todo su pensamiento tanto en el orden comercial, bélico o de guerra justa, así como en el uso común de los espacios acuáticos, causando malestar por cuestionar el mandato de los Reyes y por ende su hegemonía plena o total.

Recuperado de <https://www.biografiasyvidas.com/biografia/v/vitoria.htm>.

⁸⁴ Nicolás Maquiavelo, Florencia 1469-1527; diplomático funcionario italiano considerado el Padre de la Ciencia Política, mantuvo la influencia de Lorenzo de Médici y de Girolamo Savonarola; se le atribuye el concepto de “Razón de Estado” con las implicaciones en la vida política de los Estados; contempló las tres formas de gobierno al igual que sus formas degeneradas: Monarquía, Democracia y Aristocracia y Tiranía, Demagogia y Oligarquía.

Recuperado de <https://www.biografiasyvidas.com/biografia/m/maquiavelo.htm>.

⁸⁵ Tratado de Tordesillas, suscrito Valladolid, el 07-JUN-1494 entre Castilla y Aragón con los de Portugal, -parte de España de 1581 a 1640-, en que se hizo un reparto de las zonas de navegación y conquista del Atlántico y Nuevo Mundo con la línea situada a 370 leguas al oeste de Cabo Verde. Así el dominio sobre las costas africanas y todo lo que se descubriera estaba a injerencia de Portugal mientras que al lado contrario serían para Castilla y Aragón. Luego con las Bulas del Papa se establecía que las tierras situadas al oeste del meridiano a 100 leguas de las Azores y Cabo Verde serían para Castilla, y aquel que cruzara sin su autorización sería excomulgado. Complementado en 1529 con el Tratado de Zaragoza en que se fija a 297,5 leguas al este de las Molucas, es decir cerca del meridiano 135 Oeste.

⁸⁶ Hugo Grocio, Hugo Grotius, Hugo de Groot o Huigh van Groot, Delf 1563, Rostock 1645; La obra pertinente es “*Mare Liberum*” extraído de la obra “*De indís*”, contempla aspectos de soberanía para el Ribereño al mar próximo y que en el mar oceánico es libre para navegar, comunicarse y aprovecharse de él, contemplar el derecho a la captura. Su pensamiento orientó la conducta y corriente de los Países Bajos, y sentó las bases de su desarrollo marítimo, justificando en el Derecho Natural libre de la autoridad eclesiástica, en contraposición a españoles, portugueses e ingleses, eminentemente religiosos.

Recuperado de <https://www.biografiasyvidas.com/biografia/g/grocio.htm>.

⁸⁷ Se considera que Grocio al exponer su pensamiento no hizo sino justificar jurídicamente el apresamiento o incautación del barco, carraca o fragata “Santa Catalina”, en 1603 cerca a Singapur, por la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, a los portugueses, con esto reafirma las ideas sobre el comercio marítimo y la pesca que es vital para el Estado. Luego de esto, al declararlo válido dio lugar a la guerra entre portugueses y holandeses, sin embargo, finalizaría también con el monopolio portugués en el oriente.

⁸⁸ Nicolás Bonaert, Bruselas 1564 ; jesuita “*Minos seu Mare Tutum*” debido a la tregua firmada con las Provincias Unidas, España, no llegó a dar publicidad, pero su título “*Mare non liberum ve demonstratio iuris lusitanici ad oceanum et commercium dicum, contra Batícam H Grotti assertionem*” lo que hace es demostrar la fidelidad al rey de España, por lo que en su debate afirma lo que Grocio niega,

valederos, acorde a instituciones como invención o hallazgo, el descubrimiento como especie de invención, la ocupación, la donación y la costumbre; que no llegaron a darse publicidad debido a circunstancias políticas del momento, sin embargo serviría para que se afirmen las respuestas posteriores, como Serafín de Fleitas⁸⁹ que exponía todos los puntos en que Grocio justificaba su mar libre, sosteniendo el monopolio portugués y justificando su consideración del mar restringido. Grocio y su argumentación válida jurídicamente con el asidero del Derecho Natural y del Derecho de Gentes, la soberanía y jurisdicción sobre el cuerpo de agua estaba asignado a un Estado en particular.

11. El escocés William Welwod⁹⁰ van presentando argumentos jurídicos refutando a Grocio, pensamiento que se iba constituyendo en el fundamento de la orientación marítima inglesa, con el crecimiento de Inglaterra, fundamentada en la decisión de aprovecharse de la riqueza de las otras naciones, sus acciones de corso, y John Selden⁹¹ sostiene que ahora el mar ostenta una condición de sellado, es decir era el concepto de “*mare clausum*” o mar cerrado.⁹²
12. Siendo Cornelis van Bijnkershoek⁹³ sobre los argumentos de Grocio, especifica que el control efectivo solo se consigue con el empleo de las armas del ER, especificando que “*terrae potestas finitur ubi finitur armorum vis*”. Con eso deja de lado las anteriores circunstancias de consideración del mar como *liberum* o *clausum* y adopta una posición ecléctica entre mar territorial y el mar libre o AM, teniendo al primero a expensas del desarrollo de las armas y de su alcance efectivo, siendo Ferdinando Galiami quien calculó el alcance del cañón más avanzado en 3 NM o una legua.

Esta clara controversia, expuesta con argumentos jurídicos valederos, han dado el origen al régimen jurídico actual en cuanto a la consideración del mar y que está plasmado en el Derecho Internacional actual en la CONVEMAR, en forma ecléctica, es decir contempla una consideración similar a *Mare Clausum* en cuanto al MT, siendo modificado para la consideración de ZEE, y teniendo la consideración de *Mare Liberum* para el AM, coexistiendo entonces las dos doctrinas con modificaciones y encontrándose actualmente vigentes, instituciones que pese a estar plasmada en instrumentos internacionales, para su

amprándose en la hegemonía de España y, el derecho lo afirmaba sobre el fundamento de la invención, descubrimiento, ocupación, donación pontificia y de la costumbre sustentada por más de 200 años.

⁸⁹ Serafín de Fleitas, Lisboa 1570, Madrid 1633; fraile mercedario, en su libro “*De Iusto Imperio Lusitanorum Asiatico*” Del justo imperio Asiático Portugués, de 1625 que, utilizando la Biblia, según lo cual el mar podría con la verificación de los principios de soberanía marítima podría ser objeto de relaciones soberanas *quod iurisdicem et protectionem*, o incluso, cuasi-poseción, como en el caso de los mares adyacentes, en contraposición a Grocio de 1606.

Recuperado de <http://dbe.rah.es/biografias/41005/serafin-de-freitas>.

⁹⁰ William Welwod, 1578 – 1622; jurista contrario a Grocio que formuló argumentos para el reclamo de la territorialidad en el mar, en especial de Escocia, en su principal obra “*De dominio maris*” 1616, expone que en algunos casos el mar puede ser ocupado y el Estado contar con derechos exclusivos. Previamente había escrito un resumen de todas las leyes marítimas *The Sea-Law of Scotland* en 1613, sirviendo de base para el primero. En “*De dominum maris*”, acusa a Grocio de respaldar una pesca del arenque en forma exagerada y abusiva en las aguas escocesas, causando un descalabro en la industria escocesa. Se presentó la respuesta en “*Defensio capituli quinti Maris Liberi oppugnati a Gulielmo Welwodo*” Defensa del quinto capítulo de Mar Libre contra William Welwod, que especifica que la intención es defender el comercio holandés en las Indias Orientales mas no en cuanto a la pesca en Escocia

⁹¹ Jonh Selden, Salvinton, Sussex 1584, Londres 1654; jurista inglés y estudioso de la filosofía política e historia judía, sostiene la teoría de la motivación moral, egoísta, sosteniendo que la ley natural se revela históricamente a través de las escrituras, mientras que la ley civil surge de un contrato. En “*Mare Clausum*” le dedica al rey de Inglaterra, publicándosele con su patrocinio.

⁹² Se sostiene hoy, que la teoría de Selden fue revalidada por el “Acta de Navegación” de Cromwell de 1651, vigente hasta que con el Amirante Nelson, Inglaterra se hiciera soberana de los mares a fines del siglo XVIII.

⁹³ Cornelis van Bijnkershoek; Middelburg, 1673, la Haya 1743; jurista y político que contribuyó al Derecho Internacional; escribió “*De Dominio Maris dissertatio*” (1702); “*Observationes Juris Romani*” (1710), de las que una continuación en cuatro libros apareció en 1733, el tratado “*De legatorum foro*” (1721), y la “*Juris Publici Quaestiones*” (1737). Su aporte fundamental estaba orientado a la anchura del mar que consideraba como propio del ER como MT y especificaba que la distancia que podía reclamar era de 3 NM como la distancia que un cañón puede disparar desde la orilla y por tanto proveer el en resguardo de su soberanía; a más de la propiedad privada en tiempo de guerra, premios, neutralidad, contrabando, bloqueo.

Recupero el 31-ENE-2020 de <https://www.britannica.com/biography/Cornelis-van-Bynkershoek>

efectiva y plena vigencia se hace necesario de la aplicación de conceptos tradicionales como el empleo de la fuerza, del poder o bien, su consideración en la búsqueda del dominio del mar, a cargo de un Estado.

Esta consideración reviste gran importancia en el presente estudio en virtud del análisis del Derecho del Mar y su aplicación en los aspectos de la adopción de acciones que los ER's y no ribereños estarían en la capacidad de adoptar, bajo un principio jurídico fundamental, la búsqueda del bien común.

d. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

Los antecedentes que conllevaron a la primera norma que cuenta con el carácter general de orden marítimo, teniendo como relación inicial a una Conferencia de La Haya de 1930, bajo el auspicio de la organización de más alto nivel la Sociedad de las Naciones, se empieza el tratamiento de lo se considera como la Primera Conferencia para la Codificación del Derecho Internacional. Pese a los esfuerzos, no se logró acuerdo para establecer la anchura para el MT y se vislumbra el espacio aéreo correspondiente, aspecto crítico en el trato de las relaciones entre Estados por las implicaciones que ello conlleva; se puede decir que se produjo un avance para la actualidad jurídica marítima, al contemplar que las 3 NM no eran la máxima distancia sino la mínima para contemplar la anchura del MT.

Se reconoce la existencia de un “área marítima especial o zona contigua”, de una extensión máxima de 12 NM, conforme se había venido tratando doctrinariamente e irse volviendo una costumbre internacional, luego de los “*Hovering Acts*”⁹⁴ y las actividades de inspección en zonas adyacentes al MT, la cual se fue ampliando a 6, 15 NM y hasta de 24 NM, lo acoge la CONVEMAR como ZC. En cambio con la “*Territorial Waters Jurisdiction Act*”⁹⁵ la primera vez que se contempló 3 NM desde la baja marea, que se indica que es de jurisdicción exclusiva, siendo por tanto, ya una aplicación positivada y práctica de la doctrina de Binkershoek acogiendo una posición ecléctica de la doctrina de Grocio y Selden dejado las consideraciones del mar como *liberum* o *clausum* y entonces se contempla como AM y MT, respectivamente, siendo aceptado internacionalmente la distancia de una legua marina, conforme a la determinación práctica de Galiani; se estaba a expensas del alcance de las armas, de su mejora o bien, de otras consideraciones como las singladuras, para que se contemple como MT.

Con los antecedentes en la consideración otorgada al mar, no se había expresado nada aún en cuanto a otros usos que no sean para efectos de ejercer el poder en el mar, o sea en el ámbito naval, sin embargo, las actividades que se efectúan son eminentemente mercantiles comerciales y por tanto ameritan que se brinde un resguardo a dichas actividades,

⁹⁴ La *British Hovering Act* de 1718, o Acta de Navegación, como se indicó en el capítulo I, debido a la consideración del contrabando y por circunstancias políticas de la época, se impuso la prohibición de estar gravitando en ciertas áreas, y se autorizaba inspeccionar a naves en zonas adyacentes, para aplicar la jurisdicción penal por delitos cometidos en dichos barcos extranjeros, estableciendo la prohibición de “merodear o gravitar” en dichas áreas.

Recuperado de <https://www.merriam-webster.com/dictionary/hovering%20act>

⁹⁵ La *Territorial Waters Jurisdiction Act*, de 1878, o Acta de Jurisdicción en Aguas Territoriales, una vez derogada el Acta de Navegación, regula aspectos relacionados con la judicialización de delitos cometidos en el mar, a cierta distancia de sus costas. Mientras que la jurisdicción legítima del Rey, sus herederos y sucesores, se extiende sobre los mares abiertos adyacentes a las costas del Reino Unido y de todas las demás partes de sus dominios, a la distancia necesaria para su defensa y seguridad, enmendando la jurisdicción del Almirantazgo: un delito cometido, sea o no sujeto del reino, cometido abordo o por medio de un barco extranjero, en mar abierto dentro de las aguas territoriales de sus dominios, es un delito dentro de su jurisdicción, pudiendo arrestarla, juzgarla y castigarla. Establecía restricciones a los procedimientos para el juicio y el castigo de toda persona que no es sujeto del reino, no se instituirá en ningún tribunal del Reino Unido, excepto con el consentimiento y certificación de conveniencia de uno de los Secretarios de Estado principales, excepto con el permiso del Gobernador de la parte de los dominios en los que se propone iniciar dichos procedimientos.

Recuperado de <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/41-42/73>

plasmando en un documento que brinde su protección; actividades como la pesca, el transporte de mercaderías o mercancías, y que se habían venido especificando como por ejemplo la actividad turística, minería oceánica, la obtención de energía del mar, hoy grandes consideraciones ambientales, la absorción de anhídrido carbónico, el ser el inicio de la cadena trófica, por lo que se hace necesario desarrollar nuevas consideraciones técnicas siendo necesario positivarlas. El primer útil y crítico fue el de MT, se fueron emitiendo una gran cantidad de proclamas unilaterales en que se especificaban que áreas mucho mayores a las tradicionalmente contempladas, asumiendo un rol protagónico la ONU.⁹⁶

Se reúne en Ginebra la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar con 86 Estados, del 24-FEB-1958 al 27-ABR-1958, pero ampliándose el mandato para contemplar “...sus aspectos técnicos, biológicos, económicos y políticos, e incorporar el resultado de sus trabajos en una o más convenciones internacionales u otros instrumentos que juzgara apropiados...”. El 29-ABR-1958, se aprueban cuatro convenciones distintas, que se ha seguido el procedimiento específicamente estipulado, se abrieron para la firma hasta el 31-OCT-1958 y luego quedaron abiertas a la adhesión de todos los Miembros de la ONU⁹⁷. Entonces con la conocida como la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1958, se contempló a la codificación de normas del derecho Consuetudinario Marítimo que en igual forma se fueron mejorando en su positivación posterior, en la Tercera Conferencia.

Al no tener las consecuencias deseadas, debido a que tanto los Estados de América como de África, se negaban a firmar las convenciones citadas, se insiste en volver a citar a una nueva conferencia, la Segunda Conferencia sobre el Derecho del Mar, en Ginebra, misma que se realiza del 17-MAR- 1960 al 26-ABR-1960, que no obtuvo resultados positivos, en virtud de enfocarse en la búsqueda de un mecanismo de transacción para que se efectivice las convenciones de la Primera Conferencia, se habló de “Derechos Históricos” así como también de “Derecho Preferente”, que pese a no entrar inmediatamente en vigor, la CONVEMAR acoge la aplicación práctica mejorada de esta fórmula.

Se presentó la tesis de un ancho de 6 NM y una zona pesquera adyacente de igual anchura, pero solo faltó un voto para que se haya positivado, por lo cual, no se pudo ver plasmado ningún avance en el Derecho Marítimo. Luego de estas consideraciones particulares, fomentadas y auspiciadas por América Latina principalmente, pocos Estados mantenían el límite histórico de 3 NM, otros iban fijando otras extensiones, algunos determinaron en 200 NM e inclusive superando esa distancia, pero todos dejan el resto como AM, por lo cual, se iba vislumbrando el avance del Derecho y la sociedad. Faltaba positivar estas nuevas concepciones en instrumentos jurídicos obligatorios. Entonces, de las nuevas concepciones que se han ido poniendo en ejecución, se considera que, del estado negativo de “No hacer” se ha cambiado al estado positivo, de acción, de empoderamiento de “Hacer”, lo cual ha ido modificando el régimen jurídico del mar, tradicionalmente considerado. Siempre resguardando las “libertades del mar” evitando los usos negativos, bajo la supervisión de organismos internacionales, con la consiguiente categoría de “bien de uso controlado” al

⁹⁶ Para normar estos aspectos primordiales en cuanto al mar, la Comisión de Derecho Internacional de la ONU, en 1949, incluye al régimen de las aguas territoriales y el de la AM entre los aspectos importantes que ameritan ser contemplados en una norma positivada es decir, que debían ser codificados, por lo que la Asamblea General de la ONU recomienda colocarlo como prioridad, siendo de 1950 a 1956 que se presentan los proyectos finales, recomendando una Conferencia de Plenipotenciarios.

⁹⁷ *United Nations Audiovisual Library of International Law*; Convenciones de Ginebra sobre el Derecho del Mar de 1958. Recuperado de https://legal.un.org/avl/pdf/ha/gclos/gclos_ph_s.pdf

ser tácitamente un Patrimonio Común de la Humanidad, en materia de conservación tanto de los recursos.

Es pertinente citar que desde la aparición de la tesis de las 200 NM de soberanía marítima en América, nacida en 1952 por iniciativa de Ecuador, Perú y Chile,⁹⁸ especialmente por su configuración especial y dado que a excepción de dos Estados-Bolivia y Paraguay-, todo el resto goza de la salida al mar, intereses comunes, casi idénticos, a más de la gran cantidad de instrumentos internacionales y de diversa consideración promulgados en este ámbito.⁹⁹ Los Estados del Caribe acogen este principio en la Declaración de Santo Domingo, en junio de 1972, luego en África, el Consejo de Ministros de la Organización para la Unidad Africana, en mayo de 1973, declaran 200 NM como zona económica de cada Estado y, ese mismo año, 75 Estados se suman a esta posición, durante la Conferencia de Argel.

Con la orientación de la Carta de las Naciones Unidas¹⁰⁰ que propugna la paz, la justicia y el progreso de los pueblos, adoptando todas las medidas colectivas que con eficacia y efectividad prevengan y eliminen las amenazas a la paz así como la supresión de la agresión,¹⁰¹ se hace necesario establecer un orden jurídico y buscar la universalización de sus postulados, considerando que todos los usos y actividades que se desarrollan en el mar, están vinculados y estrechamente interrelacionados, además de no existir mecanismos naturales para la delimitación física y de falta de discriminación en la exactitud. Denota la

⁹⁸ Convenio sobre la organización de la Comisión Permanente de la Conferencia sobre explotación y conservación de las riquezas marítimas del Pacífico Sur; Santiago de Chile; 18-AGO-1952; R.O. # 809; de 05-MAY-1955

⁹⁹ En cuanto a este criterio se expresa, por la gran cantidad de instrumentos internacionales heterogéneos, los que se evidencian en el ámbito de América surge la "Tesis de las 200 NM" que se vio precedida, entre otras, por:

1. La Declaración de Panamá de 1939, establecía 300 MN (555 km) de extensión.
2. La Resolución de la Segunda Reunión de Consulta de los Ministros de Relaciones Exteriores de América Latina y el Caribe, de La Habana de 1940, sobre una propuesta uruguaya contemplaba la soberanía marítima a una distancia mínima de 25 MN;
3. El Comité Interamericano de Neutralidad recomendó una extensión de 12 NM a la Comisión de Expertos, en la reunión del Comité Jurídico Interamericano de 1941, 12 NM, posteriormente en 1952 presenta el Proyecto de Convención sobre Mar Territorial y Cuestiones Afines, basando sobre la tesis de 200 NM
4. La Recomendación de la XVIII Comisión de Pesca Oceánica reunida en Río de Janeiro, en 1942, contemplaba 50 NM
5. La Tercera Conferencia Interamericana de Abogados, México 1944, 6 NM como MT y 44 NM de interés eminentemente nacional.
6. La proclama del Presidente Truman de 1945 de 200 NM, que contempla el derecho a establecer zonas de conservación en áreas de AM contiguas a las costas de Estados Unidos, cuando las actividades pesqueras han sido desarrolladas y mantenidas o pueden serlo en el futuro en una escala sustancial, como parte de los recursos naturales del suelo y fondo marino por debajo de la AM pertenecientes a Estados Unidos y sometidos a su jurisdicción y control, es decir, consideró a los recursos naturales del subsuelo y fondos marinos, especifica la PC, como sometida a su jurisdicción luego mediante declaraciones, decretos y posteriores leyes acogieron la proclama:
 - a. Declaración del presidente de México Manuel Ávila Camacho, de 29-OCT- 1945.
 - b. Decreto del presidente de Argentina Juan Domingo Perón, de 11-OCT-1946.
 - c. Decreto de Panamá, de 17-DIC-1946.
 - d. Declaración del presidente de Chile Gabriel González Videla, de 23-JUN-1947, establece un límite preciso 200 NM, 370 km.
 - e. Declaración del presidente del Perú José Luis Bustamante y Rivero, de 01-AGO-1947 contempla 200 NM.
 - f. Declaración de la Junta Fundadora de la Segunda República de Costa Rica, de 27-JUN-1948 acogía las 200 NM.
 - g. Constitución Política de El Salvador, de 14-SEP-1950 establece 200 NM.
 - h. Leyes de Honduras, de enero y marzo de 1950 (200 NM).
7. La Conferencia de Santiago de Chile de 1945, acordó 30 NM para MT y 20 NM para una ZC, que completaban las 50 NM.
8. La Primera Reunión del Consejo Interamericano de Jurisconsultos, en Río de Janeiro en 1950, recomendó a la Comisión permanente la presentación de una propuesta y en 1952 se especifica 200 NM. En la Segunda Reunión en Buenos Aires en 1953, se contempló remitir al Comité Jurídico Interamericano. La Tercera Reunión en México en 1956 se da libertad para estipular límites razonables
9. En la Primera Conferencia sobre Explotación y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur, 1952 en Santiago, Chile, Perú y Ecuador contemplan en la Declaración sobre Zona Marítima o Declaración de Santiago de Chile sobre la base de las 200 NM y en la Segunda Conferencia sobre Explotación y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur, 1954 en Lima, se suscribe el Convenio Complementario a la Declaración de Soberanía sobre la Zona Marítima de 200 NM, proclaman como norma de su política internacional marítima, la soberanía y jurisdicción exclusivas que a cada uno de ellos corresponde sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países, hasta una distancia mínima de 200 NM desde las referidas costas, y el Protocolo posterior en 1954 en que delinea aspectos de límites y zona fronteriza marina
10. En el Segundo Congreso Hispano-Luso Americano de Derecho Internacional se especifica que debe ser 12 NM y también expresa 200 NM para un mar complementario.

¹⁰⁰ Carta de las Naciones Unidas del 26-JUN-1945; R.O. # 461 del 18-DIC-1945; sus enmiendas D.S. # 256; R.O. # 288 del 17-ABR-1973

¹⁰¹ Carta de la ONU, art. 1, núm. 1.

importancia de contemplar en Derecho normas específicas considerando la particularidad histórica de las actividades en el medio marítimo, la cortesía de la gente de mar al igual que la aplicabilidad realizada por abogados especialistas sumado al hecho de que las actividades a desarrollar en el mar son eminentemente comerciales, atraen a los intereses económicos de los Estados y de sus poblaciones.

Considera el apoyo de los Estados con mayor nivel de desarrollo; sus mecanismos de investigación científica para constituir aportes a la ciencia y por ende a la tecnología; la transferencia de dicha tecnología existente y de la que se iría generando con el devenir de los tiempos,¹⁰² es el fundamento y orientación para buscar cristalizar estos postulados. Se llama a una Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar, que se realiza en varios periodos de sesiones¹⁰³ -que desde la Resolución de la Asamblea de la ONU el 17-DIC-1970 y sobre la base de un Acuerdo de Caballeros¹⁰⁴ entra en vigor este instrumento, en casi veinticuatro años de esfuerzos continuos- se plasma, -aunque sin agotar los temas marítimos que permanecen pendientes-, es el primer instrumento que no admite reservas,¹⁰⁵ se debe entender y aplicar por igual en todo Estado parte.

La CONVEMAR¹⁰⁶ nace rompiendo esquemas en creación de normas internacionales, contribuyendo decididamente con el desarrollo progresivo del Derecho, acrecienta mecanismos técnicos y jurídicos para la solución de controversias por medios pacíficos, busca una sociedad internacional que aplique los principios de justicia, de equidad y de igualdad de derechos para promover el progreso y desarrollo de la humanidad. Pero, sin agotar los temas relacionados con el mar, pese a que se dio un gran avance en el avance, existen aspectos pendientes a ser tratados. Sin vulnerar aspectos procedimentales, es que, antes de que entre en vigor, aunque no se consideren enmiendas, acorde a la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados,¹⁰⁷ posteriormente se sumaron aspectos como son los dos acuerdos de implementación.

Para una mejor aplicación de sus postulados y poder dar cumplimiento con los objetivos especialmente en cuanto se contempla el beneficio de la Humanidad, la solución de conflictos por métodos pacíficos, la CONVEMAR contempla la creación de organismos internacionales como son la ISA o Autoridad, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, ITLOS, y, la CLCS, no obstante, lo cual, aún permanecen aspectos en las zonas no

¹⁰² Aspectos citados en el Preámbulo del texto de la CONVEMAR.

¹⁰³ Desde 1973 hasta 1982, se tuvo varias sedes para finalmente convocarse en Jamaica, Montego Bay, para la firma del texto del instrumento, debe resaltarse que se aprobó un Reglamento en el cual se hacía expresamente la referencia y la obligación sobre la base del "Acuerdo de Caballeros" que había sido considerado como apéndice de la declaración aprobada por la Asamblea General de la ONU.

¹⁰⁴ Tercera conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; Reglamento (A/CONF. 62/30), aprobado por la Conferencia en su 20a. sesión, el 27-JUN-1974, y enmendado en sus sesiones 40a., 52a. y 122a., del 12-JUL-1974, el 17-MAR-1975 y el 06-MAR-1980..

¹⁰⁵ CONVEMAR; Reservas y excepciones Art. 309.- "No se podrán formular reservas ni excepciones a esta Convención, salvo las expresamente autorizadas por otros artículos de la Convención".

¹⁰⁶ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, CONVEMAR, del 10-DIC-1982 abierto a la firma hasta el 09-DIC-1984; entra en vigor el 16-NOV-1994, es complementada con el "Acuerdo relativo a la aplicación de la parte XI – 1994" (plataforma continental), Nueva York, 28-JUL-1994. En vigor desde el 28-JUL-1996y el "Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios-1995". Nueva York el 08-DIC-1995. En vigor desde 11-DIC-2001. Para Ecuador, con la Resolución de convenio Internacional # 23, R.O.S. # 229 del 06-JUL-2010 la CONVEMAR es resuelta constitucional con el Dictamen 007-11-DTI-CC de 01-SEP-2011, el Presidente lo remite a la Asamblea Nacional y es ratificado con su aprobación con la R.L. # 1 del 22-MAY-2012, R.O. S. # 715 del 01-JUN-2012, luego con D.E. # 1238 de 15-JUL-2012; R.O. # 759, de 02-AGO-2012, y, mediante la Declaración formulada por la Asamblea Nacional en el Instrumento de Adhesión firmado el 19-SEP-2012, depositado el 24-SEP-2012 y publicado en el R.O. # 857; del 26-DIC-2012 completando el mecanismo interno de adhesión. Ratifica el Acuerdo sobre especies migratorias y transzonales con R.O.S. # 799 del 18-JUL-2016 enmendado el con D.E. # 1166; R.O.S. # 838 de 12-SEP-2016. Se acaba de suscribir el tercer instrumento bajo el marco de CONVEMAR sobre la conservación y utilización sostenible de la diversidad biológica marina en zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional, suscrita el 03-MAR-2023

¹⁰⁷ Convención de Viena sobre el derecho de los tratados, 23-MAY-1969; U.N. Doc A/CONF.39/27 (1969), 1155 U.N.T.S. 331. En vigor el 27-ENE-1980. Parte IV Enmienda y modificación de los tratados. Art. 39 y siguientes. Ecuador con R.O. # 6 del 28-ABR-2005

cubiertas plenamente con la CONVEMAR o que es necesario efectuar las ampliaciones pertinentes por ser de aporte y beneficio a la Comunidad Internacional, es decir, a la humanidad.

Sin embargo, fue necesario también que se efectúen instrumentos adicionales, debido a que se presentaba una amenaza a su efectiva vigencia, por lo cual se optó por realizar instrumentos que serían contemplados anexos uno relacionado con la plataforma continental, el segundo con conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios y recientemente para la protección y cuidado de la biodiversidad más allá de la jurisdicción de los Estados.

Es necesario modificar otras normas al igual que adecuaciones a las actividades no normadas, que se constituyen en el aspecto que derivó en la consideración de Pesca INDNR, convertida en una de las mayores amenazas a la explotación sustentable y sostenible de recursos así como se constituye una amenaza para la biodiversidad marina, siendo necesario que la legislación refleje los avances en este ámbito, debiendo establecer las infracciones y sanciones encaminados a prevenir, desalentar y eliminarla; otro aspecto que contribuye a la efectiva aplicación de este principio, es la cooperación entre los Estados y por ende entre todos los involucrados para lograr la conservación de recursos en beneficio de la Humanidad, más aún en cuanto a las responsabilidades como ER y ERB.

Ecuador, al completar el mecanismo interno de adhesión, las disposiciones de CONVEMAR se vuelven obligatorias, y acorde al mandato constitucional, estas disposiciones están por encima del ordenamiento legal interno,¹⁰⁸ e inclusive en cuanto a la aplicación de disposiciones que tengan como fundamento a los DD.HH., estas normas primarán por sobre la misma Constitución¹⁰⁹.

2. EL EJERCICIO DE LA SOBERANÍA EN EL MAR

La conducta humana de sus civilizaciones, trasladadas a las normas consuetudinarias marítimas y luego positivadas, generaron *per se* relaciones de poder en el mar, creó una particularidad, la disciplina entre miembros de distinta consideración o jerarquía, y la cortesía, entre los considerados pares o iguales.

La fuerza en el mar, derivó en dos consideraciones: la primera, el mercantilismo o incremento de riqueza fundamentándose en las acciones originadas en este medio, considerara como aspecto virtuoso, y, la segunda negativa, al contarse con riqueza, atrae los vicios propios y de naturaleza humana que deriva en correrías: atracos, incendios y muerte en la mar, o sea en piratería.¹¹⁰ Para enfrentarlo, se armaron buques, se promulgaron

¹⁰⁸ CRE Art. 424.- El orden jerárquico de aplicación de las normas. En caso de conflicto entre normas de distinta jerarquía, las autoridades administrativas y servidoras y servidores públicos, lo resolverán mediante la aplicación de la norma jerárquica superior.

¹⁰⁹ CRE. Art. 11 El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios: ...//... núm. 3. Los derechos y garantías establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales de derechos humanos serán de directa e inmediata aplicación por y ante cualquier servidora o servidor público, administrativo o judicial, de oficio o a petición de parte. // Para el ejercicio de los derechos y las garantías constitucionales no se exigirán condiciones o requisitos que no estén establecidos en la Constitución o la ley. // Los derechos serán plenamente justiciables. No podrá alegarse falta de norma jurídica para justificar su violación o desconocimiento, para desechar la acción por esos hechos ni para negar su reconocimiento.

¹¹⁰ Se debe indicar que Piratería acorde a su etimología proviene del latín "*pirata*" y este del griego "*peirates*", con la raíz "*perian*" intentar, arriesgar, aventurar, y el sufijo "-tes" agente, es decir del que realiza o que ejecuta la acción de arriesgar, intentar, aventurar; guarda relación con el latín "*periculum*" o "*periclitari*" que significa hacer una prueba, poner en peligro; de donde deriva la palabra perito; de igual forma se considera también al "*pyros*" que significa fuego, y que se dio esta consideración debido a que después de sus robos, quemaban, prendían fuego a esas naves, luego de perpetrado su acto de bandolerismo: saqueo, incendio y muerte-. También se dio esta acción en amotinamientos, por lo que se persiguió con similar rigurosidad.

Recuperado de <https://es.wikipedia.org/wiki/Pirater%C3%ADa>; y de <https://dle.rae.es/pirater%C3%ADa?m=form>

sanciones drásticas y recompensas por sus cabezas y naves. Se buscó reducir su incidencia y buscar mecanismos para proteger y resguardar las actividades que se desarrollaban en el mar, contemplándolo bajo los distintos asideros jurídicos analizados y que dieron origen y sustento a las instituciones jurídicas actuales del mar.

Entonces, esta consideración fáctica sumado al hecho de la relación de poder en tierra, y por consiguiente la aplicación del concepto de soberanía originó las distintas formas de apropiación del mar. La CONVEMAR al positivar el Derecho Consuetudinario Internacional, genera obligaciones, así como responsabilidades a los Estados tanto para su protección y cuidado, así como en sus relaciones recíprocas y con los buques de otros Estados.

Da lugar al concepto hoy comprendido en calidad de espacio de soberanía plena como MT, en este caso para la prosecución de la criminalidad integralmente y salvo ciertas excepciones en que se debe solicitar la anuencia del ERB¹¹¹ existiendo otras áreas de soberanía restringida o de aplicación de ciertos derechos de soberanía como la ZC y ZEE en que se asigna jurisdicción para la protección del medio marino¹¹² especificando por tanto aspectos que pueden ser punibles, a diferencia del AM, en que existe las libertades del mar. Se contempla MT como una área de soberanía o propiedad del Estado, siendo libre para su utilización y aprovechamiento, pero en cuanto el propietario de estas áreas geográficas requiere facilitar a particulares, apareció la figura jurídica de la “concesión” que ahora un particular va a hacer uso privativo de un área común a cambio de una contraprestación, estipulada en el mismo acto jurídico como imposición que el Estado realiza con la finalidad de redistribuir en el cumplimiento de sus fines específicos.

El espacio de AI y MT, inclusive en zona intermareal o de playa, en que se ha autorizado su empleo por lo general, zonas someras o de bahías especialmente para el asentamiento de granjas para la acuicultura o acuicultura, en estos espacios que tradicionalmente no se podían hacer un uso privativo o particular, pero se otorga en usufructo a particulares mediante la retribución pertinente, es decir el uso y el goce o disfrute lo tienen los particulares, y en contrapartida estos otorgan el pago estipulado. Esta consideración de otorgamiento de concesiones es una facultad privativa de quien ostenta la propiedad en nombre de la colectividad, para la que obtiene sus ingresos y cumple su función de redistribución de dichos recursos alcanzando o contribuyendo a alcanzar los fines previstos para el Estado y en cuyas áreas se ejerce plenamente su soberanía.

Adicionalmente se está contemplado a la oceanicultura u maricultura,¹¹³ también considerada como acuicultura marino y costera respectivamente, una nueva forma de aprovechamiento de los recursos vivos en la ZEE que está brindando grandes oportunidades

¹¹¹ CONVEMAR, Art. 27 en cuanto al ejercicio de la jurisdicción penal en un buque de otra bandera en ejercicio del derecho de paso inocente, en que se especifica el caso de la afectación al Ribereño –perturbe la paz o buen orden-, al tratarse de delitos contemplados en normas específicas –narcotráfico-, o cuando sea solicitado por intereses de la nave -capitán de la nave o agente del ERB-.

¹¹² CONVEMAR, Art. 56 en que se aclaran los aspectos de jurisdicción del ER siendo la protección y preservación del medio marino en aspecto relevante que podría derivar en delitos en la ZEE y ZC, tipificados por el ER o bien por las organizaciones regionales de ordenamiento pesquero, en concordancia con el Art. 61 y que es completado con las normas relativas a la Pesca INDNR. Acorde al Art. 73 se cuenta con la potestad de apresar e iniciar los procedimientos judiciales, pero sin incluir penas privativas de libertad, salvo acuerdo en contrario, lo cual se acoge a las normas de FAO y las OROP's.

¹¹³ Se considera así a Maricultura u Oceanicultura como una nueva forma de aprovechamiento de los recursos vivos en la ZEE, con la finalidad de que, en ese entorno de agua marina, en estructuras confeccionadas por el ser humano, cuya salinidad es más estable que en la acuicultura o de aguas someras o costaneras, siendo difícil diferenciar aquellas especies cultivadas en jaulas marinas. FAO 2018; “El estado mundial de la pesca y la acuicultura 2018. Cumplir los objetivos de desarrollo sostenible”. Roma. Licencia: CC BY-NC-SA 3.0 IGO

para la obtención de recursos comestibles procedentes de las zonas con influencia de las corrientes oceánicas y más factores oceánicos de difícil consideración.

La propiedad considerada sinónimo del dominio de las cosas en su aplicación en el mar, en forma expresa partiendo de su consideración etimológica el dominio¹¹⁴ tiene una fundamentación distinta a la primera y deja ver al más excelente y comprensivo poder jurídico del hombre sobre las cosas, existiendo una diferencia doctrinal de dominio-propiedad y es el sentido subjetivo o sea, el dominio es la potestad que tiene la persona o bien el Estado sobre las cosas, mientras que la propiedad, tiene un sentido objetivo es decir la atribución de las cosas a una persona o en el orden internacional la consideración de territorialidad propia del Estado.

La gestión del bien demanial marítimo o de propiedad del Estado, derivado del Derecho Internacional, se puede señalar en sus tres acepciones, siendo la primera, para el uso directo defensa militar con seguridad pública y protección aduanera, fiscal o comercial interna; la segunda, para el aprovechamiento de sus recursos exclusivamente para el ER, salvo excepciones expuestas armonizadas con los intereses de la comunidad internacional o más bien, en ámbitos como en la pesca, acuicultura o maricultura; y, tercera, en que el uso sea de interés privado en lugar de público, en el orden internacional su aplicación son las libertades de la alta mar y los derechos reconocidos para buques de otra bandera, y en el orden interno implica que los particulares pueden obtener el provecho de este bien, pese a ser del Estado, conforme el caso de las concesiones, la administración puede conceder un uso exclusivo a particulares de los bienes parte de su dominio marítimo.

Con estas concepciones y las modificaciones históricas del mar hasta contar con las concepciones jurídicas actuales de alcance universal, quedando muy pocos países al margen del reconocimiento y aplicación vinculante de la CONVEMAR,¹¹⁵ que no obstante deben observar sus postulados en calidad de Derecho Internacional Consuetudinario

adecuando las circunstancias especiales particularísimas y propias de cada Estado, así como con la comunidad internacional, este instrumento establece jurídicamente aspectos de soberanía, derechos de soberanía y de aplicación de la soberanía como se verifica en los conceptos de ERP, ERB y ER.

¹¹⁴ Dominio proviene del latín "*dominium*" y compuesto de "*domus*" casa y el subfijo "*-inus*" procedencia o pertinencia, o sea, derecho a la propiedad de su casa, y es el poder ejercido sobre una propiedad, un territorio o una persona, en algebra son todos los posibles valores que puede tener una variable X de una función. Su concepto proviene de la doctrina, al afirmar que cumple una función pública es decir para el propósito del uso público del mar, destinado a satisfacer las necesidades publicas sin desmedro de que se brinde o provea el resguardo de otra naturaleza como es los fines militares o el soporte militar para que esta utilización pacífica sea efectuada sin que se vea afectada por aspectos externos a la consideración del bien público o bien común del Estado.

Recuperado de <http://etimologias.dechile.net/?dominio>, y de https://www.definiciones-de.com/Definicion/de/dominio_derecho.php

¹¹⁵ Estados Miembros de ONU que no lo han firmado: Estados Unidos, Israel, Siria, Turquía, Perú, Venezuela, Eritrea; mientras que por parte de los Estados sin litoral: Andorra, Kazajistán, Kirguistán, San Marino, Sudán del Sur, Tayikistán, Turkmenistán, Uzbekistán.

Se resalta que el hecho de firmar un tratado no significa aceptarlo como vinculante, sólo implica una obligación de buena fe de no frustrar su objeto y fin, artículo 18 convención de Viena, sólo la ratificación y entrada en vigor del tratado para un Estado implica que está obligado a cumplirlo. En varios casos la corte internacional de justicia ha aplicado la costumbre es decir el Derecho Internacional Consuetudinario (v. Nicaragua vs. Colombia) puesto que, uno de los Estados involucrados en un caso no ha ratificado la CONVEMAR, existiendo 168 Estados partes (incluida la Unión Europea). Esto es importante tener presente vista, en América Latina, Colombia y El Salvador han firmado, pero no ratificado la convención, sin embargo es Derecho Internacional Consuetudinario.

Recuperado de https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en#1

a. Estado rector de bandera, ERB.

Como se ha especificado, en la CONVEMAR se emite los lineamientos jurídicos específicos para el mar, establece una consideración política claramente especificada, sin embargo, también acuña conceptos fundamentales, que han sido contemplados en el Derecho Consuetudinario. Se ratifica la nacionalidad de buques,¹¹⁶ *per se*, reconocido universalmente, en que a un buque se considere una porción flotante del territorio del Estado que lo abandera, se acoge a su jurisdicción y soberanía plena, al permitir izar su bandera, asume responsabilidades solidarias y directas sobre los buques, sus tripulaciones, al violentar el marco normativo contemplado.¹¹⁷

En cuanto a la observación de medidas y normas de seguridad marítima, se ha establecido reconocimientos e inspecciones de responsabilidad del ERB pero que bien podría delegar a Organizaciones Reconocidas. El ERB se encarga de implementar las políticas, habilitar recursos y procedimientos, garantizando la observancia de normas, certificados y títulos.¹¹⁸

La CONVEMAR atribuye responsabilidades al ERB para cuando se presenten aspectos violarios tanto en el caso de buques de guerra de su bandera, como en el caso de apresamiento injustificado así como para los casos de ejercicio de derecho de visita e inspección, pero también le atribuye responsabilidades de la emisión de los documentos pertinentes o denominados estatutarios a los buques de su bandera previa inscripción en el registro correspondiente.¹¹⁹ Esto no hace sino aplicar el principio de soberanía, pero al mismo tiempo, resaltar la contraparte que implica la responsabilidad y por ende las repercusiones e indemnizaciones pertinentes.¹²⁰

Entonces, al contar con esta noción de implicaciones eminentemente marítimas, se reafirmó el concepto de ERB. En cuanto a la aplicación práctica, el ERB expande su soberanía y responsabilidad más allá de sus fronteras físicas, reafirmando la figura de la soberanía extendida. Adquiere las consideraciones de extraterritorialidad para aplicar instituciones jurídicas -como el asilo-, en el caso de los buques de guerra. En los buques de bandera, rige esta legislación y, salvo los casos contemplados en el Derecho Internacional, nadie puede vulnerar esta prerrogativa o privilegio, so pena de ser considerado como afrenta al Estado, uno de los actos de guerra. La aplicación de la soberanía en el territorio flotante, en cualquier sitio en que se halle, debiendo cumplir con las obligaciones para con relación tanto a la comunidad internacional, así como al Estado en que se halle surto o en navegación, es el ERB.

¹¹⁶ CONVEMAR, art. 29 nacionalidad de buque de guerra, arts. 91 y 92 nacionalidad de los buques; art. 139 la obligación de garantizar el cumplimiento de las disposiciones de las disposiciones de la CONVEMAR, así como la responsabilidad por daños

¹¹⁷ Resolución A. 1157(32) del 15-DIC-2021 emite una lista no exhaustiva de obligaciones acorde a instrumentos correspondientes al Código de implementación de instrumentos de la OMI. Contiene aspectos comunes y especificaciones a ERB's, ER's y ERP's para incrementar la seguridad marítima.

¹¹⁸ Ramírez Danieri, Rodrigo; Notas de Aula, Curso "Operaciones navales de vigilancia en el mar"; Modulo 2: Responsabilidad de los Estados.

¹¹⁹ En el Libro Registro de Propiedad Naval que es llevado en las Capitanías de Puerto, a cargo de un Abogado, como Registro Estatal. Se registra la propiedad e historia de dominio, contratos especiales como el fletamento a casco desnudo en que otorga responsabilidades al Estado. Adicional se tiene el Libro Registro de Hipotecas y Gravámenes o cauciones que vayan a tener repercusión en el buque en resguardo del propietario, y de los sujetos activos en una relación crediticia. El Libro Registro de Interdicciones y Otros Contratos en que se registra todas las afectaciones a la propiedad del buque y caos especiales como un remolque de altura, el contrato de construcción de naves, etc. El Libro Índice que es el orientador de la actividad registral y las justificaciones de las Negativas de Registro. Reglamento a la Actividad Marítima, R.O. # 32 del 27-MAR-1997.

¹²⁰ CONVEMAR, Art. 29, 106, 110 y 91

b. Estado ribereño, ER.

Ahora bien, en cuanto al barco, una vez teniendo claro su nacionalidad, y por ende las responsabilidades que acarrea, se verifican conceptos plasmados como las responsabilidades del ER contemplando como parte de el a los puertos¹²¹ y asimilando a esta consideración a lo que considera como instalaciones costa afuera, y las islas artificiales, pero con salvedades especiales.

En forma expresa no define ER, sino que a lo largo de su articulado permite resaltar responsabilidades y derechos por estar en la orilla o ribera del mar, el Estado goza y disfruta, extendiendo más allá de su territorio, MT y espacio aéreo correspondiente en forma plena. Se puede señalar que ER es la aplicación de la soberanía del Estado, de los derechos de su soberanía más allá de su territorio continental, extendiéndose a sus espacios marítimos jurisdiccionales, con la finalidad de que no se vaya a afectar la seguridad interna o cause afectación al medio ambiente por parte de naves de otras banderas.

La UNODC especifica la declaración legítima de un Estado que posee costa marítima y ejerce jurisdicción cuya naturaleza de soberanía difiere en las zonas marítimas y otorga el derecho de paso a buques de otra bandera, ciertos regímenes de tránsito por estrechos y archipiélagos a más de la libertad de navegación.¹²² Dentro de los derechos y potestades o facultades aplicables a esta condición, se tiene entre otras, que puede establecer anchura de sus espacios acuáticos, teniendo presente las circunstancias especiales de la conformación de sus costas, y estipular el tipo de líneas base desde las que se medirá dicha anchura.¹²³

El ejercicio de la jurisdicción penal, si la infracción tiene incidencia en el territorio o si se lo ha solicitado por el ERB, deteniendo o investigando al personal de los buques que salgan de sus AI, o exigir su salida del MT, en caso de violación a su legislación interna, asignando responsabilidad al ERB por afectaciones que causaren sus buques. También puede adoptar medidas de fiscalización en las áreas determinadas, sancionar infracciones fiscales, sanitarias, aduaneras o de migración, o bien, contemplar facilidades aduaneras o zonas francas, especialmente para efecto de Estados sin litoral e imponer sanciones que no sean de privación de libertad, salvo acuerdo expreso en contrario, ejerciendo el derecho de persecución de buques, con motivos fundamentados, que hayan infringido la legislación en AI, MT o ZC o bien en la ZEE, en forma ininterrumpida.¹²⁴

Debe emitir normas por vertimientos o contaminación, tomando las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlarla, y, en caso de que se efectúen dichos vertimientos coordinados por las autoridades pertinentes, para evitar daños o lesiones a sus legítimos intereses debe emitir el consentimiento previo, igual que en casos de explotación en las zonas marinas de responsabilidad, o si vulnera derechos que se contemplen dentro de ellas o inclusive en la zona, adoptando medidas para prevenir, mitigar o eliminar un peligro grave o inminente derivado de contaminación o por accidentes resultantes de las actividades desarrolladas, incoando procedimientos que incluyan la retención del buque,

¹²¹ CONVEMAR, Art. 11. Puertos: "Para los efectos de la delimitación del MT, las construcciones portuarias permanentes más alejadas de la costa que formen parte integrante del sistema portuario se consideran parte de ésta. Las instalaciones costa afuera y las islas artificiales no se considerarán construcciones portuarias permanentes."

¹²² UNODC; "Delincuencia Marítima: Manual para los profesionales de la Justicia Penal", pp. 29

¹²³ CONVEMAR, Arts. 5, 6, 7 y 14

¹²⁴ CONVEMAR; Arts. 27, 30, 31, 33, 128, 73, 111.

en caso de infracciones a normas de contaminación marítima que vayan a afectar sus costas, y permitir que continúe su travesía si se otorgó las garantías apropiadas.¹²⁵

Teniendo también como obligaciones y deberes de ER entre otras, las de notificar a los agentes de su bandera y a otros Estados interesados, al verificar infracciones, junto con la adopción de medidas correspondientes, brindando las garantías del caso, de igual forma debe notificar inmediatamente al ERB, el apresamiento o retención de buques, sin detenerlos para ejercer jurisdicción civil. El ER debe proteger y preservar el medio marino, cooperando para la administración, conservación, exploración y explotación de recursos, protección y preservación del medio marino e investigación científica.¹²⁶

En cuanto a la observación de normas de seguridad marítima, se considera la emisión de políticas, regulaciones, orientaciones y procedimientos a los buques de otra bandera especialmente la verificación del cumplimiento de normas internacionales durante su permanencia en áreas marinas de incidencia en el ER, por lo cual debe efectuar la supervisión y control evaluando si los mismos son adecuados.¹²⁷

c. Estado rector de puerto, ERP:

Como apéndice, pero de singular importancia se tiene el concepto de ERP, que de igual forma es la aplicación de la soberanía del Estado en que ejercer el control de la seguridad y afectaciones que podrían ocasionarse en sus puertos. Es ejercido sobre naves de otra bandera, para resguardar la seguridad marítima y protección ambiental, así, los buques tienen la condición de extraterritorialidad y se acogen a las normas de su bandera. En función a la consecución de un bien jurídico superior, han consentido en obligarse en que, en determinadas circunstancias, sus buques de bandera puedan ser sujetos a una inspección por parte de funcionarios oficiales de otro Estado.¹²⁸

Se considera en calidad de ERP la obligatoriedad de la cooperación necesaria para evitar inspecciones innecesarias en el mar, aspectos que deben ser verificados por el ERP, así como también éste debe tomar las acciones necesarias para adoptar medidas de conservación y modalidades establecidas entre otras para la descarga en los puertos de las capturas de toda o parte de la pesca, ser puesto en investigación por las autoridades competentes el buque, -en ejercicio del derecho de persecución, si previamente ha sido escoltado-, así como adoptar las medidas para detener e investigar si el buque procedió de sus AI, notificando a un agente del ERB, para el ejercicio de la acción penal en el puerto, si el delito tiene consecuencias o perturba la paz o el buen orden en el ER, o si el capitán o un agente diplomático lo requiere, en el caso de represión del tráfico de estupefacientes o sustancias sicotrópicas; Colocarlos en puerto seguros en caso de ejercicio de ejecución al buque.¹²⁹

Para la consideración de ERP, se ha contemplado la realización de una serie de verificaciones, pero al ser una potestad estatal, le faculta a inspeccionar a los buques de

¹²⁵ CONVEMAR; Arts. 142, 210, 211, 216, 220, 234

¹²⁶ CONVEMAR Arts. 27 y 231, 73, 28, 56 y 123, 123

¹²⁷ Ramirez Danieri, Rodrigo; Notas de Aula, Curso "Operaciones navales de vigilancia en el mar"; Modulo 2: Responsabilidad de los Estados.

¹²⁸ Esta consideración de singular importancia no es otra que la seguridad en todo el inmenso campo que conlleva, especialmente la seguridad de la vida humana, tanto en el buque, o sea en la mar, como en cuanto a las posibles afectaciones que podrían acarrear al estar surto en una rada o puerto específico, así como también debido a las afectaciones ambientales que podrían ocasionar en dicha área.

¹²⁹ CONVEMAR; Arts. 226, 62, 27, 111, 131, 225

otra bandera, a fin de verificar el cumplimiento de las normas en procura de la seguridad de la navegación, atribuyéndose esta prerrogativa a funcionarios Oficiales,¹³⁰ así, concordante con la CONVEMAR, la OMI ha propugnado la creación de los Memorandos de Entendimiento, MoU,¹³¹ para que sean aplicadas reglas específicas en función de efectuar este control por parte de los Estados en sus espacios jurisdiccionales contemplados como construcciones portuarias, área o recinto portuario o simplemente considerándolo como puerto; por lo que asigna a las Autoridades Marítimas la responsabilidad de hacer efectivas las normas de estos MoU's, sin discriminaciones, especialmente de bandera, para la verificación del cumplimiento de estándares.

Ahora bien, en virtud de las especialidades y particularismos del ámbito marítimo, al ser altamente especializado, los Estados han delegado a las Autoridades competentes para que se pueda verificar el cumplimiento de estos estándares, tanto para los buques propios como para los de otra bandera. Para los últimos, se ha contemplado aspectos fundamentales como la inspección y supervisión del acatamiento de normas estatutarias, mediante la emisión de los documentos: certificados, registros, diarios o bitácoras y declaraciones. Estos documentos deben ser emitidos por la Autoridad Marítima¹³².

Cabe también considerar a la Seguridad Marítima¹³³ junto con sus acciones tanto de prevención como de respuesta, deben efectuarse en la forma más ágil y expedita posible, dadas las consideraciones de precautelar el mayor de los derechos humanos: la vida humana en el mar, y, ante lo cual, todo el resto de acciones se vuelven accesorias. Estas consideraciones de seguridad han sido fundamentalmente contempladas a la Autoridad Marítima Local, institución universalmente considerada y contemplada como máxima figura local en lo relacionado a la seguridad de la navegación, seguridad de la vida humana en el mar, prevención de la contaminación y protección marítima. Sus responsabilidades empiezan con el registro de las naves, la verificación de aspectos técnicos en la construcción de naves, inspecciones previas a la botadura y posterior a esta, la emisión de

¹³⁰ Las inspecciones por el ERP, se constituyen una potestad del Estado que le faculta al mismo a través de sus miembros, inspeccionar a los buques de otra bandera. En este sentido, el D.E. # 723 del 09-JUL-2015; R.O. # 561 del 07-AGO-2015; en su artículo 3 numeral 7.2., determina que el MIDENA a través de la Armada debe: "Precautelar la seguridad de la navegación, incluyendo la inspección de las naves de bandera extranjera que navegue en los espacios marítimos jurisdiccionales", por otra parte, en el Código de Policía Marítima, R.O. # 1202; 20-AGO-1960 en su artículo 66 determina: "El capitán de puerto velará por el cumplimiento de las normas que versan sobre, inspección, clasificación y reconocimiento de las naves de la Marina Mercante Nacional, y de las extranjeras que trafiquen en las costas ecuatorianas".

¹³¹ Memorando de Entendimiento o *Memorandum of Understanding*, MoU. El Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector de Puerto o Acuerdo de Viña del Mar del 05-NOV-1992. R.O. # 399 del 28-AGO-2001; con el soporte de la Red Operativa Regional de Autoridades Marítimas, ROCRAM, determina en la sección 1 numeral 1.2 que "Cada Autoridad Marítima mantendrá un sistema eficaz de control por el Estado rector del puerto para garantizar, sin discriminaciones en cuanto al pabellón, que los buques extranjeros que visitan los puertos de su Estado cumplen con las normas establecidas en los instrumentos pertinentes que quedan definidos en la Sección 2". Es necesario destacar que los instrumentos en mención, son aquellos que regulan las inspecciones, clasificación y reconocimiento de las naves de pabellón, en torno a la salvaguarda de la vida humana en el mar, seguridad de la navegación y protección marítima. Cada Autoridad Marítima debe alcanzar, debe efectuar un mínimo de inspecciones del 15% de los buques extranjeros, que hayan entrado en sus puertos en el transcurso de un período representativo reciente de 12 meses, debiendo cooperar, consultar e intercambiar información con las otras Autoridades Marítimas para lograr sus objetivos.

¹³² Cada Estado contempla su "Administración Marítima" organización conformada por entes de la administración pública, en cuanto despliegan su actividad en el ámbito marítimo. Mientras que, se ha otorgado el ámbito de jurisdicción a la que se conoce como "Autoridad Marítima" sea a nivel general en el país, y que es la aplicación del poder público ejercido en los espacios marítimos bajo la soberanía o jurisdicción nacional, traducido en la ejecución de los actos y procedimientos del Estado, contribuyendo con la seguridad de la navegación, con el ejercicio de la vigilancia y acciones de policía en el mar, con el fin de cumplir con la legislación aplicable en las áreas bajo jurisdicción. También se ha considerado en el nivel local es ejercida por la Capitanía de Puerto, la principal Autoridad relacionada con la verificación de las actividades marítimas en cada puerto y área de jurisdicción, encargados de velar por el cumplimiento de la legislación de la navegación, de mantener el orden en la zona portuaria y en las embarcaciones mercantes surtas.

¹³³ La Seguridad Marítima es el conjunto de medidas para la salvaguarda de la seguridad de la vida humana en el mar, de la navegación, y del medio ambiente marino costero, y todo ello en sus dos aspectos fundamentales: medidas de "prevención", esto es, tanto la seguridad del propio buque o prevención endógena (condiciones de estabilidad, de flotabilidad, de estanqueidad, de propulsión, de formación técnica de sus tripulaciones, sistemas contraincendios, radiocomunicaciones, prevención de la contaminación, etc.), como la prevención exógena o la seguridad ante peligros exógenos al buque o a su carga; y, medidas de "respuesta" si llegan a fallar las medidas de prevención el empleo de los medios aéreos y marítimos de búsqueda y salvamento, lucha contra la contaminación, etc.

los certificados estatutarios citados, las inspecciones previas a un zarpe o posterior al arribo de las naves, el monitoreo de las comunicaciones y el funcionamiento de las ayudas a la navegación capaz de contribuir con los objetivos indicados: seguridad de la vida humana en el mar, seguridad de la navegación y consecuentemente prevención de contaminación originada por buques o factores externos inclusive.

En la mayoría de Estados les asignan la atribución de la imposición de las sanciones administrativas leves por las omisiones e incumplimientos marítimos, así como, derivado de la costumbre marítima, se le ha otorgado la función de constituirse en calidad de Autoridad de Conciliación cuando las partes así lo convengan, en función del asidero que ostenta la Autoridad en el mar y lo que se citaba como Cortesía y Disciplina Marítima.

Del concepto de seguridad marítima a nivel internacional se enuncia como la seguridad del buque de manera integral en su aspecto endógeno: la tripulación, el buque, y, sus equipos y sistemas, y, de la seguridad de la navegación relacionado a las ayudas y peligros exógenos al buque, por lo que debe contemplarse en forma integral, bajo un enfoque sistémico y armónico entre todos sus elementos, a fin de garantizar la vida humana, la libertad y seguridad de navegar en naves certificadas, y por ende que sus tripulaciones posean las competencias necesarias para realizar travesías que aprovechen las ayudas a la navegación y que eviten los peligros de la misma. De aquí se contemplan como procesos de seguridad marítima y se dé la importancia del caso a través del establecimiento de estándares internacionales especialmente originados en la OMI como se constituyen los convenios que figuran en la página electrónica oficial¹³⁴. Cabe especificar además que es necesario contar con una gran cantidad de estándares técnicos que son promulgados por otros organismos que contribuyen a proveer la seguridad a la navegación especialmente desde el punto de vista de las ayudas a la navegación pertinentes.¹³⁵

En cuanto a la protección marítima, en especial desprendido del Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, Código PBIP¹³⁶, contempla aspectos preventivos y medidas reactivas de seguridad, así como los planes de protección contra eventos que pudieren vulnerar la seguridad en los buques necesarios para el transporte marítimo o en los puertos, parte del sistema de transporte marítimo, evitando que puedan ser considerados como un arma o medio para realizar una acción de ataque, es decir, la protección de instalaciones e infraestructura de carácter estratégica. Estas acciones se

¹³⁴ Los principales convenios de la OMI están ubicados como:

- Convenios más importantes: SOLAS-1974, MARPOL 73/78, STCW-1995/2010 MANILA AMENDMENTS.
- Seguridad y protección marítimas y la interfaz buque-puerto: COLREG-1972, FAL-1975, LL-1966, SAR-1979, SUA 1988/2005 PROTOCOL, CSC-1972, INMO C-1976, SFS-1977-1993 PROTOI/ 2012 AGREEMENT, STCW-F-1995, STP 1971/1973 PROTOCOL
- Relativos a la prevención de la contaminación del mar: INTERVENTION-1969, LC-1972/1996 PROTOCOL, OPRC-1990, OPRC-HNS-2000, AFS-2001, BWC-2004, ROS-2009.
- Relativos a la responsabilidad civil y las indemnizaciones: CLC-1969, FUND-1992, NUCLEAR-1971, PAL-1974, LLMC-1977, HNS-1996/PROTOCOL 2010, BOPD-2001, ROW-2007
- Otros: TONNAGE-1969, SALVAGE-1989

Recuperado de <http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/default.aspx>

¹³⁵ Organismos internacionales como son la Organización Hidrográfica Internacional, OHI; la Comisión Oceanográfica Internacional, COI; la Asociación Internacional de Señalización Marítima, AISM; *Woodshole Oceanographic Institution*, WHOI; *Institut de Recherche pour le Développement*, IRD; Centro Internacional para la Investigación del Fenómeno del Niño, IIFEN; entre otros.

¹³⁶ En el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, contemplado como Convenio SOLAS, adoptado el 01-NOV-1974; y en vigor: 25-MAY-1980, *Capítulo XI-2 - Medidas especiales para incrementar la protección marítima*. En la regla XI-2/3 de ese capítulo se consagra la aplicación del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, Código PBIP, (*International Ship and Port Facilities Security Code (ISPS Code)*). La Parte A de dicho Código es obligatoria y en la Parte B figuran orientaciones sobre la mejor manera de cumplir las prescripciones obligatorias, norma que fue agilizada su promulgación e implementación luego del atentado terrorista a las Nueva York el 11-SEP-2001.

Recuperado de [http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\)-1974.aspx](http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas)-1974.aspx)

ejecutan fundamentalmente como parte de los procesos de resguardo de la soberanía de los Estados, y han sido atribuidos a quien detenta el uso de la mayor fuerza legal, a cargo de las Fuerzas Armadas.

3. CONCLUSIONES AL SEGUNDO CAPÍTULO

El dar vida plena a los principios fundamentales que acorde con el avance científico-técnico de la realidad de la sociedad, exige valores, normas jurídicas y procedimientos, que orienten las conductas del ser humano para hacer frente a los desafíos y retos de las necesidades especialmente comerciales procurando el bienestar de la humanidad, ha sido permitido al analizar los fundamentos y principios de la disciplina de Derecho Marítimo, que comprende y abarca, tanto el carácter público como privado, interno como internacional, en función al enfoque buscado o las actividades que van a abarcar, tales como navegación, pesca, buceo, practica, pilotaje, fletamentos, abordajes, abandono, echazón, préstamo a la gruesa, etc.

La adopción de acciones en distintas circunstancias de la actualidad, requiere el análisis de antecedentes históricos que el mar ha presentado, la forma y mecanismos del avance de la ciencia, la exégesis o interpretación de textos y de normas de antaño, permitiendo extrapolar o interpolar conductas pseudojurídicas y el pensamiento plasmado en las normas marítimas, sostenidas en la costumbre, disciplina y cortesía marítimas, hasta hoy *mutatis mutandis*, el avance de la ciencia, técnica y tecnología aplicadas, siendo totalmente pertinente resaltar tanto la sostenibilidad de sus postulados como su resiliencia al abarcar las nuevas realidades del accionar humano, derivado de su propio progreso científico y tecnológico, y, desde la construcción del buque hasta su destino final, siendo plasmada la cultura, disciplina o cortesía marítimas según la época, no obstante de mantenerse dichos principios hasta la actualidad y casi con las mismas denominaciones.

El considerar la jurisdicción aplicable a las diversas actividades que se ejecuten en los espacios acuáticos, con las variaciones propias aplicables acorde a las zonas –AI, MT, los aspectos de la ZC, de la ZEE y la PC, así como los de la AM y la ZONA inclusive-, observando la evolución histórica de las consideraciones sobre la propiedad del mar que condujo a la vigencia de estas áreas y su régimen jurídico actual-, lo cual, va a requerir el soporte de la fuerza legal del Estado, en su aplicación para la búsqueda del dominio o control del mar. Más aún al analizar el aspecto del ejercicio de la soberanía en el mar, uno de los elementos constitutivos del Estado moderno, -para lo cual se tuvo que atravesar etapas jurídicas de distinta consideración como *res extra commercium*, sea en calidad de *res divini iuris* o *res humani iuris*, y primero *res communes omnium*, luego *res nullius*, *res derelictae*, luego la consideración de bien demanial o de dominio público, y entrar en conceptos más amplios como *Mare Nostrum*, *Mare Restrictum*, *Ubi Mare*, *Mare Liberum*, *Mare Clausum*, cuyo avance conceptual es la base y fundamento del actual Derecho del Derecho Mar-, contemplándose los aspectos de soberanía y derechos de soberanía.

Con el extenso abanico de ámbitos de aplicación del Derecho Marítimo, -tales como abordaje, salvamento, averías gruesa y común, conocimientos de embarque, riesgos de mar, entre otras-, se ha estipulado áreas de responsabilidad de cada Estado, así como las de común beneficio para la humanidad, en que especialmente en el desarrollo del Derecho del Mar, y como se observa al contar con las libertades del AM que la CONVEMAR positiva y plasma. El caso especial de la pesca o explotación de los recursos vivos, ha exigido nuevas y mejoradas normas. La libre y segura navegación así como la no afectación al ER por parte de buques de otra bandera, se suman a la exigencia a todo Estado de evitar la depredación de sus aguas adyacentes, -derivando en la conceptualización de las aguas más

allá de su jurisdicción, pero su incidencia lo afecta en su calidad de ER-, así como inquiera la adopción de mecanismos para efectuar el control de las actividades lícitas que se realicen en estos espacios acuáticos, y, es donde se vivifica y se hace imprescindible el cumplimiento de las funciones tanto coercitivas como coactivas de los buques autorizados, tanto de guerra como buques de Estado debidamente especificados. Todo esto se evidencia a lo largo del avance de la civilización en su actividad en el mar, ameritando especificar el empleo de la fuerza legal del Estado.

La evolución del pensamiento acorde a la ciencia, técnica y tecnología, que exigen una nueva conceptualización a los Estados en ejercicio y aplicación de su soberanía como es ERB, ERP y ER, con su orientación hacia los buques, adquiere plena actualidad. Se especifica el cumplimiento de normas en buques propios, así como en los de otra bandera que arriben a las áreas o zonas portuarias, o, que naveguen frente a sus costas, respectivamente -para lo cual se han emitido normas de seguridad y protección marítimas expresamente orientadas acorde a la perspectiva del buque-.

Estos conceptos merecen tratamiento especial junto con especificación de nuevas normas de conducta internacionales en aplicación de soberanía y derechos de soberanía en las distintas zonas del mar, con mayor detalle en las áreas comunes de la humanidad, en el ejercicio de la facultad de Policía Marítima ejercida por los Estados, bajo el criterio de la aplicación de los principios de previsión, precaución y precautelación de recursos para la humanidad.

En cuanto al ejercicio de la jurisdicción acorde a las diversas zonas del mar contempladas, será abordado en forma específica con sus particularidades en la parte pertinente al abordaje de las actividades ilícitas en el mar.

CAPÍTULO III. SITUACIÓN DEL ACCIONAR SOCIAL EN CONTRASTE CON LA CRIMINALIDAD EN EL MAR

Teniendo que en cuanto al Derecho Internacional, se hace necesario entender su dimensión cuadrática, los fundamentos por los cuales la interacción de los individuos en el conglomerado social, y de éstos en su rol de representantes de estas sociedades ante la Comunidad Internacional, han ido presentando. Es necesario contemplar a la sociedad, sus valores, la norma y el poder que los primeros generan en su Estado. Todo lo cual se pudo evidenciar al hablar de Gobernanza y de Gobernabilidad, su empleo indiscriminado en la actualidad, siendo necesario efectuar las aclaraciones y acotaciones previas que ayudarán a entender su ámbito y alcance.

Como se contempla la sociedad, los valores que ha forjado y la norma especificada al mandar, prohibir o permitir, han generado poder, exponenciándolo axiológicamente, especificando aspectos sustantivos a los valores dominantes y derogando aquellos que se consideran obsoletos o anacrónicos. Al contar con la norma que plasma al compromiso de la sociedad, establece integralmente estructuras y organizaciones para distribuir el poder y buscar alcanzar objetivos más elevados para la sociedad mundial en su conjunto, para lo que se hace necesario considerar el concepto de gobernabilidad y por ende gobernanza.

Es pertinente tener presente en el adecuado significado del concepto de “gobierno” derivando en la consideración de un “sistema”, términos marítimos de justificación ancestral y de aplicación plena en los “sistemas de gobierno” de un buque, y por extensión lo propio relacionado a los Estados.¹³⁷ Sin importar tipo o clasificación, el conjunto de elementos constitutivos para obtener el fin deseado, que en su aplicación de actualidad se lo adopte en calidad de aspectos de gobernabilidad, la calidad de ser gobernable. Cada actividad a ser adoptada debe contribuir al ejercicio del poder en su ámbito de competencia, pero más allá, con la gobernanza se busca la cooperación con la finalidad de obtener un bien común, sin inmiscuirse en los ámbitos de gobernabilidad, sino solo para emitir lineamientos y principios que, paulatinamente son acogidos y aplicados por todos los actores, al evidenciar el bien común.

Es necesario aplicar en la estructura interna de cada Estado, la aplicación o reflejo de la Comunidad Internacional por lo que es necesario involucrar y relacionar entidades dentro de su ámbito de injerencia. Se vuelve imprescindible reducir recursos, maximizando resultados de cada ente de gobernabilidad por lo cual se considera a la “Gobernanza” permitiendo entender a la habilidad, la destreza, el arte de poder realizar la coordinación de las acciones de gobernabilidad entre distintas entidades que ejercen el gobierno. En sentido amplio, se emplea para aplicar acuerdos de voluntades entre dirigentes y dirigidos, conjugando aspectos articulados para adoptar acciones orientadas a un bien superior.

Simple de entender la causa por la cual en ámbito marítimo se use “Gobernanza del Mar”¹³⁸ como la articulación de las políticas, acciones y esfuerzos, armónicos, coordinados, articulados por entidades que ejercen gobernabilidad en temas del mar. La sumatoria de acciones a ser adoptadas por las distintas entidades tanto de derecho público como privado,

¹³⁷ Ya desde la época griega antigua se contemplaba fundamentalmente en tres: monarquía, aristocracia y democracia, y, tal como se afirmaría éstas se degeneraban en tiranía, demagogia y oligarquía.

¹³⁸ La Comisión Oceanográfica Intergubernamental, COI, define a la gobernanza de mares y costas como “los procesos y las instituciones mediante las cuales las zonas costeras y los océanos son administrados por las autoridades públicas, en asociación con las comunidades, la industria, las organizaciones no gubernamentales y otros actores, a través de las leyes internacionales, nacionales, así como desde las políticas y programas, los usos y las costumbres, con el fin de mejorar las condiciones socioeconómicas de las comunidades que dependen de estas áreas y sus recursos vivos”.

instituciones particulares, gubernamentales, intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales, ONG, que buscan el desarrollo marítimo, eminentemente social, comercial, económico, institucional y de orden ambiental y de contribución a los objetivos de desarrollo sustentable, ODS, acorde a la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible.¹³⁹

1. GENERALIDADES

Entre la serie de entidades que están orientadas a la gobernanza del mar están los organismos especializados¹⁴⁰ adicional a los de carácter regional, que entre otros los que tiene una mayor injerencia en aspectos marítimos. La ONU contempla la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos de la Secretaría, DOALOS,¹⁴¹ que se constituye un apoyo al Secretario General, las funciones tiene el servir de apoyo a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, CLCS,¹⁴² el mantener un sistema de información marítima, una biblioteca especializada y al igual que una base de datos sobre temas del mar, legislaciones marítimas y de los recursos minerales marinos.

Al ser parte de apoyo para las acciones a adoptar, se resalta su importancia dado que, bien se puede considerar como aspecto de legitimidad, supranacional, con elementos y criterio en aspectos educativos como de creación de capacidades, articulando y armonizando la información de los distintos organismos especializados, y principalmente, la implementación efectiva de las normas en vigor y de plena vigencia.

En el aspecto de la criminalidad, por parte de la ONU se tienen a la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, UNODC que es el ente que aborda los temas delincuenciales que ameritan un tratamiento integral. En el ámbito marítimo, se ha enfocado en la prevención, así como en la difusión de los procedimientos y mecanismos para hacer efectiva la acción intergubernamental. La capacitación en los aspectos

¹³⁹ En septiembre 2015, la ONU aprobó la "Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible", o simplemente conocida como "Agenda 2030" establece una visión transformadora hacia la sostenibilidad económica, social y ambiental de los 193 Estados miembros que la suscribieron; y, es la guía de referencia para el trabajo institucional en pos de esta visión durante los próximos 15 años. En especial el objetivo de Desarrollo Sustentable # 14: Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible. Fue declarada por Ecuador como política pública con el D.E. # 371 del 23-ABR-2018; R.O.S. # 04-MAY-2018. Y se ha estipulado la Norma técnica para evaluación de desarrollo sostenible Agenda-2030; A. SENPLADES # 46 de 30-JUL-2018; R.O. # 361 de 06-NOV-2018. En este caso, las implicaciones derivadas generan aspectos relacionados con la criminalidad en el mar, en cuanto a la prevención de la contaminación, así como de la pesca INDNR

Recuperado de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/>

¹⁴⁰ Organismos especializados de la ONU son organizaciones internacionales vinculadas mediante acuerdos intergubernamentales. Los fondos y programas de la ONU son diferentes de los organismos especializados. Éstos se establecen mediante una resolución de la Asamblea General de la ONU y cumplen con un mandato específico. Son financiados principalmente por contribuciones voluntarias, de manera parcial o total, y cuentan con un órgano rector que examina sus actividades. El ECOSOC y la Junta de los Jefes Ejecutivos, JJE, facilitan su coordinación. Los organismos especializados son independientes y cuentan con su propio presupuesto, normas y personal. Recuperado de <http://ask.un.org/es/faq/228071>

¹⁴¹ UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, DOALOS: tiene como función contribuir a la amplia aceptación y racional y coherente aplicación de la CONVEMAR, y de las acciones de los organismos creados por ésta, verificando las responsabilidades asignadas al depositario de la convención y monitorear el desarrollo progresivo en todas las áreas relevantes de asuntos marítimos; colabora en foros y preparación de textos para hacer frente a la cambiante realidad marítima, debiendo adaptarse las conductas en forma resiliente hasta llegar al contar con normas positivadas de alcance global.

Recuperado de https://www.un.org/Depts/los/doalos_activities/about_doalos.htm

¹⁴² CLCS: *Commission on the Limits of the Continental Shelf*, el ente encargado de facilitar la implementación de la CONVEMAR con respecto al establecimiento de los límites exteriores de la PC, más allá de 200 NM, desde las líneas de base desde las cuales se mide la amplitud del MT. Así, el Estado ribereño puede establecer el límite exterior de su PC, acorde a su recomendación sobre asuntos relacionados con dicho establecimiento de límites; sus recomendaciones y acciones no prejuzgarán asuntos relacionados con la delimitación de límites entre Estados con costas opuestas o adyacentes.

Recuperado de https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/clcs_home.htm

criminales se ha vista resaltada en su función.¹⁴³ Por otro lado las acciones adoptadas bien como tratados o inclusive como recomendaciones por otros organismos especializados, contribuyen al contraste de las conductas criminales en el mar. Es pertinente resaltar la Convención de Palermo sobre delincuencia organizada transnacional y especialmente sus protocolos adicionales tanto el que se ocupa de la prevención de la trata de personas, especialmente niños, como el protocolo adicional que se ocupa de la migración irregular por mar, así como del tráfico ilícito de armas, municiones y componentes.

En la CONVEMAR, el tema de la articulación de las acciones, mediante las instituciones creadas Tribunal Internacional del Derecho del Mar, ITLOS, la Comisión de Límites de la plataforma continental, CLCS, y la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, ISA. De estas ITLOS, al ser un ente jurisdiccional se ha encargado de aspectos para dirimir controversias que la interpretación de CONVEMAR y sus consecuencias generen, -el caso Saiga entre San Vicente y las Granadinas c. Guinea-. Sin embargo, no aborda específicamente los temas de la criminalidad en el mar¹⁴⁴ sino que busca armonizar los aspectos del Derecho Internacional en general con el Derecho del Mar.¹⁴⁵

necesariamente a ser adoptadas para la mejor consecución, ágil, expedita y beneficiosa, fue contemplado como “6-C”¹⁴⁶ claramente aplicable a la protección de los intereses legítimos. Expresamente trata la cooperación internacional en múltiples aspectos. Se observa que el articular coherente e integralmente las disposiciones de la convención dentro de la ZEE de dos o más Estados, o en un área más allá de ésta y adyacente a ella y en consideración a que si bien se tiene la exclusividad, inclusive en la PC, aun cuando no se haya finalizado la delimitación, no implica que no exista la incidencia en otros Estados, por lo que debe efectuarse la coordinación con los demás Estados, organizaciones subregionales o regionales, organismos especializados y otras organizaciones internacionales, cooperando entre sí en ejercicio de sus derechos y cumplimiento de sus deberes. Específicamente señala la cooperación en el plano mundial o regional en forma directa o indirecta para la elaboración de estándares, prácticas y procedimientos.¹⁴⁷

Estas consideraciones están orientadas a la AM y en la ZONA y sus recursos, en su consideración de Patrimonio Común de la Humanidad. Se hace necesario por tanto, efectuar estas actividades de gobernanza del mar, exclusivamente con fines pacíficos y en beneficio de toda la humanidad, promoviendo la cooperación internacional, haciendo interactuar a los Estados, organizaciones internacionales, organizaciones gubernamentales o no, bilaterales o multilaterales, mundiales o regionales, en el mantenimiento de la paz y seguridad, en la investigación científica marina, primordial para el desarrollo de los aspectos marítimos y en pro del desarrollo de los Estados. Señala a la cooperación internacional en aplicación de la soberanía y jurisdicción y sobre la base del beneficio

¹⁴³ La UNODC ha venido adoptando una serie de acciones para cumplir con su mandato. Ha resumido en textos específicos las particularidades de cada tipo delincencial. En el ámbito marítimo como se indicó, se tiene el texto “Delincuencia Marítima: Manual para los profesionales de la Justicia Penal”. Está impartiendo capacitación en cuanto a la criminalidad en el mar.

¹⁴⁴ Como se puede verificar en la jurisprudencia de ITLOS, mayoritariamente ha versado sobre la pronta liberación de buques, así como medidas provisionales

¹⁴⁵ Horna, Ángel; “Apuntes acerca del Tribunal Internacional del Derecho del mar: ¿Hamburgo v. La Haya?”; Agenda Internacional; Año XIV, núm. 25; 2007; pp.131-148

¹⁴⁶ 6-C: coordinación, cooperación, colaboración, concienciación, concientización, y, contribución

¹⁴⁷ CONVEMAR, Arts. 62, 63, 74, 83, 123, 169, 197, entre otros: establecer modalidades y condiciones acorde a arreglos de cooperación; acordar las medidas necesarias para coordinar y asegurar la conservación y el desarrollo de dichas poblaciones; acordar las medidas necesarias para la conservación de esas poblaciones en el área adyacente; la administración, conservación, exploración y explotación de recursos vivos del mar; la protección y la preservación del medio marino; las políticas de investigación científica y emprender, cuando proceda, programas; conjuntos de investigación en el área; invitar a Estados interesados u organizaciones internacionales a cooperar; y, la represión del tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

común, orientado a prevenir y controlar daños a la seguridad de las personas y el ambiente marino, en definitiva, contribuir a la evitar la criminalidad en el mar.¹⁴⁸

De igual forma, en cuanto a la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, ISA, en cuanto a las facultades y funciones se le asigna aspectos de aplicación de gobernanza, siendo consecuente con la explicación efectuada. Así, tiene como aplicativos en su organización en cuanto las facultades para establecer la política concreta, conforme a CONVEMAR y la política general establecida, a más de otras actividades que efectivamente se constituyen actividades de gobernanza del mar¹⁴⁹.

La CONVEMAR visualiza la gobernanza en la coordinación, articulación, cooperación de Estados, en forma directa o indirecta, mediante organismos internacionales mundiales, regionales, subregionales, bilaterales, multilaterales e inclusive ONG's. Específicamente, para cumplir los lineamientos sobre derechos, facultades, deberes y obligaciones en distintas consideraciones y espacios marítimos, y alcanzar un bienestar colectivo de toda la humanidad. Fue necesario estipular la aplicación de la soberanía de ERB, ERP o ER como acciones de gobernabilidad. Establece líneas de acción y el campo de acción de un Estado, en legítima soberanía e integridad, sin distinguir su forma de gobierno o concepción política. Trata las Autoridades Locales en el campo pertinente, según la consideración otorgada por el Estado: judicial civil o penal; policial, administrativa que tenga competencia en el área específica, dando el rumbo adecuado en sus decisiones locales¹⁵⁰.

Caso particular es la aplicación de la “Política marítima integrada de la Unión Europea”.¹⁵¹ Busca un enfoque mayoritariamente pesquero: el control, ayudas estructurales, organización de mercados, relaciones internacionales relacionadas. Esta política expone sus objetivos buscando maximizar el uso sostenible del mar para el crecimiento integral, mejoramiento de la calidad de vida, aplicando estrategias basadas en el conocimiento e innovación, buscando el liderazgo global fundamentado en la gobernanza del mar.

La Agencia Europea de Seguridad Marítima, AESM,¹⁵² provee el asesoramiento técnico especializado, así como la asistencia necesaria a la UE en todos los aspectos relacionados con la seguridad y protección marítimas a más de la adopción de acciones para enfrentar la contaminación marina. Es el organismo que, acogiendo generalmente las especificaciones de la OMI, ofrece las acciones preventivas, inspecciones técnicas, verificaciones

¹⁴⁸ CONVEMAR, Arts. 118, 136, 138, 143, 150, 151, 242, 244, 267, 270, 272, 273, 276, 278) contempla: *conservar y administrar los recursos vivos en las zonas de la am; celebrar negociaciones y tomar las medidas necesarias para la conservación de tales recursos vivos; participar en programas internacionales, como programas de cooperación técnica para la efectiva transmisión de todo tipo de tecnología marina; elaborar programas correspondientes para preservación de recursos; fortalecer la capacidad de los Estados; capacitar al personal en las técnicas y aplicaciones; promover el empleo de personal calificado; difundir los resultados de las investigaciones efectuadas al igual que la trasmisión de conocimientos resultantes; establecer políticas de producción, así como de prospecciones en la zona; emprender proyectos y fomentar empresas conjuntas con cooperación bilateral y multilateral; establecer centros regionales de investigación científica y tecnológica marina, para lo que debe poner énfasis en los Estados en vía de desarrollo.*

¹⁴⁹ En la CONVEMAR; Arts. 162, 165; se especifican aspectos directamente enfocados con el ejercicio de la gobernanza del mar, como: concertar acuerdos con organizaciones internacionales; ejercer control sobre las actividades en la Zona; proteger a los Estados en desarrollo, en su ámbito, por recomendación de la Comisión de Planificación Económica; emitir recomendaciones sobre la política general; suspender o reajustar operaciones, para impedir daños graves al medio marino; emitir lineamientos en exploración, explotación y tratamiento de minerales, oceanología, protección del medio marino, o asuntos económicos o jurídicos relativos a la minería marina y otras esferas conexas.

¹⁵⁰ CONVEMAR, Arts. 27, 97, 111, 130, 210, 218, 223, 292

¹⁵¹ Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, TFUE, Art. 42, 43, 91, 100, 173, 175, 188, 192, 194, 195. Reglamento UE 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 2014, relacionados con el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca.

Recuperado de https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/es/FTU_3.3.8.pdf

¹⁵² La Agencia Europea de Seguridad Marítima, AESM, *European Maritime Safety Agency, EMSA*, creada en 2002 y sede en Lisboa, Portugal. Provee información sobre buques, elementos de seguridad y protección marítimas, acciones para la lucha contra la contaminación, así como para el control como ERP. Recuperado de <http://www.emsa.europa.eu/es/>

particulares, así como efectúa las investigaciones de las causas de los siniestros marítimos, con la finalidad de brindar mejores prácticas para que no se vuelvan a presentar.

Por otro lado, la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas, FONTEX,¹⁵³ ente que protege la libre circulación en la UE, es el responsable de la vigilancia de las fronteras exteriores, cuenta con la búsqueda y salvamento, si se trata sobre la vigilancia de fronteras. Por otro lado se cuenta con la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación Policial, EUROPOL¹⁵⁴ que tiene como objetivo asistir en la prevención y lucha contra toda forma de organización delincriminal, ciberdelincuencia y terrorismo, a escala internacional, trabajando estrechamente con la INTERPOL,¹⁵⁵ en el ámbito de la delincuencia común.

Para Ecuador, se hace pertinente conocer y coordinar las acciones que efectúan también los Estados en su vecindad. En vista que se mantiene con Francia y por tanto con la Unión Europea, en virtud de la isla Clipperton. Caso similar se tiene con la Isla Pitcairn, y el Reino Unido, en que se hace imprescindible abordar temas de gobernanza marítima y especialmente enfocado en el combate a la criminalidad en el mar.

Como se explica posteriormente, en el ámbito regional se tienen organizaciones que se encargan de aspectos específicos en el mar. Las OROP's como la SFREMO y la WCPFC, a más de la CIAT tienen un enfoque exclusivo hacia la pesca, y brindan el soporte necesario para la criminalidad de la Pesca INDNR. Por otro lado, la Comisión Permanente del Pacífico Sur, CPPS, tiene un campo más extenso en la precautelación de recursos y en la adopción de acciones de gobernanza regional, que van a contribuir para la neutralización de la criminalidad en el mar.

2. GOBERNANZA Y GOBERNABILIDAD DEL MAR

Múltiples enfoques se dan a la obtención y ejercicio de la gobernanza del mar. En el espacio marítimo, busca lineamientos para la consecución de una política marítima como aspecto de gobernanza del mar, con la participación conjunta de los Estados, con su propio ámbito de gobernabilidad, busca un desarrollo sustentable y el uso sostenible de los recursos; considera la competitividad no como amenaza sino como aspecto fundamental para mejorar procesos, involucrando aspectos de resiliencia en el medio marino. Abarca aspectos de investigación que permitan llegar a obtener los conocimientos y tecnología adecuados y eventualmente sean transferidos a otros Estados. Analiza el marco regulador capaz de mejorar el nivel de vida, con las adaptaciones a los cambiantes relacionamientos en el mar. Se contempla emitir políticas¹⁵⁶ contribuyendo en la adecuación y mejoramiento de estándares marítimos, y contempla que luego de un proceso de consulta se emitan las

¹⁵³ La Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas, FRONTEX, creada en el 2004, su sede en Varsovia Polonia. Ayuda a los estados miembros de la UE y países asociados al espacio Schengen a gestionar sus fronteras exteriores y contribuye a armonizar los controles fronterizos. Últimamente ha tenido que abordar el problema de la migración por mar y refugiados.

Recuperado de https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/institutions-and-bodies-profiles/frontex_es

¹⁵⁴ La Agencia Europea de Cooperación Policial, EUROPOL, creada en 1999 y con sede en La Haya, Países Bajos en 2010 adquiere el carácter pleno de agencia de la UE, tiene como función la de ayudar a las autoridades policiales y judiciales nacionales a combatir la delincuencia internacional y el terrorismo. Facilita el intercambio de información sobre actividades delictivas, proveyendo

¹⁵⁵ La Policía Internacional de la Oficina de las Naciones Unidas que se dedica a la lucha contra el crimen internacional

¹⁵⁶ En relación con la consecución de los objetivos a nivel global, se ha creado el Servicio Europeo de Acción Exterior, SEAE, el servicio diplomático de la UE; su objetivo es hacer la política exterior más coherente y eficaz y aumentar así la influencia de Europa en el mundo. Recuperado de https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/eeas_es

acciones en los diversos ámbitos marítimos y más aún en cuanto a las diversas competencias e institucionalidad.¹⁵⁷

La gobernanza plasma medidas de coordinación, integración de políticas sectoriales, su interacción y relacionamiento intersectorial y multidisciplinario, en cuanto a la materia especificada en su empleo en el mar; de los recursos a ser empleados, mediante medidas de seguimiento y vigilancia; la integración de funciones de control de cada actividad como para la pesca, búsqueda y salvamento, aduanas, fronteras, medio ambiente, etc.¹⁵⁸

a. Gobernanza del mar

Adentrándose al concepto de gobernanza marítima mundial cuando expresa el objetivo a conseguir que es la búsqueda de la política marítima global integral e integrada por todos los ámbitos de gestión o multiplicidad de materias contempladas, es decir, el ejercicio y aplicación de la gobernabilidad contribuirá al logro de una gobernanza marítima mundial.

Estas acciones que, por su complejidad de relaciones y procedimientos, su control imperfecto, temporal y dinámico, como digno de resaltar. La legislación marítima de la UE, políticas y objetivos coherentes en relación al mar, brinda claros ejemplos como la búsqueda del establecimiento o dimensionamiento de la Política Europea de Seguridad y Defensa;¹⁵⁹ la implantación de estrategias para la protección del ambiente marino y ecosistemas; y, la planificación ordenada con el objetivo de conseguir el bienestar común, el de la generalidad de la sociedad.

Doctrinariamente, busca un aspecto trascendental -que es objetivo central en el presente análisis- el “delimitar las zonas de prohibición de determinadas actividades”¹⁶⁰ en virtud de las políticas pesqueras y la conciencia medio ambiental, para precautelar la sostenibilidad alimentaria en cuanto a la pesca y acuicultura, así como en aspectos de transporte marítimo, para alcanzar y mantener sosteniblemente los recursos que provee el medio marino para el beneficio del hombre.

¹⁵⁷ En gobernabilidad marítima, la Comisión y Comités Consultivos Sectoriales para pasar a las autoridades locales, regionales, nacionales de cada Estado Parte, deben “...aprovechar la experiencia obtenida a través de la política regional en los ámbitos de coordinación de las políticas sectoriales, cooperación, intercambio de buenas prácticas y asociación de todos los interesados...”, hace referencia implícita a las entidades locales encargadas de un ámbito específico. En gobernabilidad marítima señala “...en cuanto a los ámbitos de intervención política y la distribución de competencias entre las instituciones de la UE, los Estados miembro, las regiones y las autoridades locales. Sobre esta base y de acuerdo con el principio de subsidiariedad, debe prestarse atención a las especificidades sectoriales y regionales...” Libro Verde - Hacia una futura política marítima de la Unión: perspectiva europea de los océanos y los mares “*How inappropriate to call this planet Earth when it is quite clearly Ocean*”, frase atribuida a Arthur C. Clarke, 2006; pp. 40, pp. 42.

Recuperado de [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?qid=1488204560202&uri=CELEX:52006DC0275\(02\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?qid=1488204560202&uri=CELEX:52006DC0275(02))

¹⁵⁸ Se han creado entidades como *European Maritime Safety Agency, EMSA*, cuya misión es servir a los intereses marítimos de la UE para un sector marítimo seguro, ecológico y competitivo y actuar como un punto de referencia confiable y respetado en el sector marítimo en Europa y en todo el mundo, ofrece asesoramiento técnico y asistencia operativa para mejorar la seguridad y la protección marítimas, la preparación y la lucha contra la contaminación; *European Border and Coast Guard Agency, FRONTEX*, para ayudar a los Estados miembros y países asociados a proteger las fronteras exteriores del espacio de libre circulación. La *European Environment Agency, EEA*, es la agencia encargada de proporcionar información fiable e independiente sobre el medio ambiente. Es la principal fuente de información de todos los que participan en el desarrollo, la adopción, la aplicación y la evaluación de la política de medio ambiente, así como del gran público. *European Fisheries Control Agency, EFCA*, tiene el cometido de fomentar los más altos niveles comunes de control, inspección y supervisión según la política pesquera común. Coordina la cooperación entre las actividades de control e inspección nacionales y brinda asistencia en ofrecer formación para que garanticen la correcta aplicación de las normas acorde a la política pesquera común.

Recuperado de <http://www.emsa.europa.eu/about.html>; <https://frontex.europa.eu/es/> https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/eea_es; https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/efca_es

¹⁵⁹ *Ibidem* pp. 41

¹⁶⁰ *Ibidem* pp. 42

En la consideración de Libro Blanco¹⁶¹ derivado de su constitución,¹⁶² buscan fomentar la unión de los integrantes, abarcando varias temáticas. Son la propuesta de acción de los anteriores.¹⁶³ Permiten resaltar problemas, terrorismo, migración ilegal, presiones ambientales y climáticas, aumento de amenazas a la seguridad individual y a las fronteras nacionales, oleadas de refugiados sin precedentes, sumados a los cuestionamientos, falta de confianza y de legitimación en los logros a alcanzar y los problemas a afrontar entre sus miembros.

De los lineamientos que se exponen, en especial aspectos de pesca, y seguridad alimentaria¹⁶⁴ se considera como aspecto fundamental para la vigencia de instrumentos vinculantes que tratan aspectos de Pesca No Declarada y No Reglamentada, Pesca INDNR, debido a la relación existente con UE, plenamente aplicable en acuicultura o acuicultura, maricultura u oceanicultura, con el enfoque de higiene coordinado y holístico y al evidenciar la política de la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria, EFSA¹⁶⁵ se adecuaron las acciones internas.

En América Latina el “Libro blanco de interoperabilidad de gobierno electrónico para América Latina y el Caribe”¹⁶⁶ es un mecanismo de gobernabilidad electrónica, que busca como bien superior un bien público regional, a los datos y macrodatos resultantes, garantizando el acceso gratuito y por ende posteriormente el beneficio de la explotación de estos macrodatos, ya totalmente pertinente en aspectos del mar.

Un tanto disímil vigente en América, es el “Libro Blanco de la Defensa”¹⁶⁷ como medida de confianza y cooperación en esta materia. Expresa una política de soberanía regional,

¹⁶¹ En similar que para el caso de los anteriores, del listado de Libros Blancos que contempla la UE en su página oficial, en cuanto a la pertinencia del enfoque en el ámbito de la gobernanza y gobernabilidad se tiene que resaltar que existen dos “La Gobernanza Europea - Un Libro Blanco,” y “Libro Blanco sobre el futuro de Europa: Reflexiones y escenarios para la Europa de los Veintisiete en 2025”, 2017. Sin embargo, en cuanto al tema clave de la presente también son pertinentes tomar en consideración especialmente:

1. Libro Blanco - Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: una política de transportes competitiva y sostenible, 2011
2. Libro Blanco - Adaptación al cambio climático: hacia un marco europeo de actuación, 2009
3. Libro Blanco sobre la revisión del Reg. (CEE) # 4056/86, por el que se aplican las normas comunitarias del transporte marítimo, 2004
4. Libro Blanco - La Política Europea de Transportes de Cara al 2010: La Hora de la Verdad, 2001
5. Libro Blanco sobre responsabilidad ambiental, 2000
6. Libro Blanco sobre seguridad alimentaria, 1999

¹⁶² Se considera como el constitutivo suscrito al Tratado de Roma del 25-MAR-1957. Los tratados modificatorios han presentado gran relevancia y son el de Maastricht del 07-FEB-1992, Ámsterdam del 02-OCT-1997, Niza del 26-FEB-2001 y Lisboa del 13-DIC-2007.

¹⁶³ Se observa a los Libros Blancos como propuestas de acción en un campo específico, y se los considera “...una continuación de los Libros Verdes publicados, cuyo objetivo es iniciar un proceso de consultas a escala...”.

Recuperado 22-ENE-2020 de https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/white_paper.html?locale=es

¹⁶⁴ Se la Seguridad Alimentaria, fundamentado en la transparencia en todos los niveles, hace un planteamiento orientado a “...velar por los más elevados niveles de seguridad alimentaria...” y en sus principios de integralidad; responsabilidad en función al riesgo y su investigación, análisis, difusión y orientación respectiva y bajo el principio de precaución; que junto con la trazabilidad brinda coherencia, eficacia y la dinámica para resolver problemas con flexibilidad, transparencia e información científica, con los análisis e informes técnicos. Orienta su visión a la “dimensión internacional”, especificando el estándar para los alimentos, para el ser humano y para los animales, que luego servirán como alimento. Libro Blanco sobre seguridad alimentaria, 1999

¹⁶⁵ La Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria, EFSA, que empieza sus funciones operativas desde el 2002, y ofrece asesoramiento científico independiente sobre los riesgos relacionados con los alimentos. Asesora sobre los riesgos alimentarios existentes y emergentes. Su asesoramiento aplicable en legislación y políticas europeas, contribuyendo a proteger a los consumidores.

Recuperado de https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/efsa_es

¹⁶⁶ “Libro blanco de interoperabilidad de gobierno electrónico para América Latina y el Caribe”; Versión 3.0; CEPAL, 2007. Obtenido del trabajo que buscaron extender la experiencia de la UE, trata de crear mecanismos de cooperación regional. Se estable metas de coordinación de gobierno electrónico, y acciones específicas como fortalecer la red de gobierno electrónico con capacidades política, institucional y técnica, estableciendo estándares de interoperabilidad, un proceso de concertación en cada Estado; empleo de las TIC’s para prevenir catástrofes, protección del ambiente, adecuar las legislaciones para su empleo con la finalidad de construir soluciones concretas a problemas de interés de los países; y articulando una eficaz coordinación con la OEA.

¹⁶⁷ Los “Libros Blancos de la Defensa” originados en los 70, basados en la Conferencia de Helsinki (CSCE-OSCE), La Comisión de Seguridad Hemisférica de OEA, propuso como medida de confianza, pero se han orientado a la política interna, en lugar de cumplir con su objetivo que era la política exterior y en la búsqueda de una seguridad hemisférica, ha servido para evidenciar falencias, orienta un registro de esfuerzos y gastos militares, y el inventario de los bienes para la guerra. Establecen medidas de seguridad y confianza entre Estados, y constituyen aspectos de cooperación y asistencia recíproca y conjunta, para enfrentar amenazas externas, establece

orientándose a una democratización en esta materia. Se configuran aspectos de gobernanza en seguridad, contemplando la soberanía y autodeterminación de cada Estado, en aspectos de defensa. Teniendo como políticas militares de defensa, parte de las políticas públicas, la asignación exclusiva a las Fuerzas Armadas, la lucha contra los delitos en la mar. Como es el caso de Colombia en el ámbito operacional naval en la lucha contra la delincuencia organizada transnacional, especialmente frente al narcotráfico.¹⁶⁸

Cabe destacar el asidero histórico en la región, en temas marítimos¹⁶⁹ -el control de puertos, el tráfico marítimo, registros de nacionalidad de naves, el control de las zonas del Estado no asignadas a otros entes, etc., aspectos manejados por el Capitán de Puerto, designación a un militar sea en servicio activo, pasivo o en retiro-, se los ha asignado a la Armada. Esta Autoridad Marítima Local, tiene asignado responsabilidad en los aspectos transversales de seguridad.¹⁷⁰

b. Gobernanza marítima en el Ecuador

El caso de la gobernanza del Ecuador, es bastante especial. Por un lado se tiene un cambio en el estatus general del Estado al cambiar de un “Estado de derecho” a un “Estado de derechos y justicia”.¹⁷¹ En el primero solamente se contemplan aspectos previamente especificados en norma positivada, mientras que en el segundo, se fundamenta en la aplicación de los fundamentos y principios constitucionales de los derechos y esto lo debe efectuar todo funcionario o servidor público sea administrativo o judicial.¹⁷² Cada uno en forma individualizada, en similitud de condiciones a todos los derechos, correspondiendo al juez, la imposición de la justicia, aplicando el derecho, su creación y aplicación progresiva del derecho.

En este aspecto, a raíz de la norma constitucional del 2008, las circunstancias jurídicas variaron. Es el Juez que al efectivizar la justicia, pondera los argumentos de todos los derechos que tienen la misma jerarquía, inalienables, indivisibles e interdependientes, debiendo aplicar la norma y la interpretación que más favorezca a la efectiva vigencia de los derechos y garantías constitucionales y sin restricciones, en cuanto al contenido de los derechos y garantías constitucionales.¹⁷³

mecanismos de gobernanza enfocadas en la seguridad y defensa regional. Se busca contemplar las acciones ante la presencia hipotética, de amenazas en contra de la integridad y seguridad, adoptando decisiones Interestatales.

La OEA, estipula en la Quinta Conferencia de Ministros de Defensa de las Américas, los “Lineamientos para la Elaboración de Documentos sobre Políticas y Doctrinas Nacionales de Defensa” presentados por la Comisión de Seguridad Hemisférica. El Consejo Permanente insta a su implementación. Se establece como ente de apoyo a la Secretaría General, emite directrices para que, tanto la Junta Interamericana de Defensa como el Colegio Interamericano de Defensa, acojan los mismos para tener una doctrina consolidada.

GONZÁLEZ, Julián; “Libros blancos de defensa en Sudamérica: ¿Política Exterior o Política doméstica?”; Rev. Bras. Est. Def. v. 4, # 2, JUL-2017; pp. 17

¹⁶⁸ Se evidencia en los ejercicios binacionales, así como en las operaciones conjuntas especialmente en la Campaña Orión que ha brindado excelentes resultados prácticos.

¹⁶⁹ Acorde con los lineamientos, se consideran como aspectos de las Fuerzas Armadas de la región, si bien sus funciones y misiones han consistido tradicionalmente en la protección del Estado frente a agresiones externas, actualmente se incluye funciones no tradicionales, como brindar asistencia a otros ministerios. Por ejemplo, las capacidades de vigilancia aérea y marítima pueden representar un importante apoyo para que los entes de competencia en pesca, ambiente, migración, aduanas, narcotráfico, búsqueda y rescate, puedan cumplir sus cometidos, que efectivamente contempla en mayor o menor medida en América Latina. “Lineamientos para la elaboración de documentos sobre políticas y doctrinas de defensa (Libros Blancos)” a la CP/RES. 829 (1342/02); 06-NOV-2002

¹⁷⁰ Son estos aspectos la seguridad y la protección marítimas; la seguridad de la vida humana en el mar, de la seguridad de la navegación, así como la prevención de la contaminación, adoptando acciones previas, concurrentes y posteriores. Tiene injerencia para neutralizar, reprimir, conocer y juzgar infracciones en los buques de bandera, y, bajo requerimiento del Capitán de la Nave o del ERB-, en el caso de infracciones de buques de otra bandera.

¹⁷¹ CRE, Art. 1: “Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia...”

¹⁷² CRE, Art. 11. núm. 3.

¹⁷³ CRE, Art. 11

Con este preámbulo, en la parte organizacional, le corresponde al Presidente el establecer la organización administrativa del gobierno central,¹⁷⁴ sin desmedro de que se especifican diferentes niveles de gobierno,¹⁷⁵ sean provinciales o municipales¹⁷⁶ con autonomía y descentralizados del gobierno central.¹⁷⁷

En términos generales se tiene una exposición amplia y sucinta de toda la admiración pública,¹⁷⁸ con detenimiento en la legislación correspondiente especial y propia de cada entidad pública. En cuanto a la organización para el ejercicio de la gobernanza en el ámbito marítimo se cuenta con:

1. Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica, en vista de la preponderancia que ha adquirido la protección y cuidado ambiental, teniendo:
 - a. Parque nacional Galápagos
 - b. Agencia de regulación y control de la biodiversidad y cuarentena para Galápagos
 - c. Instituto de biodiversidad
 - d. Subsecretaría de Patrimonio Natural
 - e. Subsecretaría de Cambio Climático
 - f. Subsecretaría de Recursos Hídricos
2. Ministerio de Energía y Minas, al brindar una dedicación especial a la fuente de recursos para el Estado, y que existe en este momento en producción tanto petróleo como gas en los espacios acuáticos, contando con dos viceministerios el de Hidrocarburos y el de Electricidad, con las subsecretarías de:
 - a. Subsecretaría de exploración de petróleo y gas natural
 - b. Subsecretaría de Generación y Transmisión de energía eléctrica
3. Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, que de igual forma acogió dos aspectos fundamentales la pesca y la acuicultura, como parte de la soberanía alimentaria que se promulga, teniendo:
 - a. Subsecretaría de Recursos Pesqueros
 - b. Subsecretaría de Acuicultura
4. Ministerio de Transporte y Obras Públicas al ser recientemente escindido de la Armada, se asigna dos aspectos fundamentales los puertos y el transporte marítimo, aspectos clave para el desarrollo nacional, dada la gran demanda de productos tanto de importación como de exportación y por ende generación de recursos, teniendo:
 - a. Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial
5. Ministerio de Turismo que enfoca las actividades sea de turismo guiado o formal o bien sea de turismo particular o privado, que se ha incrementado en las áreas nacionales reservadas,
 - a. Subsecretaría de Turismo del Litoral.
6. Ministerio de Telecomunicaciones y Sociedad de la Información, en los aspectos que son considerado clave en los espacios acuáticos que es la agilidad de la transmisión de la información requerida, especialmente en el servicio móvil marítimo, teniendo:

¹⁷⁴ CRE, Art. 147, núm. 5: Dirigir la administración pública en forma desconcentrada y expedir los decretos necesarios para su integración, organización, regulación y control

¹⁷⁵ CRE, Art. 100

¹⁷⁶ Ecuador está constituido por provincias y en cada una se tiene organizados por cantones como unidad central y de la cual derivan las parroquias, pudiendo ser urbanas y rurales. Actualmente hay 24 provincias, 221 cantones, 1449 parroquias urbanas y rurales, que conforman los niveles de organización tanto territorial como política.

¹⁷⁷ Reforma Democrática del Estado, RDE, SENPLADES 2009.

¹⁷⁸ Ceballos, Elizabeth; "La administración pública en el Ecuador: perfeccionamiento para su régimen jurídico administrativo"; Universidad Técnica Luis Vargas Torres; Esmeraldas Ecuador; 2016.
<https://www.eumed.net/rev/cccss/2016/04/regulacion.html>

- a. Agencia de regulación y control de las telecomunicaciones
- 7. Ministerio de Cultura y Patrimonio Cultural, a cargo de los aspectos de pecios y naufragios en las aguas jurisdiccionales, así como el control de las actividades de buceo orientadas a estas actividades, teniendo a la:
 - a. Subsecretaría de Patrimonio Cultural
- 8. Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, que tiene un fundamental rol en los aspectos de suscripción o adhesión a los instrumentos internacionales, así como a las acciones del Estado ante la Comunidad Internacional, orientada regionalmente y en asuntos especiales. Cuenta con las oficinas consulares que asumen aspectos de orden comercial particular de eminente incidencia en el aspecto marítimo y de pesca, especialmente, teniendo:
 - a. Subsecretaría de América Latina y el Caribe,
 - b. Subsecretaría de América del Norte y Europa,
 - c. Subsecretaria de asuntos multilaterales,
 - d. Subsecretaria de Cooperación Internacional,
 - e. Subsecretaría de Protección internacional y Atención a Migrantes.
- 9. Secretaría de Gestión de Riesgos, que coordina la acción inmediata ante la ocurrencia de los diversos riesgos de origen natural y andrógenos, mediante la activación de los Comités de Operaciones de Emergencia, nacional, provincial o local, para la toma de acciones correspondientes.
- 10. Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, en todo lo relacionado con el cobro de valores para la redistribución de recursos. Tiene las Direcciones Distritales especialmente la de Guayaquil que se orienta a los aspectos navieros y del transporte marítimo y multimodal.
- 11. Planifica Ecuador, ente que sustituyó a la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo que es el ente a cargo de la planificación participativa para el desarrollo a largo plazo, con enfoque a la inversión pública orientados a los objetivos y metas establecidos, consolida la institucionalidad estatal. Tiene como un pilar fundamental la visión de desarrollo marítimo integral y aplicación de la Economía Azul.
- 12. Ministerio de Educación ciencia y tecnología,
- 13. Ministerio del Interior, que es un nexo importante que debe articular la acción de la policía marítima con la policía general y sus especialidades como policía de turismo, del ambiente, judicial, etc, teniendo:
 - a. Subsecretaría de seguridad interna
 - b. Subsecretaría general de Policía
- 14. Ministerio de Defensa Nacional, contando con la Armada del Ecuador, en su calidad de Autoridad Marítima Nacional, no meramente como Fuerza Naval, sino en todo el amplio espectro marítimo, contando con las
 - a. Capitanías de Puerto, Direcciones Regionales,
 - b. Comando y Subcomandos de Guardacostas,
 - c. Unidades navales tanto guardacostas como de la Escuadra Naval,
 - d. Aviación Naval e Infantería de Marina.
 - e. Servicio de Dragas,
 - f. Transportes Navieros del Ecuador,
 - g. Instituto Oceanográfico y Antártico de la Armada

Es pertinente resaltar que, en cuanto a la Provincia de Galápagos, mantiene un estatus especial en cuanto a su consideración de protección ambiental, en los aspectos turísticos que conlleva, en todos los regímenes inclusive de propiedad y residencia, aspectos que son

escindidos de los entes de rectoría. Depende del MAATE pero mantiene un Consejo de Gobierno de Régimen Especial, que engloba todos los ámbitos en la provincia.

Cada entidad mantiene su rectoría, a cargo de los ministerios nacionales y estos ejecutan sus atribuciones mediante viceministerios y secretarías. Las agencias de regulación y control se vuelven una parte importante en la gobernabilidad en cada sector o ámbito de gestión. Como se puede verificar el rol de la Armada en la organización marítima es importante. Su principal función es la de articular las distintas acciones para

Se cuenta con otro tipo de organización acorde a la conformación estipulada como parte de la coordinación y control, es decir buscando la gobernanza en el mar y se constituyó el Comité Interinstitucional del Mar, CIM,¹⁷⁹ cuya actividad y gestión se mantiene para orientar las acciones en los ámbitos de gobernabilidad de cada ente rector. Con la ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima de los Espacios Acuáticos se establece un Sistema de la Organización Marítima Nacional, SOMANA,¹⁸⁰ que acoge los mismos postulados que dieron origen al CIM mediante norma discrecional o de gobierno para elevarla a la categoría de ley orgánica es decir, de norma de Estado.

En los últimos años se ha visto vivificada la importancia mediante la promulgación y actualización de normas relacionadas en este ámbito marítimo,¹⁸¹ así como reformas a los cuerpos legales relativos a los espacios marítimos, que entre otras normas, se busca estar acordes a los estándares de actualidad mundial.

Por otra parte, en cuanto a los aspectos que atañe la criminalidad en el mar, es necesario exponer que, en la función Judicial, los órganos jurisdiccionales contemplan a la Corte Nacional de Justicia, Cortes provinciales, tribunales y juzgados, a más de jueces de paz. Se cuenta con un ente para la administración, vigilancia y disciplina denominado Consejo de la Judicatura. La Fiscalía junto con la Defensoría Pública completan el sistema jurisdiccional.

¹⁷⁹ El Comité Interinstitucional del Mar, CIM, creado con D.E. # 990 del 29-DIC-2011; R.O. # 617 del 12-ENE-2012 y posteriormente modificado con D.E. # 923 del 22-FEB-2016; R.O. # 710 del 11-MAR-2016, en que se suprime la Secretaría Técnica del Mar, y se modifica las atribuciones del MIDENA y D.E. # 1197 del 26-NOV-2020, R.O.S. # 341 del 1-DIC-2012, sobre la reorganización del Comité Interinstitucional del Mar como un cuerpo colegiado a la Función Ejecutiva

¹⁸⁰ LONSEA, Art. 6, 7 y 8

¹⁸¹ Se ha efectuado la actualización normativa, así como la promulgación de normas nuevas en aspectos:

1. Ley Orgánica reformativa a varios cuerpos legales para el fortalecimiento de las capacidades institucionales y la seguridad integral; especialmente en lo relativo al Código Orgánico Integral Penal, COIP, sobre aspectos en procedimientos de flagrancia en el mar, sumergibles y artefactos navales prohibidos, de marzo de 2023;
2. Reglamento a la Ley de Movilidad Humana, marzo de 2022 y reformado en marzo de 2023, sobre las particularidades que se deben considerar en la mar, especialmente en cuanto al tripulante marino y sus modalidades de trabajo en la mar y petición de residencia permanente;
3. Ley Orgánica contra la Trata de Personas y Tráfico Ilícito de Migrantes de febrero de 2023, en cuanto al tratamiento especial que debe brindarse por el Estado;
4. Ley Orgánica que Regula el uso progresivo de la fuerza, agosto de 2022, en todos los niveles de empleo por los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley;
5. El Reglamento a la Ley Orgánica para el Desarrollo de la Acuicultura y Pesca, LOPDAP, marzo de 2022, en cuanto a la aplicación de la policía marítima en el control de la Pesca INDNR o Pesca IUU;
6. Inclusión en el Código Civil los postulados de CONVEMAR, octubre de 2021, desde la adhesión en 2012;
7. La Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítimas en los Espacios Acuáticos, LONSEA, junio de 2021, que se actualizara todas las instituciones marítimas de seguridad y de policía marítima a la norma que se había mantenido en vigencia desde 1906 con modificaciones ligeras;
8. Ley Orgánica para el Desarrollo de la Acuicultura y Pesca, abril de 2020, en igual forma actualizando la norma de 1960 y que se contribuyó en los aspectos de Estado Rector de Puerto, así como Estado de Abanderamiento para los efectos de control de policía marítima y de trazabilidad en el mar;
9. Actualización de las responsabilidades como Ecuador ante la ONU acorde a los convenios internacionales analizados.

El ente de rectoría en la investigación procesal es la Fiscalía General del Estado, dirige de oficio o petición de parte la investigación durante la prosecución procesal.¹⁸² Acusa en función de elementos de convicción y cuenta con un Sistema Especializado Integral de investigación, medicina legal y ciencias forenses.¹⁸³ En este sistema se incluye a la Policía Judicial y se busca atribuir similares funciones a la Armada del Ecuador, en su rol de Policía Marítima.

El fiscal, debe acorde con sus atribuciones, adecuar sus actuaciones sobre la base de este sistema especializado, disponer las acciones y diligencias pertinentes, y, observar las normas técnicas y procedimientos para el desempeño de sus funciones,¹⁸⁴ con fiscales especializados en los tipos de delitos específicos.¹⁸⁵

Consecuentemente, se crean las Fiscalías Especializadas en Delitos de los Espacios Acuáticos, distribuyéndose a lo largo del perfil costanero e insular. Su capacitación en el ámbito marítimo ha sido provista por la Armada. Y, seguidamente, se crean especialidades para la práctica de las pericias particulares como son Peritos en:¹⁸⁶

1. Navegación y seguridad marítima.
2. Equipos y sistemas electrónicos y de navegación.
3. Maquinarias navales, marcado, remarcado y revenido químico en motores.
4. Armamentos navales y ciencias náuticas.
5. Sistemas informáticos de apoyo a la gestión marítima y portuaria.
6. Agrimensur de almacenamiento y depósitos de combustibles.

La acción integral para enfrentar a la criminalidad organizacionalmente por parte de Ecuador, entonces se ve fortalecida y se ha enfocado en la reducción de los ilícitos que, a diferencia del narcotráfico y todo cuanto ello conlleva, se ha visto reducida su incidencia.¹⁸⁷

En narcotráfico, Ecuador por su posición geográfica, la apertura portuaria al tráfico internacional, las exportaciones de túnidos y pesca en general, la vecindad con dos productores de cocaína, Perú y Colombia, ha derivado en que sea considerado un Estado de tránsito y por ende punto de salida natural de la droga o eje de transporte de los precursores químicos necesarios para su producción.

En la actualidad la consideración de delincuencia organizada transnacional, ha abarcado múltiples conductas que son plasmadas acorde a la norma penal, cuya incidencia tiene implicaciones en los espacios acuáticos. Y, junto con las reformas a la norma penal, se busca una acción integrada y con un abordaje tanto nacional como internacional acorde a la temática propia del mar y la navegación en general. Por la incidencia, se visualiza la

¹⁸² CRE, Art. 195

¹⁸³ COIP, Art. 448

¹⁸⁴ Se promulgó el Manual de Procedimientos Operacionales entre la Fiscalía General del Estado y la Armada del Ecuador orientado a los delitos en los espacios acuáticos, 2017

¹⁸⁵ COIP, Art. 443.

Actualmente se cuenta con Fiscales Especializados en delitos en los espacios acuáticos en Guayaquil, Manta, Esmeraldas Santa Elena, El Oro y Galápagos.

¹⁸⁶ Expuesto en la página oficial de la Fiscalía, Visualizado en <https://www.fiscalia.gob.ec/integrantes-de-la-armada-nacional-ya-pueden-acreditarse-como-peritos-para-apoyar-investigaciones-de-la-fiscalia/>

¹⁸⁷ "Aproximación conceptual a legislación marítima y delito marítimo en Ecuador"; Proyecto de Creación de Capacidades del Sector Judicial Ecuatoriano para Combatir la Delincuencia Transnacional y el Narcotráfico; Fundación Panamericana para el Desarrollo, PADF; 2020.

Texto en el cual se realizó el análisis de la situación jurídica, técnica y operativa de la criminalidad en espacios acuáticos, tanto desde el punto de vista del agua como medio, instrumento y fin, como del quehacer propio de los actores relevantes que intervienen

necesidad de contar con una Subsecretaría para efectos de condonación en esta materia para enfrentar la amenaza de la delincuencia organizada transnacional.

3. ORDENAMIENTO MARÍTIMO

En cuanto al tratamiento dado a los aspectos marítimos, que abarca una gran cantidad de actividades y elementos a fin de plasmar el pensamiento y líneas de acción o estrategias,¹⁸⁸ se hace necesario contemplar un ordenamiento espacial en esta área. Con enfoque de integralidad y tratando con objetividad y coherencia, considerando las particularidades y características propias de cada sector, al igual que considerar sus usos y costumbres. Gracias a ese enfoque integral en el tiempo, que contemple los aspectos históricos, considerando escenarios actuales de morfología del territorio, circunstancias ambientales, protección del ambiente, su biodiversidad y biota, por los beneficios y ventajas que proveen estas áreas marinas para la humanidad.

a. Ordenamiento jurisdiccional del mar

Como se explicó el ámbito de la CONVEMAR y de su ordenamiento, en cuanto a la jurisdicción penal, está claro ya los tanto los lineamientos para la limitación física de sus espacios marítimos, empezando por las líneas de base, así como la anchura de sus zonas marítimas contempladas.

Es pertinente indicar que aún existen particularidades en cuanto a la determinación de estas líneas de base, como se pudo evidenciar en el caso sometido a ITLOS en función de que una errónea determinación de estas líneas, general afectaciones que desencadenan aspectos de reclamos y procesos judiciales en instancias internacionales.¹⁸⁹ Por otra parte, se evidencia también que la potestad especificada en la CONVEMAR, es pertinente aún en Estados no parte, tomándolo como Derecho Consuetudinario Internacional. Y acorde con sus postulados se produjo la determinación de una “Zona Continua Integral” que vulnera los derechos de un tercero.¹⁹⁰

El MT generalmente aceptado por la comunidad internacional de 12 NM la ZC e igual forma de hasta 12 NM y la ZEE de hasta 188 NM del límite del MT o bien 200 NM de las líneas de base. Se especifica los casos en que se deben adoptar mecanismos especiales para la delimitación de espacios marítimos.¹⁹¹ Teniendo en claro el ámbito territorial se debe verificar el resto de aspectos que permiten asumir la jurisdicción penal en los delitos en el mar. Es abordado en el siguiente capítulo.

Ecuador, al completar el mecanismo interno de adhesión, las disposiciones de CONVEMAR se vuelven obligatorias, y acorde al mandato constitucional, estas disposiciones están por encima del ordenamiento legal interno,¹⁹² e inclusive en cuanto a

¹⁸⁸ Como en el caso de los libros Verde, Blanco y Azul de la Unión Europea y de similares en América Latina.

¹⁸⁹ Se evidencia en el fallo de ITLOS en el caso Colombia c. Nicaragua, en que se especificó que existió una errónea demarcación por parte de Nicaragua, produjo consecuencias jurisdiccionales.

¹⁹⁰ En que se determinó que no cabe especificar una ZC sobre la ZEE de otro Estado, distinto de lo expuesto como precedente en el caso de Myanmar c. Birmania en que se falló otorgando derechos de la PC a un Estado bajo la ZEE de otro Estado.

¹⁹¹ DOALOS; “Manual de delimitación de fronteras marítimas”; Naciones Unidas; Nueva York, 2001, se evidencian múltiples casos que son empleados para la delimitación de fronteras marítimas. Teniendo en ITLOS y en la CIJ pendientes casos de delimitación especialmente de la PC, y PC extendida.

¹⁹² CRE Art. 424.- El orden jerárquico de aplicación de las normas. En caso de conflicto entre normas de distinta jerarquía, las autoridades administrativas y servidoras y servidores públicos, lo resolverán mediante la aplicación de la norma jerárquica superior.

la aplicación de disposiciones que tengan como fundamento a los DD.HH., estas normas primarán por sobre la misma Constitución¹⁹³.

b. Áreas más allá de la jurisdicción de los Estados.¹⁹⁴

Al buscar la protección de los Estados para la protección del ambiente y la biodiversidad, que en ciertos casos ameritaría una implementación penal, o bien, procedimientos operativos en la mar y acciones administrativas posteriores, al ser signatario de varios instrumentos internacionales como Acuerdos y Convenios multilaterales, vinculantes, relacionados con la protección y conservación de la biodiversidad marina, incluyendo entre estos, el Convenio de las Naciones Unidas sobre la Diversidad Biológica, CDB,¹⁹⁵ el principal instrumento internacional para la conservación y usos sustentable de la diversidad biológica. Busca concretar los tres objetivos: conservar la diversidad biológica, usar sustentablemente los recursos biológicos, y, asegurar la distribución justa y equitativa de los beneficios derivados del uso de los recursos genéticos. Consiguientemente se tiene la Estrategia Regional de Biodiversidad para los Países del Trópico Andino¹⁹⁶, dado que Ecuador tiene una de las mayores consideraciones de biodiversidad del mundo, calificado como Megadiverso, y es necesario precautelar para sus nacionales -como para la humanidad- tales recursos biodiversos, acorde a los lineamientos y principios de aplicación mundial.

4. ECUADOR Y SU ORDENAMIENTO ESPACIAL MARÍTIMO

Para ser consecuente, el enfoque del ordenamiento marítimo en las áreas marinas y por tanto en su biodiversidad, al igual que las ventajas en el aprovechamiento de recursos, del cuidado y protección que debe brindarse, y, ahondar en las acciones a ser adoptadas por el Estado como consecuencia, apoyado en la Comunidad Internacional. En el área marítima, especialmente en las zonas marinas protegidas, y sus zonas de influencia, amerita mayor precaución y cuidado, siendo derivado de esto, la adopción de políticas, estrategias, directrices, lineamientos, programas, planes y acciones encuadrados en el cumplimiento de las metas y objetivos considerados.

Las acciones correspondiente constan en la Estrategia Nacional de Biodiversidad¹⁹⁷ al alcanzar un conocimiento, valoración y conciencia adecuados respecto de la importancia de la biodiversidad, se busca implementar las acciones para su conservación y uso sostenible. Ecuador busca conservar su patrimonio natural implementando mecanismos para conseguir una gestión integral y participativa en todas sus áreas protegidas, con un Sistema Nacional de Áreas Protegidas, SNAP, contando con un Patrimonio de Áreas

¹⁹³ CRE. Art. 11 El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios: ...//... núm. 3. Los derechos y garantías establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales de derechos humanos serán de directa e inmediata aplicación por y ante cualquier servidora o servidor público, administrativo o judicial, de oficio o a petición de parte. // Para el ejercicio de los derechos y las garantías constitucionales no se exigirán condiciones o requisitos que no estén establecidos en la Constitución o la ley. // Los derechos serán plenamente justiciables. No podrá alegarse falta de norma jurídica para justificar su violación o desconocimiento, para desechar la acción por esos hechos ni para negar su reconocimiento.

¹⁹⁴ Como las áreas marinas que están más allá de la soberanía y jurisdicción de los Estados o "Áreas Fuera de la Jurisdicción Nacional, AFJN", o bien "Áreas Beyond National Jurisdiction, ABNJ", de ahora en adelante exclusivamente se considera como ABNJ, por su mayor difusión del uso de este término".

¹⁹⁵ El Convenio de las Naciones Unidas sobre la diversidad biológica, CDB, suscrito en Río de Janeiro el 05-JUN-1992, en la página de la convención consta como fecha de firma el 09-JUN-1992, de ratificación el 23-FEB-1993, siendo parte desde el 29-DIC-1993. Este convenio cuenta como instrumentos derivados el Protocolo de Cartagena ratificado desde 11-OCT-2003, y el Protocolo de Nagoya ratificado desde el 19-DIC-2017. En Ecuador mediante D.E. # 2, R.O. #148 de 16-MAR-1993, finaliza el trámite interno de publicación del convenio CDB.

¹⁹⁶ Estrategia regional de biodiversidad para los países del trópico andino, Decisión CAN # 523, R.O. # 672 del 27-SEP-2002

¹⁹⁷ Estrategia nacional de biodiversidad - 2015-2030, se expidió mediante A.M. # 125 R.O. # 41 de 19-JUL-2017.

Naturales de Estado, PANE,¹⁹⁸ y de otros mecanismos y herramientas de conservación de paisajes terrestres, acuáticos y marinos; se busca implementar las medidas de protección con un carácter integral para evitar la extinción de la vida silvestre y especies cultivadas consideradas prioritarias, teniendo el listado de las especies en peligro crítico, en peligro y vulnerables, y con una visión de país.¹⁹⁹

El caso especial del área marítima y terrestre de las Islas Galápagos, ha sido contemplado bajo una perspectiva especial de protección y cuidado ambiental, con las áreas protegidas como Parque Nacional, -en cuanto a la zona terrestre y distinta de las áreas habitadas-, y la segunda como Reserva Marina, -la zona de agua tanto interiores como de MT y ZEE-; En sus consideraciones de Patrimonio Natural de la Humanidad y Reserva de la Biosfera, poca atención se ha brindado a su área de influencia, de las que depende en su trayectoria las corrientes marinas y las especies marinas. El incremento sustancial de afectaciones naturales y antrópicas de los últimos años, denota la necesidad de acciones radicales para precautelar su biodiversidad y mantener su estado de conservación, integrándose en aspectos diversos como la agricultura, educación, salud, pesquerías, turismo y las actividades de transporte marítimo -tanto de víveres como de combustibles- desde el Ecuador continental.

Se contemplan aspectos de protección ambiental y se particulariza la biodiversidad. Ecuador, al ser un Estado Constitucional de Derechos -a diferencia de un Estado de Derecho-, especifica figuras innovadoras en soberanía nacional y su aplicación, de donde se desprende la protección de intereses de toda la sociedad; comprende al pueblo, radica en él, constituyéndose su mera voluntad en autoridad, misma que es ejercida por los órganos del poder público y las formas de participación previstas; empezando con aspectos que van desde la defensa y promoción de la soberanía nacional, encargando la misión de su defensa a las Fuerzas Armadas²⁰⁰. Conjuntamente, las soberanías que derivan de estos preceptos constitucionales en sus diversas derivaciones:

- La soberanía alimentaria²⁰¹ siendo una obligación para el Estado, el garantizar los alimentos sanos y culturalmente apropiados, acorde a las normas de bioseguridad y uso de biotecnología, al igual que su experimentación, uso y comercialización, promoviendo el desarrollo de buenas prácticas ambientales, sin descuidar el desarrollo de la investigación científica y la innovación tecnológica;
- La soberanía ambiental²⁰² buscando una gestión intergeneracional, sobre la conservación de la biodiversidad natural, precautelación de los ecosistemas, recuperación de la biodiversidad agrícola y silvestre, al igual que el patrimonio genético, es decir todo el caudal ecológico;
- La soberanía económica²⁰³ reconociendo al ser humano como un ente social y solidario, sujeto y fin de toda norma y actividad humana, armónicamente

¹⁹⁸ Política de Estado la estrategia nacional de biodiversidad, contenida en el documento denominado "Política y Estrategia Nacional de biodiversidad del Ecuador 2001 - 2010", D.E. # 2232; R.O. # 11 de 30-ENE-2007 se enfoca en cinco ejes: ecosistemas frágiles, con un énfasis en los páramos, desiertos, manglares, ecosistemas marinos y bosques secos; reforzando la protección del Sistema Nacional de Áreas Protegidas y la protección de especies amenazadas, la agricultura y recuperación de ecosistemas degradados, así como contempló la bioseguridad y los recursos genéticos así como al biocomercio, entre otros aspectos.

¹⁹⁹ Estrategia nacional de biodiversidad 2015 – 2030; Ministerio del Ambiente, 2016, Primera Edición; noviembre de 2016; Quito – Ecuador. "...1) la naturaleza; 2) las comunidades, pueblos y nacionalidades; y, 3) los derechos vinculados a ellos. En el segundo capítulo se revisan, de manera general, los principales mecanismos y herramientas previstas en la Constitución y las leyes para integrar la biodiversidad..." Recuperado de <https://www.cbd.int/doc/world/ec/ec-nbsap-v2-p01-es.pdf>

²⁰⁰ CRE; Art. 1, 3, 158.

²⁰¹ CRE; Art. 13, 15, 281, 304, 318, 334, 410, 413, 423, Disposición Transitoria Primera.

²⁰² CRE; Art. 249, 259, 290, 318, 385, 400.

²⁰³ CRE; Capítulo Cuarto: Arts. 283 a 288.

relacionado con la naturaleza, garantizando la producción y reproducción de las condiciones materiales e inmateriales, para posibilitar el buen vivir o sea el estado de bienestar del ser humano;

- La soberanía energética²⁰⁴ promoviendo la eficiencia energética, el uso de tecnologías limpias, renovables, diversificadas y de bajo impacto, que no debe alcanzarse con detrimento o poniendo en riesgo de la soberanía alimentaria y el equilibrio ecológico de los ecosistemas ni el derecho al agua, busca reducir las desigualdades y el fomento de la producción nacional; o bien,
- La soberanía cultural, intercultural o popular²⁰⁵ generando y adaptando los conocimientos científicos y tecnológicos, potencializando los saberes ancestrales, capaz de alcanzar el desarrollo en las decisiones y niveles de gobierno, al igual que su autodeterminación en las decisiones públicas.

Para lograr cumplir con los objetivos que buscan alcanzar estas acepciones, su aspecto fundamental es mantener la convivencia pacífica en el concierto internacional; fomentar la eliminación de vicios sociales así como la discriminación en todas sus formas; propender el respeto a la independencia de los Estados, por lo tanto el renunciar al uso de la fuerza o amenaza de su uso, en las relaciones internacionales; contribuir con la movilidad humana y la ciudadanía universal; reconocer la efectiva cooperación internacional, la integración equitativa, solidaria y complementaria, adoptando políticas internacionales comunes, con estrategias coordinadas y conjuntas de manejo sustentable y participativo, conservando la biodiversidad, los ecosistemas, la investigación el desarrollo científico, consolidando las organizaciones supranacionales regionales al igual que la integración regional.²⁰⁶

El resguardar la soberanía alimentaria o su patrimonio biogenético, el establecimiento de normas y estándares que no atenten al reconocimiento de saberes ancestrales y la protección de la biodiversidad, y, mediante la implantación de normas obligatorias que exijan, respalden y propendan el respeto a los DD.HH., el derecho a la alimentación como uno de los elementos, valores o principios básicos, se constituye el principio que orienta la adopción de acciones por los Estados para evitar la depredación de las áreas especiales, las que pertenecen a toda la humanidad, el AM.

La planificación orientada a las áreas globales dividiendo en zonas geográficas, es una consideración muy generalizada, pero pese a ser un concepto amplio, describe el proceso de planificación del espacio oceánico, en primera instancia en el orden interno o nacional para ya estar ampliando el resguardo ahora a las áreas mayores y mucho más grandes. Para planificar el desarrollo regional debe formularse planes de ordenamiento territorial, que incluya las cuencas hidrográficas, sin limitarse a una zona marina o hasta la ZEE²⁰⁷, en virtud de la afectación por las actividades en el AM y su repercusión tanto en el orden interno como en la Comunidad Internacional, en aspectos relacionados con la biodiversidad, ecosistemas marinos, conservación del ambiente, y, sostenibilidad en la actividad extractiva oceánica.

La gestión basada en zonas geográficas lleva a la planificación, un paso más allá de la comprensión del espacio oceánico para definir claramente la necesidad de tomar acción,

²⁰⁴ CRE; Art. 15, 304, 413

²⁰⁵ CRE; Art. 96.

²⁰⁶ CRE; Art. 423

²⁰⁷ Plan de ordenamiento del espacio marino costero 2017 2030; R. CIM # 2; R.O. Edición Especial # 320 de 02-MAR-2018 que contempla como Zona marina a los Espacios marítimos jurisdiccionales o hasta la Zona Económica Exclusiva (200 millas náuticas), así como Zona oceánica a los Espacios marítimos no jurisdiccionales donde el Estado tiene interés, fuera de las 200 millas náuticas.

implica procesos que incluyen las actividades humanas y su gestión en torno a los objetivos específicos, y la conservación de la biodiversidad con el uso sostenible de los recursos, por lo que el ordenamiento del territorio debe contemplarse en forma integral, abarcando las actividades en múltiples y diversos sectores.

En el plano interno, se considera al Plan Nacional de Desarrollo²⁰⁸ como el elemento fundamental de la planificación integral. La Estrategia Territorial Nacional es instrumento complementario, con énfasis en las zonas de frontera y espacios marinos, la prevención de la contaminación y observa mecanismos internos,²⁰⁹ sin embargo no se contempla aspectos de orden marítimo, de dichas áreas, por lo cual, en otro documento de inferior jerarquía jurídica, expresa las Políticas Nacionales Oceánicas y Costeras, PNOC,²¹⁰ aspectos relacionados con el objetivo de la investigación.

Derivado de estas, se emiten normas técnicas para la gestión marino costera, que se especifica el Plan de Ordenamiento del Espacio Marino Costero, POEMC, alineados a la Agenda 2030,²¹¹ está íntimamente relacionado con los proyectos nacionales de carácter estratégico y acorde a la gobernabilidad institucional y gobernanza del mar,²¹² debiendo contemplar los usos y actividades en el espacio marino para propiciar el desarrollo territorial sostenible. Contempla un Comité Interinstitucional del Mar, CIM,²¹³ ente de

²⁰⁸ CRE, Art. 280

²⁰⁹ Código orgánico de organización territorial, autonomía y descentralización, COOTAD, R.O.S. # 303 de 19-OCT-2010; Art. 2, lit. h) y i) considera entre sus objetivos: "h) La definición de mecanismos de articulación, coordinación y corresponsabilidad entre los distintos niveles de gobierno para una adecuada planificación y gestión pública; y, j) La consolidación de la capacidad rectora del gobierno central en el ámbito de sus competencias; coordinadora y articuladora de los gobiernos intermedios; y, de gestión de los diferentes niveles de gobierno". Ley orgánica de ordenamiento territorial, uso y gestión de suelo, LOOGTUS, R.O.S. # 790 de 05-JUL-2016. Art. 9.- "El ordenamiento territorial es el proceso y resultado de organizar espacial y funcionalmente las actividades y recursos en el territorio, para viabilizar la aplicación y concreción de políticas públicas democráticas y participativas y facilitar el logro de los objetivos de desarrollo. La planificación del ordenamiento territorial constará en el plan de desarrollo y ordenamiento territorial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados. La planificación para el ordenamiento territorial es obligatoria para todos los niveles de gobierno"; Art. 36.1 en lo relacionado con los lineamientos específicos para las zonas de frontera, Galápagos y el territorio marino costero.

²¹⁰ Políticas nacionales oceánicas y costeras; R. PICMAR # 1 de 20-OCT-2014; R.O.S. # 383 de 26-NOV-2014. Estas son:

1. Conservar el patrimonio natural y cultural, los ecosistemas y la diversidad biológica de la zona marina y costera, respetando los derechos de la naturaleza en el Ecuador continental, el archipiélago de Galápagos, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la Antártida.
2. Prevenir, controlar y mitigar la contaminación de los espacios marítimos nacionales y zonas costeras.
3. Desarrollar y fomentar la investigación científica y la innovación tecnológica para la sociedad del conocimiento justa y solidaria, en los ámbitos oceánicos y marino-costeros.
4. Fomentar las actividades productivas y de prospección para el uso eficiente, inclusivo y sostenible de los recursos de la zona costera, oceánica, AM y fondos marinos.
5. Fomentar un sistema integral logístico, de comercialización y transporte marítimo, que se ajuste a la planificación nacional y a las demandas internacionales, y que contribuya a una competitividad sistémica.
6. Promover la inserción estratégica del Ecuador en el Océano Pacífico y en la Antártida.
7. Garantizar la soberanía, los derechos soberanos y la seguridad nacional en el mar, en el marco de la CONVEMAR y otros acuerdos internacionales suscritos en el ámbito oceánico y marino-costero.
8. Reducir la vulnerabilidad y mejorar la adaptación de poblaciones y ecosistemas ante el cambio climático y eventos naturales que afecten a la zona oceánica y marino-costera.
9. Establecer el ordenamiento territorial oceánico y marino costero que articule de manera coherente, complementaria y sostenible las diversas intervenciones humanas.

²¹¹ Agenda 2030, declarada como política pública con el D.E. # 371 del 23-ABR-2018; R.O.S. # 04-MAY-2018 y su norma técnica para evaluación de desarrollo sostenible Agenda-2030; A. SENPLADES # 46 de 30-JUL-2018; R.O. # 361 de 06-NOV-2018. Esta permite "...establecer lineamientos para el ordenamiento de los usos, actividades e infraestructuras de incidencia en el espacio marino costero..."

²¹² Norma técnica del sistema nacional de planificación participativa; R. STPE # 13; R.O. # 91 de 29-NOV-2019, que contempla en el Art. 48 a los instrumentos necesarios para la gestión a las Políticas Nacionales Marino Costeras; el Plan de Ordenamiento del Espacio Marino Costero, y, la Agenda Intersectorial del Mar, a cargo del ente rector de planificación nacional y con una duración de mínimo diez años de vigencia. Esta permite "...establecer lineamientos para el ordenamiento de los usos, actividades e infraestructuras de incidencia en el espacio marino costero..."

²¹³ Comité interinstitucional del mar, CIM, D.E. # 990, R.O. # 617 de 12-ENE-2012, reformado con D.E. # 923, R.O.S. # 710 del 11-MAR-2016 en que se estable nuevas atribuciones a la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, al Ministerio de Defensa Nacional y al Instituto Oceanográfico de la Armada del Ecuador

aprobación de política pública intersectorial con las más altas funciones en la política nacional, concordante con los intereses marítimos, armonizando actividades de gestión.

El ordenamiento marino debe considerar todos los instrumentos internacionales suscritos, y, especialmente los DD.HH. exigible en toda actividad, que se constituye la salvaguarda de la vida humana en el mar, la vida del hombre, como el primer derecho humano. Sobre la base de los principios internacionales de cooperación, coordinación, colaboración busca mecanismos para viabilizar un ordenamiento marino u oceánico, evitar conflictos y promover la realización de actividades humanas sostenibles en el ámbito marítimo. Algunas organizaciones internacionales inmersas en esta problemática, en su ámbito de gestión, contribuyen a los fines especificados, y se resalta la necesidad de una adecuada gobernanza en temas del mar.²¹⁴

Los mares brindan la condición especial para adecuar ecosistemas y biodiversidad de trascendental importancia ecológica y cultural. Estas ABNJ constituyen una vasta área en el océano, como AM y que no están incluidas en la ZEE o MT o AI o aguas archipelágicas, AA. Todos los Estados al gozar de las libertades de la AM²¹⁵ por ende su biodiversidad, íntimamente relacionada con la investigación científica y especialmente con su protección. En esta área -que ningún Estado podrá someter a su soberanía y que debe ser utilizada para fines pacíficos- se han evidenciado consideraciones específicas que ameritan un tratamiento especial, en cuanto a la colaboración entre los Estados para hacer frente a las amenazas y riesgos que se presentan cada vez con mayor frecuencia, afectando a las zonas jurisdiccionales de los Estados que no cuentan con una capacidad para enfrentarlos, pero afectando a un concepto generalizado de “Bienestar de la Humanidad”.

Esta tendencia contribuye a ampliar conceptos y protección de recursos marinos en toda su amplitud, es decir, en la biodiversidad los espacios no sometidos a la jurisdicción de los Estados o BBNJ, está presentándose como el desafío del siglo, junto con el calentamiento global, el incremento en el nivel del mar, la basura plástica marina y la contaminación en general, que contribuyen a la acidificación del mar.

Para la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible 14: “Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible”,²¹⁶ se tiene a la contaminación marina, ecosistemas marinos y costeros, acidificación de los mares, pesca excesiva, ilegal, no declarada, no reglamentada, conservación de las zonas marinas, subvenciones a la pesca, beneficios económicos, conocimientos científicos,²¹⁷ especificando que existen otros objetivos de desarrollo sostenible que contribuirán a alcanzar este objetivo 14.²¹⁸

²¹⁴ Así se tiene al proyecto MSPglobal, con el objetivo de emitir directrices internacionales para promover la planificación del espacio marino para un mejor ordenamiento que evite conflictos y promueva el buen desarrollo de las actividades humanas en el mar como la acuicultura, turismo, energía marina, explotación de los fondos marinos, etc., que presentan conjuntamente la Comisión Oceanográfica Intergubernamental, COI, de la UNESCO y la Dirección General de Asuntos Marítimos y Pesca de la Comisión Europea. Se dieron proyectos piloto en el Mediterráneo occidental, el segundo en el Pacífico sudoriental, tiene como meta el triplicar la superficie de las aguas territoriales cubiertas por un sistema de planificación del espacio marítimo para 2030.

²¹⁵ CONVEMAR, Art. 86: Aplicación de las disposiciones de esta Parte, y, Art. 87: Libertades de la alta mar.

²¹⁶ Los Objetivos de Desarrollo Sostenible, ODS, también conocidos como Objetivos Mundiales, se adoptaron por todos los Estados Miembros en 2015 como un llamado universal para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz y prosperidad para 2030.

Recuperado de <https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals.html>

²¹⁷ El océano y los objetivos de desarrollo sostenible en el marco de la Agenda 2030, resumen técnico de la primera evaluación integrada del medio marino a escala mundial; Copyright © Naciones Unidas; Nueva York, USA; 2017.

²¹⁸ Loas ODS que contribuyen en el mar para la consecución del objetivo 14, por su incidencia y aplicación especializada y directa, son:
Objetivo 5: Lograr la igualdad de género y empoderar a todas las mujeres y las niñas

Es necesario el interés y acción de toda la Comunidad Internacional a temas que, aparentemente no afectarían sino en forma específica a un Estado, sin embargo, afecta en forma sustancial a dicha Comunidad Internacional entera, debido a las implicaciones que cada vez más se resaltan, al igual que, la interrelación que estos recursos vivos tienen con el ambiente, su medio por lo cual, se hace imperativo contar con esfuerzos y voluntad - interna e internacional, franca, decidida y coherente-, para aplicar los principios acordados por los altos niveles de decisión en las políticas de alcance global. También amerita que dichos principios sean de aplicación local, en el sitio donde se lo requiere. Con esto se reafirma lo expresado en cuanto a la glocalización -siendo de incidencia global, pero de aplicación local-, y, coopectencia -como cooperación y competencia por los particulares de los Estados-, para mejorar la gestión de estas áreas y procurar su conservación por todo cuanto implica sus ecosistemas en biodiversidad y por ende en el beneficio que brinda esto a la Humanidad.

La CONVEMAR contempla la conservación y administración de los recursos vivos en la AM,²¹⁹ en la columna de agua, -el lecho y subsuelo marino tienen la consideración de Zona-, y, de igual forma bajo el amparo de los resultados obtenidos en cuanto a las consideraciones de desarrollo sostenible,²²⁰ concluye en crear un Instrumento Internacional Jurídicamente Vinculante o ILBI²²¹, mediante los mecanismos contemplados en la ONU.²²²

Con estos antecedentes, se decide tratar el uso sostenible de la diversidad biológica marina sus recursos genéticos, que incluya los aspectos de los beneficios a ser obtenidos. Contempla también a las áreas marinas protegidas a más de las evaluaciones de impacto ambiental y la transferencia de tecnología,²²³ contando como antecedente al Acuerdo de Nueva York de 1995 al igual que sobre la base de otros instrumentos internacionales relacionados²²⁴ buscando el acuerdo por consenso en cuanto a los aspectos sustantivos, o bien en función a la regla de los dos tercios, luego de haberse agotado los esfuerzos para el consenso. Se contempló a DOALOS como encargada del apoyo necesario.

-
- Objetivo 6: Garantizar la disponibilidad y la gestión sostenible del agua y el saneamiento para todos.
 - Objetivo 7: Garantizar el acceso a una energía asequible, fiable, sostenible y moderna para todos
 - Objetivo 8: Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.
 - Objetivo 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles
 - Objetivo 12: Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles
 - Objetivo 13: Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos
 - Objetivo 17: Fortalecer los medios de implementación y revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible

²¹⁹ CONVEMAR, Parte VII Sección II, Art. 116 a 120; Conservación y administración de los recursos vivos en la alta mar.

²²⁰ Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible, celebrada en Río de Janeiro del 20 al 22-JUN-2012

²²¹ ONU Resolución A/RES/69/292; 06-JUL-2015: Elaboración de un Instrumento Internacional Jurídicamente Vinculante, IIVJ, o "International Legal Binding Instrument, ILBI", relativo a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina de las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional, en el marco de CONVEMAR. El Documento ONU: A/JAC.287/2017/PC.4/2; 31-JUL-2017: Informe del Comité Preparatorio establecido acorde a la resolución 69/292 de la Asamblea General: elaboración de un ILBI en el marco de la CONVEMAR, relativo a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina en ABNJ.

²²² Estas basadas en una Conferencia Intergubernamental, como órgano rector, previo trabajo del Comité Preparatorio que debe presentar la propuesta; el Informe del Comité Preparatorio, con los elementos constantes, base para la elaboración del ILBI, debiendo resolver los elementos que generaron opiniones diferentes y divergentes, sin afectar a las posiciones de los Estados. Contempla el enfoque de equilibrio entre derechos, obligaciones e intereses ya especificados, el respeto por la soberanía e integridad territorial de cada Estado; el desarrollo sostenible; la cooperación y coordinación en todo nivel; bajo una perspectiva ecosistémica, con criterio precautorio e integrado; sobre la base de la ciencia y la mejor tecnología aplicable, con aplicación de los principios ambientales; pero, lo que es digno de resaltar y de propender es la adaptabilidad de la gestión con la finalidad de crear la resiliencia como aspecto fundamental, y todo esto fundamentado en la buena fe, en práctica en los aspectos marítimos, como principio fundamental del Derecho Internacional.

²²³ ONU Resolución A/RES/72/249; 24-DIC-2017: ILBI en el marco de la CONVEMAR relativo a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina de las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional; Punto 2.

²²⁴ Entre los que expresamente se los citan consta: La Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible, La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible y las conferencias anteriores de las Naciones Unidas sobre el desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo, y, La Conferencia de las Naciones Unidas para Apoyar la Consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible 14: Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible.

Para las pesquerías se ha venido actuando en crear mecanismos moderadores, buscando asegurar la conservación y uso sostenible de las poblaciones de peces transzonales y altamente migratorios, mediante la información sobre la posición de los buques, la captura de especies objeto de la pesca, las capturas accidentales y el nivel del esfuerzo de pesca al igual que la información procedente de programas de investigación,²²⁵ así como en el instrumento para el control por el ERP.²²⁶ Los instrumentos de las OROP²²⁷ que establecen medidas de conservación, en función de la mejor información científica disponible y en apego a la normativa vigente, especialmente, en el marco de la FAO, derivan en implantar normas internas para poner en vigencia los principios contemplados en las normas internacionales.

En las iniciativas realizadas, se han verificado avances en los procesos, pero se hace necesario contemplar la integridad, la totalidad de las áreas y ahondar en el enfoque de precaución y de prevención del impacto ambiental, y, desde acciones nacionales y regionales es necesario elevarlo a nivel global, optimizando las lecciones aprendidas, aplicando los nuevos avances de la ciencia y tecnología y de igual forma los mecanismos que se han ido creciendo para mejorar la gobernanza y gobernabilidad del mar y sus actividades relacionadas, tanto de parte de Organizaciones Gubernamentales como de ONG's, creando programas,²²⁸ buscando crear vínculos o redes específicas para el intercambio de información relacionada para el aprovechamiento de las lecciones que se van adquiriendo en su gestión.²²⁹

Ya se está emitiendo, los aspectos de prioridad a las actividades que contemplen a las ABNJ, talleres, políticas sobre la gestión de éstas áreas, la incidencia en cuanto al cambio climático, su conservación y uso sostenible de recursos, en especial la gestión de pesca sostenible, diversidad biológica marina, aspectos que van a contribuir con establecer una gestión o gobernanza adecuada, e integral del mar.²³⁰ Al carecer de ILBI en el AM, al contemplarse las “libertades”, éstas habían derivado en “libertinaje”, por a la falta de mecanismos de control a buques de bandera y armadores de naves²³¹ que, se han aprovechado de dichas libertades para depredar los recursos del mar y generar afectaciones ambientales que incidirán en los ER en cortos periodos de tiempo.

Estas áreas contienen grandes potencialidades y múltiples beneficios. Para poder aprovechar esos recursos, es necesario un régimen jurídico orientado a la precautelación y sostenibilidad. Su justificación se base en el solo hecho de que en las ABNJ se encuentran grandes cantidades de fitoplancton que generan mayor cantidad de fotosíntesis, absorción de CO₂ y producción de Oxígeno, y al mismo tiempo, estos vegetales microscópicos dan

²²⁵ Acuerdo de Nueva York de 1995, Art. 5: Principios generales, lit. j.

²²⁶ Acuerdo sobre medidas del estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, AMERP; Roma, el 22-NOV-2009; Ecuador ratifica con D.E. # 630 del 04-ENE-2019. R.O.S. # 447 de 15-MAR-2019

²²⁷ Acorde a la suscripción de los respectivos *Memorandum of Understanding, MoU*, bajo el auspicio de la FAO se han contemplado varias OROP'S. para el caso en análisis es pertinente mencionar a la Comisión Interamericana del Atún Tropical, CIAT, *International Commission for the Conservation of Atlantic Fisheries, ICCAT*; Organización Regional de Ordenamiento Pesquero del Pacífico Sur, OROPS; *South Pacific Regional Fisheries Management Organisation, SPRFMO*, y la Comisión de Pesca del Pacífico Oeste y Central, CPPOC, *Western and Central Pacific Fisheries Commission, WCPFC*.

²²⁸ Al “Programa de Océanos Comunes” se lo puede visualizar con detalle sus actividades, metas y gestión, con expertos en una gran cantidad de ámbitos como políticas, derecho, ciencias, buscando la gestión sostenible de la pesca y la conservación de la biodiversidad en <http://www.fao.org/in-action/commonoceans/en/>.

²²⁹ Con el propósito de “...1) abordar áreas de incertidumbre debido a una base de conocimiento débil sobre pesca y biodiversidad, y 2) mejorar el uso sostenible de los recursos pesqueros y la conservación de biodiversidad en el ABNJ...” // “...1) address areas of uncertainty due to a weak knowledge base on fisheries and biodiversity, and 2) improve sustainable use of fishery resources and conservation of biodiversity in the ABNJ...” En http://www.commonoceans.org/fileadmin/user_upload/common_oceans/folder/ABNJ_Flyer2.pdf

²³⁰ Ver la referencia de <https://globaloceanforum.com/publications/areas-beyond-national-jurisdiction/>

²³¹ CONVEMAR, Art. 94: Deberes del Estado del Pabellón, núm. 1 y 2 concordante con el Acuerdo de Nueva York de 1995, Art. 18: Deberes del Estado de Pabellón, núm. 3, lit. a) y b)

inicio a la cadena trófica.²³² También se considera que el incremento de temperaturas debido al cambio climático tiene incidencia en dichas áreas y en sus consecuencias, lo que conduce a que se trate con mayor razón de buscar la menor afectación. Contiene ecosistemas extremadamente complejos los cuales se encuentran afectados por la incidencia tanto natural -el cambio climático- así como antrópica -actividades como transporte marítimo, pesca, turismo, contaminación ambiental, ahora ya la explotación del fondo marino-.

Se hace imprescindible contemplar cada uno de estos impactos con la finalidad de poder realizar, bajo el respaldo de la gobernanza del mar, y con la firme voluntad de la Comunidad Internacional -en aplicación del 6-PCR para realizar actividades positivas y negativas- a fin de mantener las acciones positivas, desechar las que generan impactos negativos y buscar mecanismos mediante la aplicación de nuevas tecnologías, optimizando los impactos positivos. Se evidencia la necesidad de crear, desarrollar e implementar capacidades y buenas prácticas ambientales, resilientes, y que gocen de una verificación de la trazabilidad integral. Con esto se puede lograr unificar esfuerzos, focalizar los mismos en los objetivos y fines prioritarios para la humanidad, y, contribuir a la participación y gestión de la inversión privada tanto en investigación, exploración y explotación de los recursos existentes, evitando afectaciones negativas.

Como elementos fundamentales que es necesario resaltar a los recursos vivos, al tener una gran biodiversidad y de una muy alta variabilidad en su material genético, y que con el avance de la ciencia ha permitido ir descubriendo en este material innovaciones que decididamente inciden en beneficio del ser humano. Se contempla como bioprospección²³³ con un amplio campo que abarca el descubrimiento del material genético, la toma de muestras, identificación del genotipo y fenotipo o decodificación, aislamiento del dicho material y el estudio de las posibles aplicaciones. Es importante las consideraciones de propiedad intelectual, de aplicaciones del material genético o de la forma en que se puede aprovechar dicho potencial.

Otro aspecto descollante es la gestión basada en zonas geográficas, considerando que la zona insular se constituye en la reserva de biodiversidad, pero que no se ha puesto interés sino hasta épocas recientes en que se dejó de considerar como inagotable, de recursos ignotos, y que junto con la afectación a sus ecosistemas se altera la salud misma del océano y por ende de toda su área de influencia terrestre. La excesiva pesca ha dado lugar a eventos naturales, derivados de la acción humana, que desencadena daños mucho mayores.

No obstante, la acción gubernamental no alcanza a las ABNJ; los instrumentos internacionales no han conseguido solucionar la problemática presentada que se ahonda

²³² La tesis doctoral del CPGF-EMT Fernando Chávez de la Armada del Ecuador en la Universidad de Ferrara, se enfoca en la predicción de las áreas de pesca, basándose en la ubicación del fitoplancton, mediante inteligencia artificial, especificando las áreas más probables en las que se concentrará el esfuerzo pesquero y por ende de mayor incidencia de aspectos ilícitos y por tanto, se hace necesario mayor presencia de la Policía Marítima del Ecuador.

²³³ Sobre la base de esta cooperación, la bioprospección tiene como objetivo declarado aunar la comercialización y la conservación de la biodiversidad. El término prospección se origina en actividades de explotación minera e hidrocarburos y que se aplica en la biodiversidad. Se argumentaba que una de las razones más importantes para conservar bosques tropicales era la cantidad incalculable de medicamentos potenciales que podrían encontrarse para enfermedades sin cura. En 1989 se plantea la posible cooperación entre un país tropical y una de empresa farmacéutica para tamizar sistemáticamente sus especies nativas en la búsqueda de medicinas potenciales. La empresa huésped podría contar con acceso inmediato a la riqueza del bosque tropical y el país de origen recibiría una parte de las ganancias. Por otra parte, algo que también contribuiría a su conservación eran las técnicas utilizadas "no invasivas", ya que sólo se necesitaría extraer cantidades mínimas del material biológico, plantas, animales o microorganismos, las cuales no ocasionarían daños al bosque. Se llamó "prospección química" derivada del concepto ya existente de prospección minera, luego se cambia por "bioprospección", a la búsqueda sistemática de nuevas fuentes de productos comercializables derivados. Recuperado hoy 11-ABR-2020 de <https://enciclopedia-bioderecho.com/voces/47>

cada vez más. Todos estos esfuerzos se plasman en el ILBI y ahora en ponerlo en vigencia con eficiencia, eficacia y efectividad, -esto es, optimizando los recursos escasos existentes, capaz de cumplir con la meta buscada y empleando la menor cantidad de recursos para este efecto-, mas no exclusivamente con el establecimiento de zonas o áreas marinas protegidas, que a pesar de que son importantes, se constituyen en una mínima acción en la necesidad global. En estas áreas se hace necesario una mejor interoperabilidad de todas las entidades con responsabilidad en su ámbito de gestión, sean de carácter global, regional o bien, entidades creadas *ad hoc*, esto mediante una adecuada gobernanza del mar, para la adopción de las mejores decisiones.

La evaluación de impactos ambientales, bajo la premisa de que toda acción humana tiene incidencia, se busca la adopción de las mejores decisiones, de aquellas que han rendido los mejores resultados, pero se hace necesario los estudios adecuados, coherentes y que de sus resultados, se mantenga el control de una conveniente implantación, buscando eliminar perjuicios al momento que se presenten, -que en este caso puede ser contaminación, o bien, cambios importantes en el medio marino con incidencia negativa en el ecosistema-, mediante la evaluación periódica de las actividades proyectadas.²³⁴

Otro aspecto importante, es la investigación científica y luego la obtención de la tecnología aplicable al ámbito marino. El siguiente paso que es la transferencia de la tecnología marina, y, en concordante consideración al principio de CONVEMAR²³⁵ sobre la finalidad exclusivamente con fines pacíficos, de beneficio para toda la humanidad, que se ha contemplado para la Zona, *mutatis mutandis* a lo que se contempla en la columna de agua, ahondando en la cooperación internacional y en el cumplimiento de las condiciones estipuladas.

Hay una especial consideración para Ecuador, País Megadiverso, más aún en cuanto a las Galápagos -y por ende sus zonas de influencia directa, derivada de las corrientes marinas lo cual ha generado su alta diversidad biológica, especies endémicas y altamente sensibles a los cambios en sus hábitats-. Pese a estar claros en la importancia que amerita, los instrumentos internacionales relacionados están considerados en forma dispersa e incompleta, las acciones dentro del ámbito de cada instrumento, se diluyen y disipan anulando la acción del Estado al igual que el aporte de la Comunidad Internacional a este respecto.

Se han suscrito instrumentos internos, creado estrategias, políticas y programas que con tienen aspectos diversos de cuidado y protección en función de áreas o zonas como de especies, por ende, los protocolos y procedimientos, pero caen en inacción, violentándose el principio de sostenibilidad. No se mantiene la trazabilidad y es casi nulo el aporte e intercambio de información para precautelar dicha sostenibilidad, realizar estudios e investigación científica y obtener resultados consecuentes. La preservación de la

²³⁴ Actividades tales como pesca, transporte marítimo, descarga de desechos y otros materiales, Instalación de cables y tuberías marinas, investigación científica marina (recursos marinos genéticos), bioprospección, construcción de islas artificiales e instalaciones, actividades militares, sobrevuelo, actividades arqueológicas (salvamento), actividades emergentes, actividades propuestas para la captación de CO₂, exploración y explotación de recursos minerales de fondos oceánicos, facilidades energéticas (solar, mareas, bentos hidrotermales), oceanicultura y/o maricultura, turismo de profundidad (sumergibles a fumarolas, arrecifes de coral, naufragios).
Committee, P., Convention, U. N., Committee, P., & Committee, P. (2017). Chair's non-paper on elements of a draft text of an international legally-binding instrument under UNCLOS on the conservation and sustainable use of marine biological diversity of areas beyond national jurisdiction, 1–112

²³⁵ CONVEMAR, Art. 143: Investigación científica marina en la Zona y en especial en la Parte XIII, y, en el Art. 144: Trasmisión de tecnología en la Zona y en especial en la Parte XIV. Además, el Art.301: Utilización del mar con fines pacíficos, mas, en la Zona se especifica que todos los Estados, así como las Organizaciones Internacionales competentes, tienen derecho, de conformidad con la Parte IX.

biodiversidad se vuelve prioridad importante, siendo las acciones realizadas en estas áreas de afectación directa y sustancial a las actividades productivas en las zonas en que ejerce soberanía y derechos de soberanía Ecuador, afectando directamente a su sostenibilidad y soberanía alimentaria.

Sobre la base de las consideraciones expuestas, se aprobó el Proyecto²³⁶ en relación con estos aspectos, debiendo resaltar que, sobre el marco de CONVEMAR y demás instrumentos internacionales en vigor, luego de efectuados varios periodos de sesiones, se han remitido las propuestas para ser examinadas con detalle por cada Estado y en definitiva contribuyen a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina de las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional.²³⁷

a. Archipiélago de Colon o Islas Galápagos

Anterior a la adecuación de la legislación nacional, acorde a la CONVEMAR, internamente se contempló una ley que fue elevada a la condición de orgánica en la que contemplaba una área de 40 NM como zona de Reserva Marina de Galápagos, RMG, así como también se estipula 20 NM adicionales como Área Marina de Protección Especial, alcanzando 60 NM de las líneas de base del archipiélago para regular el transporte de productos tóxicos o de alto riesgo, pudiendo ser aumentado de conformidad con acuerdos internacionales e investigaciones científicas al respecto.²³⁸

Éstas islas descubiertas en 1535 por Fray Thomas de Berlanga, a partir de la posesión para Ecuador²³⁹ son consideradas un hito en el conservacionismo; de la visita de Charles Darwin en 1835, saldría su teoría de la evolución; al ser contemplado este archipiélago en la Constitución de 1835²⁴⁰, -pese a haber sido considerado como purgatorio de delitos sancionados con reclusión, prisión, destierro, presidio o confinamiento,²⁴¹ así como el caso de la colonia penal establecida en la isla Isabela desde 1946 hasta su supresión en 1958 - debido a que no contribuyó a la regeneración de los delincuentes²⁴²; existió un intento de asentamiento de una Colonia Noruega para 1929 que no prosperó, pese a la riqueza ictiológica de la zona, por lo cual años más tarde se contempla la prohibición de la

²³⁶ Documento ONU: A/CONF.232/2020/3: "Proyecto de texto revisado de un acuerdo en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar relativo a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina de las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional", que contiene 70 artículos en doce partes más dos anexos, el primero con los indicativos para la determinación de las zonas y el segundo para los tipos de creación de capacidad y transferencia de tecnología marina, distribuido el 18-NOV-2019 por la Presidencia de la Conferencia intergubernamental, para el Cuarto período de sesiones, de Nueva York, 23-MAR a 03-ABR-2020. Se ha suscrito ya este tercer ILBI bajo el marco de CONVEMAR el 03-MAR-2023

²³⁷ Ídem, Nota de la Presidencia, punto 2. "...la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina de las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional, en particular, conjuntamente y como un todo, los recursos genéticos marinos, incluidas las cuestiones relativas a la participación en los beneficios, las medidas como los mecanismos de gestión basados en zonas geográficas, incluidas las áreas marinas protegidas, las evaluaciones del impacto ambiental y la creación de capacidad y la transferencia de tecnología marina..."

²³⁸ Ley de régimen especial para la conservación y desarrollo sustentable de la provincia de Galápagos; R.O. # 278, 18-MAR-1998, elevada a la categoría de Orgánica por R.L. # 22-058, R.O. # 280 del 08-MAR-2001, Arts. 12 y 16. Es derogada por la Ley orgánica de régimen especial de Galápagos, LOREG, del 09-JUN-2015; R.O. # 520 del 11-JUN-2015. Arts. 18 y 19

²³⁹ Acta de posesión de las islas del Archipiélago del Ecuador el 12-FEB-1832, de las antes conocidas como Islas de Galápagos, por parte del Coronel Ignacio Hernández, comisionado por el Gobierno del Ecuador.

²⁴⁰ Constitución de la República del Ecuador; Diario de la Convención Nacional 1835 de 13-AGO-1835; Art. 3, que contempla en igualdad de nivel al Archipiélago de Galápagos como a las demás provincias.

²⁴¹ Código penal, 1837; D.L. # 0; Registro Auténtico 1837 de 14-ABR-1837; Derogado. Art. 33.- En que las penas de reclusión, prisión, destierro, presidio, confinamiento, u obras públicas, por más de dos años, se podrá destinar a los reos, por el tiempo de su condena, a una de las islas del archipiélago de la Floriana

²⁴² Creada la Colonia Penal "Isabela" por D.E. # 754 de 09-MAY-1946; R.O. # 591 de 23-MAY-1946, y suprimida con el D.L. # 0; R.O. # 561 de 11-JUL-1958. Contemplado también en el Plan de Manejo en la base sociocultural, institucional y económica, punto 1.2.

explotación fraudulenta de pesca en los mares territoriales del Archipiélago,²⁴³ que traería graves consecuencias para el Ecuador por parte de los Estados Unidos.

Al expedirse la norma para la determinación de las Líneas Base de Ecuador²⁴⁴, contempló que las zonas de mar comprendidas dentro de las líneas descritas como AI; al ser considerada como una provincia por gestión de la Armada del Ecuador²⁴⁵ dado el notable valor ecológico, biológico, turístico y estratégico, el cual se mantiene y acrecienta en la actualidad. En cada uno de los aspectos de análisis en la presente investigación se enfocará en la incidencia que presenta para el archipiélago.

b. Galápagos, parte de las Zonas Marinas Protegidas

Es pertinente señalar que desde siempre se ha brindado una consideración especial, dada sus características y ubicación. Ya se había considerado como Parque Nacional de Reserva de Fauna y Flora, al ser un tesoro natural no solo por su formación geológica sino por su biota terrestre y marina,²⁴⁶ y por considerar que la caza, pesca y otras actividades que se realizan indiscriminadamente se constituyen en amenaza para la biota en general, siendo importante, urgente e imperioso proteger a este “factor de la economía” del Estado. Con esto, se emiten prohibiciones específicas y obligaciones para las Fuerzas Armadas de prestar su concurso para hacer cumplir las mismas, especialmente asignando a los Capitanes de Puerto la responsabilidad para el juzgamiento de las infracciones a estas normas.

Se crea el Instituto Ecuatoriano de investigación Científica, obligado a la protección del Archipiélago, así como a los estudios de oceanografía, meteorología, sismología, vulcanología, biología, etc., así como a determinar las zonas de reserva de cada isla que deben constituir los parques nacionales y las especies permitidas, así como los periodos de vedas.²⁴⁷ Pero, solo se contemplaba a “...todas las tierras que forman las Islas del Archipiélago de Colón o Galápagos...”²⁴⁸, dejando tanto a los espacios acuáticos fuera de esta consideración en esta norma.

La actividad de la navegación hacia las islas se contemplaba como un capítulo especial al igual que resaltaba las prohibiciones y exigencias particulares en el Archipiélago de Colón,²⁴⁹ no siendo hasta su creación años más tarde, con la declaración como “Reserva de

²⁴³ D.S. # 382 de 21-MAY-1937, R.O. # 498 de 26-MAY-1937, que impide la explotación fraudulenta de la pesca en los mares territoriales del Archipiélago de Colón. Expedido para las autorizaciones de pesca en el Consulado de San Diego en California, por 45 días desde que sale el barco, debiendo presentarse al jefe territorial al finalizar, las infracciones se sancionan con el decomiso de la nave, a cargo del Ministerio de Defensa. Esto originaría lo conocido como la “Primera Guerra del Atún”, siendo la “Segunda Guerra del Atún” la que se daría luego de la firma de la Declaración de Santiago de 1952 y que finalizaría con la Resolución CP/RES32 37/71 de la OEA que conmina a los Estados Unidos a retirarse del MT ecuatoriano.

²⁴⁴ Declaración de líneas de base de Ecuador; D.S. # 959-A del 28-JUN-1971; R.O. # 265 del 13-JUL-1971

²⁴⁵ Ley de creación de la provincia de Galápagos; D.S. # 164; R.O. # 256 de 28-FEB-1973.

²⁴⁶ En 1957 en el Año Geofísico Internacional y en 1959 del primer centenario de la publicación del libro “Orígenes de las Especies” de Charles Darwin, por lo cual se creaba la protección especial al archipiélago como parque nacional de reserva de fauna y flora el 20-JUL-1959.

²⁴⁷ Ya para 1936 por gestiones de la Armada del Ecuador, se logra la creación en calidad de Parque Nacional de Reserva de flora y fauna a las islas del archipiélago, en que se prohibía la caza y captura de animales a determinarse por una Junta de Directores, a excepción de una autorización del Gobierno, mediante el departamento del ramo, se especificaba que los turistas no podían llevar animales vivos domesticados, se especificaba a un Comité Provisional para especificar las medidas de protección y las estaciones de investigación pertinentes. Declaración de Parques Nacionales de Reserva para la Fauna y Flora; Decreto del Encargado del Mando Supremo de la República el 14-MAY-1936; R.O. # 189 de 14-MAY-1936

²⁴⁸ Galápagos parque nacional de reserva de fauna y flora; Decreto Ley de Emergencia # 17; R.O. # 873 de 20-JUL-1959; modificada, 25-MAY-1960. Art. 1. Y en la Ley de régimen administrativo; Codificación 5; R.O.S. # 1202 de 20-AGO-1960, Art. 143 estipulaba que se deberá regir por leyes especiales. Los límites del PNG se contemplan con los límites del Parque Nacional Galápagos; A.I. MAG y MICI # 0297 del 12-JUL-1979; R.O. # 15 de 31-AGO-1979.

²⁴⁹ CPM, Arts. 49, 68, 100, 136, 185, Sección IV: De la navegación al Archipiélago de Colón, arts. 198 y sgtes.

Recursos Marinos de Galápagos”²⁵⁰ acorde a la legislación interna lo que ha permitido controlar la práctica ilegal de pesca y la sobreexplotación de los recursos del mar, para luego de una década, considerarse como “Reserva Biológica”²⁵¹ en una extensión de 70.000 km² y se incorpora al Patrimonio Nacional de Áreas Naturales del Estado, comprendiendo las AI así como una franja de 15 NM alrededor de las líneas de base, contemplando que la administración de recursos marinos debe ser administrada por la Dirección del Parque Nacional Galápagos, hasta que se establezca la estructura orgánica de la Reserva Biológica.

De igual forma, existieron aspectos que a la larga contribuyeron decididamente para su estatus final como es la consideración de “Santuario de Ballenas en las islas Galápagos”,²⁵² constituida por las AI, y, declarándose a todas las áreas marítimas de Ecuador como su “Refugio Natural” en consecuencia, protegiendo todas las especies de ballenas presentes en aguas territoriales ecuatorianas, prohibiendo cualquier actividad que vaya a atentar contra los cetáceos. Se reafirma en 1998 declarando como la Reserva Marina del Ecuador, RMG y que, por su extensión, se la que le ubica como la segunda mayor reserva marina en el mundo, solo detrás de la Gran Barrera de Coral, resaltando que ambas guardan la mayor riqueza de vida marina conocida.

De igual forma se incrementa una consideración especial de protección a tiburones, presentes como consecuencia lógica de la alta biodiversidad, gran cantidad de nutrientes que generan cadenas tróficas y por ende permiten que los depredadores del mar, adecuen sus conductas en formas tales que se vuelven más vulnerables a la incidencia humana, como es la migración de especies protegidas como el tiburón ballena, o bien como sitio de reproducción de tiburones martillo, entre otros, esto llevó a justificar la política de conservación de los ecosistemas marinos y biodiversidad de los alrededores de las islas Darwin y Wolf, por lo que se establece el “Santuario Marino”²⁵³ estipulando las áreas que comprende y que deben estar ingresadas en el sistema de zonificación de las áreas protegidas de Galápagos: Zona de Transición, Zona de Aprovechamiento Sustentable, Zona de Conservación y Zona Intangible. Hoy se hizo una nueva zona de reserva marina fuera de la RMG en la ZEE, la denominada “Reserva Hermandad”²⁵⁴ en coordinación con Costa Rica, al ser limítrofes.

Ecuador ha ratificado instrumentos internacionales para proteger conservar, rehabilitar y transmitir a las generaciones futuras el patrimonio cultural y natural de su territorio²⁵⁵ y se tiene la Declaración de las Galápagos como Patrimonio Mundial de la Humanidad²⁵⁶ en 1978, por parte de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, Ciencia y

²⁵⁰ Reserva de recursos marinos de Galápagos; D.E. # 1810-A del R.O. # 434 del 13-MAY-1986. que se requiere de su incorporación dentro de las categorías establecidas en la Ley Forestal y de Conservación de Áreas Naturales y Vida Silvestre

²⁵¹ Reserva biológica de recursos marinos de Galápagos; R. INEFAN # 58; R.O. # 70 de 18-NOV-1996.

²⁵² Protección de especies animales y santuario de ballenas en las Islas Galápagos; A. MICIP #196; R.O. # 458 DE 14-JUN-1990

²⁵³ Establece santuario marino a ecosistemas en las islas Darwin y Wolf; A. MAE # 26 del 23-MAR-2016; R.O. # 760 de 23-MAY-2016.

²⁵⁴ En el marco de la Vigésima Sexta reunión de las partes de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático de 2021, realizada en Glasgow, los presidentes de Colombia, Costa Rica, Ecuador y Panamá, suscribieron el 02-NOV-2021, la Declaración para la Conservación y Manejo de los Ecosistemas comprendidos en el Corredor Marino del Pacífico Este Tropical (CMAR)- Migravías Cocos-Galápagos-Malpelo-Coiba, iniciativa regional de conservación y uso sostenible cuyo objetivo es gestionar adecuadamente la biodiversidad y los recursos marinos y costeros que se encuentran entre las islas Galápagos (Ecuador), del Coco (Costa Rica), Malpelo (Colombia), y Coiba (Panamá), efectivizada con R.M. # MAATE-2022-019 del 14-MAR-2022, R.O. # 32 del 30-MAR-2022.

²⁵⁵ Convención para la protección del patrimonio mundial cultural y natural adoptada en París el 23-NOV-1972; para Ecuador se aprueba y ratifica con D.S. # 561, R.O. # 581 de 25-JUN-1974.

²⁵⁶ Declaración de las Galápagos como Patrimonio Mundial de la Humanidad, el 08-SEP-1978, en la CC-78/CONF.010/10 del 5 al 8-SEP-1978, acorde con los criterios VII, VIII, IX y X de la UNESCO, para ser ampliada la misma como Declaración como reserva de la biósfera Galápagos en 1984, por parte del Consejo Internacional de Coordinación del Programa sobre el Hombre y la Biosfera, en París en 1985, que considera a las Islas se contemplan 772 mil hectáreas y ampliando a 14,6 millones de hectáreas. Es pertinente resaltar en virtud de que se considera también como uno de los argumentos para sustentar y mantener el sistema de líneas de base rectas en la admisión a la CONVEMAR y ante eventuales reclamos.

Cultura, UNESCO,²⁵⁷ debido a su situación especial, y que en función de esto, mantiene condiciones únicas de diversidad y riqueza marina, por la influencia de varias corrientes o sistemas de corrientes marinas lo cual sumado con la topografía submarina, permite que se moldeen múltiples ecosistemas generando una condición única de biota, ameritando ser preservada para la posteridad en la forma más prístina posible.

Se amplía con la Declaración de Galápagos como Reserva de la Biósfera en 1984, por parte del Consejo Internacional de Coordinación del Programa sobre el Hombre y la Biosfera, considerando que de 772 mil hectáreas se amplía a 14,6 millones de hectáreas, por el singular valor científico y educativo que debe ser conservado a perpetuidad, considerando que cumple las tres funciones:

- Primera: de conservación, destinada a la protección de los recursos genéticos, especies, ecosistemas y paisajes;
- Segunda: de desarrollo sostenible, promoviendo un crecimiento económico y humano sostenible desde los puntos de vista sociocultural y ecológico, pudiendo ejecutar actividades productivas, que deben sujetarse a la legislación específica para apuntalar; el desarrollo social, económico y la protección ambiental; y,
- Tercera: de apoyo logístico, promoviendo la investigación, educación ambiental, capacitación y monitoreo, en aspectos locales, regionales, nacionales y mundiales de conservación y desarrollo sostenible²⁵⁸.

En 2007 se declaró a las Islas Galápagos como Patrimonio de la Humanidad en Riesgo Medioambiental siendo que hasta el 2010, formó parte de la Lista del Patrimonio de la Humanidad en peligro, estando en la actualidad bajo minuciosas medidas de conservación y explotación turística.

c. Zona Marina Especialmente Sensible y Zona a Evitar de Galápagos

La OMI, en cuanto a la consideración como áreas especiales o de trato singular debido a varios aspectos particulares de éstas, como se expone con el razonado sustento o fundamento, constante en el preámbulo de la resolución que adoptó la normativa, pudiéndose desprender que mantiene los objetivos de precautelación del medio marino por el beneficio que va a brindar a la humanidad, de donde se desprende de igual forma, el complemento que se diera para adoptar los mecanismos adecuados con la finalidad de afianzar este resguardo o protección jurídico-técnica para el beneficio de la humanidad entera, responsabilidad de los Estados, en su ámbito pertinente.

Contempla los requisitos, procedimientos y precauciones que se deben adoptar en ciertas áreas especiales que ameritan que se les brinde un cuidado mayor, especial en función al beneficio que conllevan para la humanidad²⁵⁹, en seguimiento a los lineamientos y

²⁵⁷ Constitución de la Organización de las Naciones Unidas para la educación, la ciencia y la cultura, UNESCO; en Londres el 16-NOV-1945, R.O. # 360 de 29-NOV-1971 y cabe resaltar que se firma el Acuerdo entre Ecuador y la UNESCO relativo a la oficina de la UNESCO para la unidad de apoyo al proyecto principal en la esfera de la educación para América latina y el Caribe y para el consejero subregional en educación; A. # 16; R.O.# 120 de 31-ENE-1989.

²⁵⁸ Recuperado de <http://www.unesco.org/new/es/natural-sciences/environment/ecological-sciences/biosphere-reserve/>; <https://whc.unesco.org/archive/repcom78.htm#1>; <https://whc.unesco.org/es/list/1/s/>; <https://www.ambiente.gob.ec/unesco-incrementa-a-146-millones-de-hectareas-el-area-de-la-reserva-de-biosfera-galapagos/>

²⁵⁹ En relación con el establecimiento de estas áreas especiales se han adoptado varias resoluciones por la OMI:

1. Resolución A.720(17) adoptada el 06-NOV-1991 sobre Directrices para la designación de áreas especiales y la identificación de áreas de mar particularmente sensibles.

regulaciones de su convención constitutiva, que observa la seguridad marítima, la prevención y control de la contaminación originada por buques y otros aspectos de afectación al medio marino, que mediante la adopción de lineamientos para la designación de áreas especiales y la identificación de áreas o zonas marinas particularmente o especialmente sensibles, ZMES,²⁶⁰ así como también se han contemplado los requisitos y el procedimiento para identificarlas, al igual que la adopción de medidas asociadas de protección, corrigiendo aclarando aspectos de la resolución anterior. Dentro de los criterios estipulados para la designación de estas áreas especiales, se considera las condiciones oceanográficas, ecológicas, socioculturales y económicas, tráfico de buques, y factores naturales:

Tiene en cuenta el convenio MARPOL 73/78²⁶¹ que establece lineamientos o guías para los Estados Parte, acorde a los anexos I, II y V, buscando asegurar los intereses de ER, ERB, medio ambiente y la comunidad marítima en general en su relación con aspectos científicos, técnicos, económicos en esta área especial a ser determinada y que las partes interesadas deben complementar dichos lineamientos realizando las ampliaciones que sean pertinentes o bien resaltando los aspectos que ameriten un cuidado especial; se expresa también cobertura de aspectos de la Convención de Londres para prevenir la contaminación marina por vertimiento de desechos y otras materias, 1972 y el protocolo de 1976²⁶².

El Archipiélago de Colón o de Galápagos, dado que son islas volcánicas a casi 600 NM o 1000 km al oeste de la costa litoral ecuatoriana, cuya área comprende una poligonal determinada, conforme consta en el anexo II de la resolución emitida por la Asamblea de la OMI. Es pertinente indicar que en cuanto a la importancia de dicha zona como es reconocido, se especifica en su aspecto de:

- Alta biodiversidad, se resalta la escasa acción humana en sus ecosistemas.
- Singularidad dado su aislamiento geográfico, mismo que influyó en la evolución de las especies vivas originando zonas biogeográficas únicas en el mundo o endémicas.
- Carácter natural con poca o escasa interacción humana, sus ecosistemas terrestres y marítimos gozan de una pureza ambiental excepcional.
- Productividad asociada con la disponibilidad de nutrientes, producto de los afloramientos y del choque de los mismos con las corrientes diversas, generan alta concentración de clorofila, lo cual se convierte en el inicio de la cadena trófica y una explosión de vida a su alrededor.
- Criterios científicos y educativos ofrecen evidencias tangibles a la adaptación de especies, a la evolución de las mismas, así también en cuanto a su acomodación y armonía, en función a sus normas de comportamiento que van derivando de su

-
2. Resolución A.855(21) adoptada el 25-NOV-1999 sobre Procedimientos para la identificación del mar en particular sensible áreas y la adopción de medidas de protección asociadas y enmiendas a las directrices contenidas en la Resolución A.720 (17).
 3. Resolución A.927(22) adoptada el 29-NOV-2001: Directrices para la designación de áreas especiales bajo MARPOL 73/78 y directrices para la identificación y designación de áreas de mar particularmente sensibles.
 4. Resolución A.982(24) adoptada el 01-DIC-2005: Directrices revisadas para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles, revocando la anterior Resolución A.927(22) de 29-NOV-2001

²⁶⁰ *Particular Sensitive Sea Areas, PSSA, Áreas Marinas Particularmente Sensibles, AMPS*, considerándose en español como Zonas Marinas Especialmente Sensibles, ZMES, en adelante se considerará esta consideración en español para efectos de la investigación. Requieren instancias previas de análisis y de sus respectivos informes conducentes del Comité de Protección del Medio Ambiente y del Comité de Seguridad Marítima de la OMI.

²⁶¹ Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el protocolo de 1978, MARPOL 73/78, es el acrónimo con el que se lo conoce; y, por el Protocolo de 1997. Ecuador se adhiere con el R.O. # 411 el 05-ABR-1990;

²⁶² Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972 o exclusivamente Convenio de Londres LC-1972 y el Protocolo de Londres de 1996, LC PROT-1996.

interacción, tanto entre individuos de la misma especie, así como con el resto de especies y el entorno.

- Carácter representativo, se resalta la dependencia se especifica la cantidad de organismos terrestres y costeros que van más allá de las AI y que están directamente influenciados por la confluencia del frente ecuatorial, la zona de afloramiento de la corriente de Cromwell y las corrientes ecuatoriales, con características totalmente diferente unas de las otras, así al tener un complejo sistema de corrientes, ha permitido generar una cortina de aislamiento genético que promovió una diversificación geográfica interna en esta zona.

La vulnerabilidad de esta zona derivado de consideraciones de las actividades marítimas, se han podido resaltar en función a una serie de siniestros marítimos que han derivado en afectaciones al ambiente, preocupación internacional generalizada con lo cual ha sido el objetivo de la comunidad científica mundial, el haber buscado el mecanismo más adecuado para proteger la biodiversidad terrestre y marina causada por contaminantes derivados del accionar marítimo.²⁶³ Mediante la presentación de los justificativos correspondientes, se designa al Archipiélago de Galápagos como ZMES²⁶⁴ e invita a los miembros a conocer las medidas de protección establecidas, esperando “...que la Asamblea adopte dichas medidas de protección correspondientes y la fecha de su entrada en vigor...”²⁶⁵.

Con esto se procede por parte de la Asamblea a la adopción de las acciones prácticas y objetivas en Galápagos, como el área en que se puede impedir la entrada a buques de determinadas dimensiones o clases, tales como petroleros grandes o buques que transporten cargas peligrosas y establece que debe considerarse como medida de protección la organización de tráfico marítimo.²⁶⁶ Y de igual manera se contempla como Zona a Evitar, ZE.²⁶⁷

Concordante con estas consideraciones internacionales, el Comité de Seguridad Marítima aprueba el sistema obligatorio de notificación de buques en la ZMES de Galápagos, debiendo los buques que vayan a aproximarse a esta zona efectuar el reporte obligatorio acorde a los formatos estipulados, y, cumplir con ciertas exigencias de seguridad marítima como los Servicios de Tráfico Marítimo, STM, o, *Vessel Traffic Services*, VTS, la inclusión en el Plan de Búsqueda y Salvamento Marítimo, entre otros²⁶⁸, que acorde a la resolución fundamental de creación de exigencias adoptado por la Asamblea, en que se contemplan

²⁶³ Resolución MEPC.135 (53); Anexo 1.

²⁶⁴ Entonces se tiene que ZMES: “...una zona que debe ser objeto de protección especial, de acuerdo con las medidas que adopte la OMI, en atención a la importancia que tiene por motivos ecológicos, socioeconómicos o científicos reconocidos, y la cual puede sufrir daños como consecuencia de las actividades marítimas. Su extensión no es precisa, por eso la expresión de “zona” es flexible. Dada la flexibilidad en cuanto a su extensión, cualquier lugar del medio marino que reúna los requisitos puede constituir una ZMES. La designación de la ZMES, incluida una zona de separación, dependerá del riesgo ambiental que se pretenda contrarrestar...” Plan de ordenamiento del espacio marino costero 2017 2030, Tomo II; R. # 2; R.O. # 320 del 02-MAR-2018; Glosario.

²⁶⁵ Resolución MEPC.135 (53) del 22-JUL-2005, para la Designación del Archipiélago de Galápagos como zona marina especialmente sensible. Punto 2. Es pertinente resaltar que para efectos de la graficación en la carta náutica pertinente de referencia la I.O.A. 2 (1ª edición, 2003) con el Dátum Provisional América del Sur 1956 (SAD-56 La Canoa, Venezuela), debió ser modificada por el cambio de Dátum al *World Geodetic System* 1984 (WGS-84) siendo modificada por la Corrigenda MEPC 53/24/Add.2/Corr.2; del 10-MAY-2006 Informe del Comité de Protección del Medio Marino sobre su 53 período de sesiones, Corrigenda a MEPC 53/24 / Add.2 que se publica en la carta de referencia I.O.A. 20 (2ª edición, 1992).

²⁶⁶ Resolución A.976 (24) del 01-DIC-2005, para la Organización del tráfico marítimo - establecimiento de una zona a evitar en el Archipiélago de Galápagos.

²⁶⁷ Como Zona a Evitar “...una zona claramente delimitada en la que la navegación es particularmente peligrosa o en la que es excepcionalmente importante impedir que se produzcan siniestros. Las zonas a evitar se han convertido cada vez más en un recurso importante para proteger zonas específicas; ellas pueden reducir las amenazas de contaminación al prohibir la navegación, en zonas sensibles, de buques que pueden ocasionar contaminación-”. Plan de ordenamiento del espacio marino costero 2017 2030, Tomo II; Glosario; R. # 2; R.E.E.E.# 320 de 02-MAR-2018.

²⁶⁸ Resolución MSC.229(82) adoptada el 05-DIC-2006 para la Aprobación de un nuevo sistema obligatorio de notificación de buques en la zona marina especialmente sensible de Galápagos (ZMES) (GALREP)”

acciones como “...adoptar esquemas de separación de tráfico, medidas de ruteo diferentes a los esquemas de separación de tráfico, incluida la designación y sustitución de rutas marítimas archipelágicas y sistemas de notificación de buques²⁶⁹...”. Es pertinente indicar que Ecuador contemplaba como parte de su legislación interna la prohibición de la navegación a buques que operen o contengan búnker o IFO en la franja de la RMG.²⁷⁰

Con esta designación se estipula la adopción de un sistema de protección de la ZMES en cuanto a la incidencia de la actividad marítima y en especial al tráfico marítimo en el sector, por lo cual se hizo necesario adecuar ciertos aspectos de la legislación nacional para poder realizar el cumplimiento pleno de las disposiciones impartidas.²⁷¹

Ecuador contempla en la ZMES y ZE, un Sistema de Notificación Obligatoria “GALREP”²⁷² para el control y monitoreo de naves, que se dirijan en tránsito desde o hacia la ZMES como una medida conexas de seguridad y protección marítimas, a fin de lograr una acción de respuesta inmediata, bajo lineamientos de la OMI, tanto para acciones SAR, servicios de tráfico marítimo, y procedimientos especiales para casos de contaminación, a más de la inclusión en el Sistema de Información de Tráfico Marítimo en Aguas Jurisdiccionales, SITRAME²⁷³ como mecanismo para realizar el seguimiento y control a las naves de tráfico internacional en el área de jurisdicción, sea en demanda de puerto, paso inocente o cabotaje, el cual, teniendo como sustento a los Convenios SAR²⁷⁴ y SOLAS y especialmente el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, Código PBIP²⁷⁵, como mecanismo de control de ingreso de naves, y realizar su seguimiento durante el tránsito por aguas jurisdiccionales, en demanda de puerto o paso inocente para brindar las acciones pertinentes, en caso de siniestros o emergencias, siendo responsabilidad el reporte²⁷⁶.

Acorde a la actualización de normas para regular el VTS,²⁷⁷ para cumplir lineamientos internacionales, en cuanto a la seguridad de la navegación, en concordancia con directrices de la Asociación Internacional de Señalización Marítima, AISM,²⁷⁸ y directrices de la

²⁶⁹ Resolución A.858(20) adoptada el 27-NOV-1997, sobre el Procedimiento para la adopción y enmienda de los esquemas de separación de tráfico, medidas de ruteo y otras que no son esquemas de separación de tráfico, incluyendo la designación y sustitución de líneas marítimas archipelágicas y sistemas de reportes de naves.

²⁷⁰ Prohibición de navegación con búnker o IFO en Galápagos; A.M. # 18; R.O. # 329 de 18-MAY-2001.

²⁷¹ Consideradas como “...mecanismo para realizar el control de las naves de tráfico nacional e internacional que navegan en tránsito por la Zona Marina Especialmente Sensible de Galápagos o que naveguen desde o hacia sus puertos. Este Sistema constituye una medida conexas para la seguridad marítima y la protección del medio marino y tiene por objeto tener un conocimiento puntual de la ubicación de dichas naves y poder lograr una respuesta inmediata en casos de que sucedan siniestros marítimos...”. Sistema de notificación obligatoria de naves “GALREP” en la zona marina especialmente sensible de Galápagos y en la “zona a evitar”; R. DIGMER # 48 del 10-MAY-2007; R.O. # 103 de 12-JUN-2007. Art. 1.

²⁷² Sistema de notificación obligatoria de naves “GALREP” en la zona marina especialmente sensible de Galápagos y en la “zona a evitar”; R. DIGMER # 48 del 10-MAY-2007; R.O. # 103 de 12-JUN-2007;

²⁷³ Sistema de información de tráfico marítimo en aguas jurisdiccionales, SITRAME; R. DIGMER # 294 del 14-SEP-2004; R.O. # 462 de 16-NOV-2004

²⁷⁴ Convenio internacional sobre búsqueda y rescate, SAR-79; firmado en Hamburgo el 27-ABR-1979, Ecuador se adhiere mediante el D.E. # 3831 del 23-MAR-1988, R.O. # 904 del 30-MAR-1988.

²⁷⁵ Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, SOLAS-74, firmado en Londres el 01-NOV-1974, Ecuador se adhiere con D.E. # 858 del 10-MAY-1982, R.O. # 242 del 13-MAY-1982. Mediante la Resolución # 2 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 74, en Londres el 12-DIC-2002, se incorpora al Capítulo XI-2, las enmiendas relativas a las medidas especiales para incrementar la seguridad y protección marítima, una de las cuales contiene el Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias, PBIP, adoptado a fin de detectar y prevenir el terrorismo y actos que amenacen a la seguridad en el sector del transporte marítimo.

²⁷⁶ Sistema de información de tráfico marítimo en aguas jurisdiccionales; R. DIGMER # 294 del 14-SEP-2004; R.O. # 462 del 16-NOV-2004.

²⁷⁷ Regulación del servicio de tráfico marítimo; R. DIRNEA # 27 del 17-JUL-2018; R.O. # 335 de 26-SEP-2018

²⁷⁸ *International Association of Lighthouse Authorities, IALA*, Organización No Gubernamental en camino a ser una Organización Intergubernamental; que en su guía IALA 1089 de diciembre del 2012, emite las recomendaciones para las prestaciones de servicio VTS, cuyo objetivo es brindar orientación sobre la entrega de los tipos de servicios: información; organización del tráfico; y, asistencia de navegación.

OMI²⁷⁹ para mejorar la seguridad de la vida humana en el mar así como de la navegación, proteger el medio marino y la zona costera adyacente, y cerciorarse de que exista una base jurídica para el STM o VTS, a fin de realizar sus operaciones de conformidad con la legislación interna, cumpliendo con los servicios provistos.

Se adecuan las exigencias nacionales a los estándares internacionales, teniendo las Autoridades Portuarias, Superintendencias y Terminales Portuarios, sea en forma directa o delegada a terceros, en cada área de responsabilidad; deberes y obligaciones en cuanto a la seguridad marítima, el Capitán de Puerto jurisdiccional regula el procedimiento de navegación preferencial en sectores de sobreposición de áreas de responsabilidad. Hace la previsión para poder cumplir con las disposiciones de instrumentos internacionales para la inspección de naves extranjeras que operen en aguas de jurisdicción en cumplimiento de las responsabilidades de ERP y que a la vez permitan verificar el cumplimiento de otros estándares obligatorios contemplados²⁸⁰ como es el Acuerdo de Viña del Mar.²⁸¹

Al implantarse el Sistema de Monitoreo Satelital, SMS, orientado a todas las naves mayores de 20 TRB²⁸², para realizar el posicionamiento o localización, -de carácter confidencial o reservado-, apoya al ordenamiento del tráfico marítimo, el monitoreo para el uso o explotación del área geográfica²⁸³ pero por sobre todo a la prevención y oportuna respuesta ante siniestros u otro tipo de contingencias, y orientado a naves de bandera así como las que se encuentren bajo fletamento, -entendiéndose a casco desnudo-, contrato de asociación, -esto es para pesca-, a más de los de carga general, carga y pasaje, transporte de hidrocarburos; naves de pasaje de más de 12 pasajeros. Se resalta también que todas las naves de pesca de otras banderas que ingresen a aguas jurisdiccionales a realizar operaciones comerciales, y las de otra bandera autorizadas para ingresar a la ZMES, a

²⁷⁹ Resolución A.857(20) del 27-NOV-1997 sobre las Directrices relativas a los servicios de tráfico marítimo. "...Resaltando la ventaja de estos Servicios al permitir la identificación y vigilancia de las embarcaciones, la planificación estratégica de sus movimientos, la facilitación de asistencia y de información náutica, y contribuir a prevenir la contaminación y, a coordinar medidas de respuesta. Establece además que dichos servicios que deberán estar en todo momento en condiciones de ofrecer una apreciación global del tráfico en su zona, que combine todos los factores que influyen en el tráfico. Estos servicios podrán también compilar una imagen del tráfico, en la que se basará su capacidad de respuesta a las situaciones que se produzcan en la zona de Servicio y que permitirá al operador del Servicio evaluar situaciones y tomar decisiones en consecuencia..."

²⁸⁰ Disposiciones para la supervisión como estado rector del puerto a las naves extranjeras que operan en aguas nacionales; R. DIGMER # 13 del 27-JUL-2006; R.O. # 342 de 25-AGO-2006. Art. 1, que contempla convenios TONNAGE, LOAD LINE, SOLAS, MARPOL, COLREG, STCW y las normas nacionales aplicables, a efectos de impedir la operación de buques subestándares en la región y prevenir la contaminación del medio acuático.

²⁸¹ Resolución A. 682 (17) adoptada el 06-NOV-1991, para la Cooperación regional en el control de buques y descargas. Invita a establecer acuerdos regionales sobre la aplicación de medidas de supervisión por el ERP, por lo cual mediante la Red Operativa de Cooperación Marítima Regional entre Autoridades Marítimas de Sudamérica, México, Panamá y Cuba, ROCRAM, se adopta el "Acuerdo latinoamericano sobre control de buques por el estado rector del puerto" conocido como el "Acuerdo de Viña del Mar", el 05-NOV-1992 y cuyo objetivo es que las autoridades marítimas de la red, efectúen acciones eficaces como ERP para garantizar que los buques extranjeros que visitan sus puertos, cumplan con las disposiciones contenidas en los convenios de la OMI sobre la seguridad marítima y protección del medio marino. Se implanta en Ecuador con las Disposiciones para la aplicación del Acuerdo de Viña del Mar; R. DIGMER # 112; R.O. # 399 de 28-AGO-2001. Cabe señalar que la entrada en vigor se da en función a la R. ROCRAM # 13 (VII) sobre la constitución del comité y participantes en el Acuerdo de Viña del Mar, en Montevideo, Uruguay del 12 al 16-DIC-1994; debido a las diversas interpretaciones efectuadas "...el Comité del Acuerdo previsto por la sección 6, párrafo 6.1 del Acuerdo de Viña del Mar, se integra con las Autoridades Marítimas que se hubieran adherido al Acuerdo mediante la notificación a que se refiere la sección 9, cualquiera fuere la fecha que dicha autoridad haya señalado para su entrada en vigor..." es decir, estipulan que cualquier fecha que la Autoridad Marítima del Estado haya señalado para su entrada en vigor, que para Ecuador se contempló FEB-1997.

²⁸² Disposiciones para la implantación de un sistema de monitoreo satelital de naves-SMS; R. DIGMER # 054/07, de 01-JUL-2007; R.O.S. # 137 del 30-JUL-2007. En que resuelve expedir la disposición para la implantación de un sistema de monitoreo satelital de naves -SMS- a todas las naves mayores de 20 TRB en todo el territorio nacional, conformado por software, hardware, redes, bases de datos y servicios de comunicación satelital, para contar con su información de navegación georeferenciada -nave, posición, rumbo, velocidad, hora y eventos de la operación-, y en tiempo real en un Sistema de Información Geográfica, SIG, siendo este sistema compuesto por el Dispositivo de Monitoreo Satelital, DMS; un servicio de comunicación satelital, SCS, conformado por satélites de órbita polar baja, geostacionarios y estaciones terrenas; y los Centros de Monitoreo Satelital, CMS, de la Autoridad Marítima, que son los encargados de la recepción y procesamiento de la información; y, Estaciones Repetidoras de Monitoreo Satelital, ERMS.

²⁸³ Actividades de pesca, turismo, operaciones de búsqueda y salvamento entre otras.

realizar movimientos internos, deben tener el SMS, debiendo verificarse que se cumpla con las especificaciones técnicas constantes en el Anexo a dicha norma.

Se continua con la implantación de mecanismos de control del tráfico marítimo, ahora enfocándose también en naves menores de 20 TRB, implantando el SMS para el ordenamiento del tráfico marítimo, -teniendo especial consideración al que se ha brindado para el ámbito pesquero con los permisos de buque nodriza y embarcaciones menores conexas que se alejan considerablemente de las costas-, el monitoreo de explotación del área geográfica insular en pesca y turismo, en operaciones SAR, prevención y respuesta ante contingencias en la RMG; de igual forma este sistema sirve para el control de otro tipo de actividad lícita: la venta de combustible, dado que Ecuador, tiene subsidios para embarcaciones de pesca artesanal, por lo que las responsabilidades en caso de cualquier incumplimiento se asignan al Capitán o Patrón de la nave y a los propietarios nacionales²⁸⁴.

Cabe resaltar que se redunda en el control y seguridad marítima, ahora en la norma especial para la actividad pesquera artesanal²⁸⁵ que establece la implementación de sistemas de control y monitoreo a las embarcaciones pesqueras y artesanales en el ámbito de competencia tanto para la Dirección del Parque Nacional Galápagos, a cargo de la pesca y del turismo marítimos, así como para la Autoridad Marítima, que es la que establece los procedimientos automatizados para mejorar la seguridad marítima, incluyendo a las embarcaciones de transporte y comerciales, entendiéndose a las de cabotaje nacional.

Se contempla la obligación del uso de los dispositivos resaltando ahora en la actividad pesquera para la flota de arrastre²⁸⁶ y se emiten disposiciones para pesqueros industriales y barcos palangreros nodrizas, sin importar el tonelaje²⁸⁷ redundando en su obligatoriedad, estableciendo medidas de control para evitar el ingreso a la ZEE, de otro Estado, asigna responsabilidades para estas infracciones, transparentando la actividad extractiva pesquera al igual que el mecanismo de pago de tributos aduaneros para las naves con permisos de pesca de otros Estados. Deja un plazo para la instalación en naves menores de 20 TRB, buscando completar el mecanismo para las naves con mayor riesgo y amenazas de sufrir siniestros o contingencias. Con el ejemplo insular ahora aplicado a todo el país, se estipula un Sistema de Monitoreo de Naves, SMN,²⁸⁸ entiéndase el SMS o VMS, para el

²⁸⁴ Disposiciones para la implantación de un Sistema de Monitoreo Satelital de Naves SMS para embarcaciones menores a 20 TRB que navegan en la provincia de Galápagos; R. DIGMER # 66; 05-NOV-2007; R.O. # 224 de 03-DIC-2007. Se contempla como considerando que se debe cumplir con los instrumentos internacionales como son SOLAS y su Código PBIP; MARPOL 73/78, SAR; SUA; y el Convenio de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas y Protocolo contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por tierra, mar y aire, (Protocolo de Palermo) 2000; siendo este sistema compuesto por el Dispositivo de Monitoreo Satelital, DMS; un servicio de comunicación satelital, SCS, conformado por satélites de órbita polar baja, geoestacionarios y estaciones terrenas; y los Centros de Monitoreo Satelital, CMS, de la Autoridad Marítima, que son los encargados de la recepción y procesamiento de la información; y, Estaciones Repetidoras de Monitoreo Satelital, ERMS.

²⁸⁵ Reglamento especial para la actividad pesquera en la Reserva Marina de Galápagos; del 17-NOV-2008; R.O. # 483 de 08-DIC-2008. Art. 22.

²⁸⁶ Medidas de ordenamiento, regulación, control, zonificación e investigación de la flota pesquera arrastrera; A. MAGAP # 162 del 24-NOV-2009; R.O. # 94 de 23-DIC-2009

²⁸⁷ Normas y regulaciones para la operación de los sistemas de monitoreo satelital dirigidos a embarcaciones pesqueras; A. MAP # 104 del 22-MAY-2018; R.O. # 263 de 15-JUN-2018

²⁸⁸ Normas y regulaciones que rigen la operación de los sistemas de monitoreo de naves de registro ecuatoriano y naves extranjeras que operan en el país; R. COGMAR # 36 del 10-NOV-2015; R.O. # 655 de 23-DIC-2015, derogando la R. DIRNEA # 001/11, R.O. # 410 del 22-MAR-2011. por lo cual se contempla en el Sistema Integrado de Gestión Marítima y Portuaria SIGMAP, como el integrador de la información empezando por la especificación de la asignación del número de Identificación del Servicio Móvil Marítimo, MMSI, aclarando además en los sistemas de posicionamiento automático:

1. Sistema de Monitoreo Satelital de Embarcaciones, SMS; (SOLAS en el Capítulo V: Seguridad de la navegación, Regla 12, establece regulaciones respecto al *Vessel Traffic Service*, VTS, o Servicio de Tráfico Marítimo, STM);
2. Sistema de Identificación Automática de Embarcaciones, AIS (SOLAS en su Regla V/19.2.4, dispone su obligatoriedad de uso para embarcaciones de carga mayores a 500 TRB, embarcaciones de tráfico internacional mayores a 300 TRB, y todas las embarcaciones de pasaje); y,

seguimiento de largo alcance, empleando los servicios de comunicaciones satelitales, para el control del tráfico marítimo de naves de bandera, fletamento, contrato de asociación y sumado ahora, las que se encuentren bajo el régimen de internación temporal,²⁸⁹ se especifica también para las naves de investigación pero exclusivamente para el control oficial de parte de entidades gubernamentales.

Para completar este aspecto de control de actividades de buques se ha contemplado las regulaciones SOLAS-74 en el Capítulo V: Seguridad de la navegación, Regla 20, emite disposiciones sobre la instalación de “Registadores de Datos de la Travesía, RDT”,²⁹⁰ por lo cual se emite la norma técnica, para buques de pasaje mayores a 300 TRB y para el resto si son mayores a 3000 TRB, acorde a un cronograma planificado, contribuyendo a la seguridad de la vida humana en el mar; por ser conveniente al interés general especialmente en materia de investigación de siniestros marítimos, como para realizar el control de la navegación en áreas permitidas, permitiendo evidenciar la licitud de las actividades realizadas durante su travesía.

Para el caso lógico y consecuente del acto de navegación marítima, esto es para la etapa de la recepción y zarpa de naves en puertos,²⁹¹ enfocada en el caso de Galápagos, entre otras normas internacionales contempla el cumplimiento al Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, FAL-65²⁹² al establecerse la documentación que deben presentar los buques en tráfico internacional, reducir al mínimo los trámites y formalidades exigidas, busca una mayor agilidad con la presentación de documentos por vía electrónica, en el plazo determinado, 6 horas previas.

Las Capitanías de Puerto efectúan la recepción de naves, en forma física, cuando se considere pertinente, luego otorgar la libre plática, luego de la inspección de las autoridades fiscales o aduaneras, migratorias, sanitarias,²⁹³ con la finalidad de que sea autorizada la subida o bajada de personal, así como de la carga en el puerto. Para naves menores de 50 TRB de otra bandera, deben cumplir lo que se estipula en esta norma en forma directa ante el Capitán de Puerto jurisdiccional. Para Galápagos, los requisitos para la obtención de la libre plática se incrementan en función a la protección ambiental que se brinda. Para aspectos turísticos y actividades como transporte de mercaderías o investigación científica, en estos casos para una permanencia temporal mientras que en el caso de un ingreso permanente se efectúan consideraciones especiales.²⁹⁴

3. Sistema de Identificación y seguimiento de Largo Alcance de Embarcaciones, LRIT (SOLAS en su Regla V/19-1, dispone para las embarcaciones de carga mayores a 300 TRB y embarcaciones de pasaje dedicados a viajes internacionales).

²⁸⁹ Internación o Admisión Temporal es el “...régimen aduanero que permite recibir ciertas mercancías en un territorio aduanero con suspensión total o parcial de los derechos y los impuestos a la importación y en el que no se aplica ninguna prohibición ni restricción de carácter económico a las importaciones; dichas mercancías deben importarse con un fin concreto y destinarse a la reexportación en un plazo determinado sin experimentar modificación alguna, salvo la depreciación normal debida al uso que se haya hecho de ellas...” Convenio FAL-65, Anexo, A. Definiciones.

²⁹⁰ Estos RDT deben cumplir con las normas de funcionamiento no inferiores a las aprobadas por la OMI, Resoluciones A.861 (20), MSC.163 (78) y en la enmienda MSC.214 (81), que, pese a ser elemento ex post para este efecto, también constituye junto con los mecanismos ex ante y el control concurrente los necesarios para cumplir con los objetivos de seguridad marítima. Normativa que regula la instalación del registrador de datos de la travesía (RDT) en buques de tráfico nacional; R. DIRNEA # 12 de 14-DIC-2016; R.O. # 951 de 23-FEB-2017

²⁹¹ Procedimiento para la recepción y despacho de los buques de otras banderas, en puertos ecuatorianos; A.M. # 158; R.O.S. # 53 de 08-AGO-2017.

²⁹² Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, FAL-65; firmado en Londres, el 09-ABR-1965. Ratificado por Ecuador con D.E. # 3830, del R.O. # 904 de 30-MAR-1988

²⁹³ Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos; LONSEA; R.O.S. #472 del 14-JUN-2021; Art. 15, núm. 3, y, Art. 45.

²⁹⁴ Reglamento especial de turismo en áreas naturales protegidas, RETANP; D.E. # 827; R.O.S. # 672 de 19-ENE-2016, Art- 39, 45 y 48. LOREG; Arts. 5, 11, 27, 73, Codificación de la Ordenanza # 01-CGREG-2016, de 23-MAR-2016 y Ordenanza # 02-CGREG-2016 del 31-

d. Galápagos como parte de los Corredores Marinos del Océano Pacífico

En cuanto a esta concepción particular, que adquiere mayor importancia bajo una serie de aspectos en Derecho Internacional, se indica que a la fecha se han considerado las medidas de conservación y ordenación de una o más especies de recursos marinos vivos que se adopten y apliquen en forma compatible con las normas pertinentes, bien se podría considerar a los corredores marinos:

Corredor marino de conservación del Pacífico Este tropical entre las islas Coco – Galápagos – Malpelo – Coiba – Gorgona, CMAR.²⁹⁵ Al ser apreciados por su valor estratégico, económico y social, en beneficio no solo de la región sino de la humanidad, busca la sostenibilidad para afianzar la seguridad alimentaria y por ende la cooperación entre los Estados, así como con Organismos Internacionales, ONG, Agencias Multilaterales, entre otros actores interesados en la sostenibilidad de recursos, biodiversidad, mejorando la protección de las Áreas Protegidas, acorde a instrumentos ambientales. También considera la cooperación técnica y de experiencias técnicas, tecnológicas y científicas, asistencia mutua, disseminación de información, el impulso del turismo como industria limpia en beneficio a los fines ambientales.

Sobre la base de consideraciones especiales para estas áreas como el Parque Nacional y Reserva Marina de Galápagos, el Parque Nacional de la Isla Coco, el Parque Natural de las Isla Coiba, Santuario de Flora y Fauna Malpelo, y, el Parque Nacional Gorgona, áreas marinas y ecosistemas protegidas, con valor ambiental excepcional por sus procesos geológicos, biodiversidad y fenómenos naturales que inciden en crear espacios únicos, siendo imperativo buscar la protección de los Estados. La UNESCO, inclusive lo ha considerado como parte del Patrimonio Mundial.²⁹⁶ Se ha contemplado una estructura organizacional para el CMAR con un Comité Técnico Regional, secretaría Pro Tempore y un Comité Asesor Técnico para los grupos de trabajo: pesca, turismo, biodiversidad, y, prevención y control.

La idea inicialmente entre Galápagos y El Coco, era unir dos áreas de características similares en que se presentan intercambios genéticos y la presencia de especies marinas de origen común o bien que mantenían patrones de migración en estas áreas protegidas, por lo que busca asegurar que esta conexión biológica se vea protegida de las amenazas antrópicas que se venían incrementando.²⁹⁷ Se incluyó Malpelo contemplándola como islas oceánicas, su nexa es la cordillera submarina de Carnegie que incide en las corrientes marinas, y como consecuencia que las especies mantengan características biológicas similares. El objetivo principal es la gestión conjunta para la conservación y usos sostenible de la biodiversidad y recursos marinos-costeros de las áreas entre estas zonas marinas protegidas. Esta es la real importancia de esta consideración para los efectos de la presente investigación, dado que se cuenta con mecanismos para efectuar el control en estas zonas

OCT-2016, ordenada por el pleno del Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la provincia de Galápagos Reglamento de ingreso y control de vehículos y maquinaria a la provincia de Galápagos; 30-DIC-2016. Título III: Ingreso de vehículos marítimos, Arts. 49 y sgts.

²⁹⁵ Corredor marino de conservación del Pacífico Este Tropical entre las islas Coco – Galápagos – Malpelo – Coiba – Gorgona, CMAR, suscrito en San José, Costa Rica, el 02-ABR-2004, firma de parte de las Autoridades Ambientales de Costa Rica, Ecuador, Panamá y Colombia. Es originado mediante la firma de parte de las Autoridades Ambientales respectivas y relacionado con el compromiso de la Cumbre Mundial de Desarrollo Sostenible de 2002 en Johannesburgo, Sudáfrica orientado a la protección, conservación y manejo de la biodiversidad, los procesos ecológicos, la conectividad de los ecosistemas de este Corredor Biológico.

²⁹⁶ Patrimonio de la Humanidad fueron: el Archipiélago de Galápagos en 1978, el Parque Nacional de la Isla del Coco en 1997, el Parque Nacional de Coiba y su zona especial de protección marina en el 2005 y el Santuario de Fauna y Flora de Malpelo en el 2006.

Recuperado de UNESCO, *Lista del Patrimonio Mundial*. Consulta electrónica.

²⁹⁷ En función a eso se crea la Reserva Marina Hermandad, con D.E. # 319 del 14-ENE-2022 se dispone la declaratoria de una nueva área protegida, con el A. MAATE # 019 del 14-MAR-2022 se declara 60.000 km², parte del SNAP. Con el A. MAATE-2022-153 del 30-DIC-2022; R.O.S.S. # 283 del 04-ABR-2023, se aprueba su Plan de Manejo.

que van más allá de la jurisdicción de los Estados y que de igual forma se procura el beneficio de la humanidad no solo regional y menos en forma individual, ya será ampliada esta consideración²⁹⁸.

Como parte de los mecanismos de control se busca contar con VMS y de igual forma con VDR, implementadas para las actividades de pesca y tráfico marítimo por seguridad, resguardando el sigilo y confidencialidad. El contar con estos mecanismos como herramientas para poder verificar el cumplimiento de las normas de conservación que se estipulen y las coordinaciones entre pesquerías de los Estados involucrados buscando la resiliencia ambiental, precautelando el bienestar de comunidades dedicadas a las actividades extractivas así como generar el turismo sostenible, siendo necesario estandarizar mecanismos de control entre los Estados parte, así como especificar el mecanismo jurídico efectivo para que se cuente con el sustento y soporte técnico para los procesos por infracciones a las normas de conservación a ser estipuladas.

Es pertinente señalar las acciones de la Organización de Estados Americanos, OEA, que promueve la capacitación mediante conferencias, jornadas de análisis, suscripción de memorandos de cooperación, para conservar y manejar la vida silvestre migratoria, y mejorar la comunicación hemisférica en conservación, como aspectos de interés común, busca capacitar en estas áreas de prioridad, fortaleciendo el intercambio de información tomar decisiones, y, proveer un foro para discutir temas emergentes tales como las nuevas amenazas a las especies migratorias, o las conexiones entre enfermedades de la vida silvestre y humanas,²⁹⁹ considerando especies marítimas y, *mutatis mutandis*, también las aves marinas.

El corredor marino del Pacífico Sudeste, se puede considerar la multiplicidad de instrumentos que están orientados a la protección de recursos vivos, la biodiversidad, especies amenazadas, a la protección ambiental en general, de una serie de amenazas especialmente antrópicas sin dejar de lado los eventos naturales, debido a las consecuencias que éstos generan.

En cuanto a la norma internacional que contempla mecanismos para conservar y administrar áreas marinas y costeras protegidas, se tiene al Convenio para la Protección del Medio Ambiente y la Zona Costera del Pacífico Sudeste,³⁰⁰ orientado a proteger y preservar el medio marino y la zona costera del Pacífico Sudeste contra la contaminación del medio marino de todo tipo y fuente, -en especial la causada por buques-, considerando también a la causada por incidentes o actividades bajo su jurisdicción y control, -como podría constituirse un alije, vertimiento o descargas intencionales en los buques en operación o navegación-, previniendo estas descargas intencionales, y reglamentar el diseño, la construcción, el equipo, la explotación y la dotación de los buques de acuerdo a normas y reglas internacionales generalmente aceptada, buscando brindar un mecanismo regional para enfrentar estas emergencias y garantizar la seguridad de las operaciones de los buques en el área hasta las 200 NM y más allá de esta zona es decir en AM, hasta una distancia que la contaminación pudiese afectar a los Estados.

²⁹⁸ Torres López, Lilitana; "Efectividad de la cooperación internacional para la conservación de la diversidad biológica, ecosistemas marinos y costeros y el turismo en la aplicación del proyecto CMAR en el corredor marino del Pacífico Este Tropical" Monografía de Grado; Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario; 2010.

²⁹⁹ Iniciativa sobre Especies Migratorias del Hemisferio Occidental Convención del Hemisferio Occidental, WHMSI. Recuperado hoy 30-MAR-2020 de <http://www.oas.org/dsd/whmsi/Spanish/Index.htm>

³⁰⁰ Convenio para la protección del medio ambiente y la zona costera del Pacífico Sudeste, suscrito en Lima el 12-NOV-1981, Ecuador ratifica el 26-OCT-1983, entra vigor pleno el 16-MAY-1986. Promulgado con R.O. # 466 del 03-DIC-2001.

Es pertinente resaltar que al tener conocimiento del peligro de sufrir daños o ya los haya sufrido, debe notificarse, no solo comunicarse a las demás partes y adoptar las acciones para prevenir, eliminar o reducir al mínimo los daños, estableciendo por otra parte, las autoridades encargadas de la vigilancia de la contaminación, la evaluación de las repercusiones y facilitar el intercambio de información científica y de avances de la tecnología así como de programas de investigación y asistencia técnica oportuna. La secretaría ejecutiva de este instrumento está en la sede de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, CPPS.³⁰¹ Un convenio puede ser ampliado o especificado en un protocolo, así el Protocolo de Conservación y Administración de las Áreas Marinas y Costeras Protegidas del Pacífico Sudeste.³⁰² Especifica que es aplicable en la zona costera, es decir de la interacción tierra, mar y atmosfera hasta las 200 NM, pero aplicable también más allá si la PC se constituye como plataforma extendida.

Para efectos de este análisis, al área en mención no es exclusivamente las 200 NM que se constituyen como ZEE, sino que se especifica que va más allá es decir en AM, si se constituye como plataforma extendida, en los casos en que la contaminación pudiese afectar a los Estados, y, en cuanto a los ámbitos de los Estados parte,³⁰³ todo el Pacífico Sur. Deja abierta la posibilidad de contemplar actividades negativas a ser reguladas en el AM, cumpliendo con su objetivo y propósito. Para Ecuador y Chile al tener islas Oceánicas se presenta la posibilidad de precautelar en las áreas de AM entre sus ZEE, y, resaltando más aún para Ecuador que cuenta con la posibilidad de la ampliación de la PC, acorde a la CONVEMAR, por lo que se acoge plenamente este instrumento, a los fines de precautelación ambiental por efectos de contaminación, de cualquiera que sea la fuente.

Derivado de este convenio también se contemplan normas internacionales que detallan ciertos aspectos:

1. Protocolo para la protección del Pacífico sudeste contra la contaminación radioactiva³⁰⁴ contempla el área de la ZEE y a la plataforma continental extendida cuando las partes lo amplíen más allá de las 200 NM;
2. Protocolo para la Conservación y Administración de las áreas marinas y costeras protegidas del Pacífico Sudeste³⁰⁵, su ámbito jurisdiccional es dentro de las 200 NM y a la PC si está extendida, más allá de las 200 NM;
3. Protocolo para la protección del Pacífico sudeste contra la contaminación proveniente de fuentes terrestres³⁰⁶ considera como área, hasta las 200 NM de las partes, así como las AI hasta el límite de las aguas dulces;
4. Acuerdo sobre la cooperación regional para el combate contra la contaminación del pacífico sudeste por hidrocarburos y otras sustancias nocivas en casos de

³⁰¹ La Organización de la Comisión Permanente de la Conferencia sobre explotación y conservación de las riquezas marítimas del Pacífico Sur, CPPS, creada por acuerdo de las partes el 18-AGO-1952. Es persona jurídica de derecho internacional, en consecuencia, gozan de plena capacidad para celebrar toda clase de contratos, adquirir y enajenar muebles e inmuebles, ejercitar acciones judiciales y formular peticiones ante las autoridades administración, dentro de cada uno de las partes contratantes, de conformidad con su legislación. Art. 1 de la Convención sobre personalidad jurídica internacional de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, CPPS; suscrita en Paracas, Perú el 14-ENE-1966; Lo conforman Chile, Ecuador y Perú, Colombia se adhiere el 09-AGO-1979. Ecuador aprueba con D.L. # 12; R.O. # 809; de 05-MAY-1955, Ratifica con R.O. # 134 de 26-MAY-1967.

³⁰² Protocolo para la conservación y administración de las áreas marinas y costeras protegidas del Pacífico Sudeste; Aprobado por R.L. # 000, R.O. # 532 de 22-SEP-1994; R.O. # 563 de 08-NOV.-1994. Art. 1, 2

³⁰³ En Lima, Perú el 21-SEP-1989; en vigor para Chile el 19-MAY-1986; Colombia el 19-MAY-1986; Ecuador el 19-MAY-1986; Panamá el 21-SEP-1986 y Perú el 25-FEB-1989. Acorde al texto del convenio.

³⁰⁴ En Paipa, Colombia, el 21-SEP-1989; En vigor para Chile el 24-ene-1995; Colombia el 07-feb-2000; Ecuador el 24-ene-1995; Panamá el 24-ene-1995 y Perú el 17-OCT-1995

³⁰⁵ Suscrito en la misma ciudad y fecha que el anterior y bajo las mismas consideraciones para su entrada en vigor; para Chile el 24-ene-1995; Colombia el 07-feb-2000; Ecuador el 24-ENE-1995; Panamá el 24-ENE-1995 y Perú el 17-OCT-1995

³⁰⁶ En Quito, Ecuador, el 22-JUL-1983; En vigor para Chile el 23-SEP-1986; Colombia el 23-SEP-1986; Ecuador el 11-ENE-1988; Panamá el 23-SEP-1983 y Perú el 25-FEB-1989

emergencia³⁰⁷, contempla las mismas áreas y más allá de la jurisdicción nacional hasta una distancia en que los contaminantes vertidos presenten peligro para el medio marino o intereses conexos de los Estados parte;

5. Protocolo complementario del acuerdo sobre la cooperación regional para el combate contra la contaminación del pacífico sudeste por hidrocarburos y otras sustancias nocivas³⁰⁸ establece los mecanismos para la cooperación en caso de derrames, la consideración del Plan Nacional de Contingencia, sus requisitos mínimos así como los entrenamientos o ejercicios para la aplicación de este plan.

Como se observa en cuanto a los instrumentos internacionales citados, se especifican determinadas actividades a ser cumplidas, especialmente en las áreas de jurisdicción marítimas tanto en el MT como en la ZEE hasta las 200 NM, también se ha contemplado aspectos de cuidado y protección en el AM, bien en las zonas de PC extendida, así como en aquellas áreas en que podría llegar a incidir en las áreas de jurisdicción, ciertas acciones o determinados aspectos que van en contra del propósito y objetivo de los instrumentos internacionales indicados, -incidencia de vertidos, alijes o descargas intencionales, que presenten peligro-, pero en forma fundamental se debe contemplar la previsión, prevención, precaución, precautelación, que pudieren atentar contra la Humanidad, debiendo dejar de lado la actitud pasiva, el hecho de ser un mero observador despreocupado, indiferente o distante en su rol responsable en el concierto internacional y buscando por tanto, una actitud proactiva, en lo concerniente a la protección de la biodiversidad y por ende del ambiente siendo el beneficiario último, el ser humano, la Humanidad en definitiva.

Se especifican áreas susceptibles de ejercer la acción preventiva por la Comunidad Internacional, expresamente indicadas, en cuanto a las consideraciones OMI, no hay inconvenientes en cuanto a la ZMES y ZE; en cuanto a las áreas protegidas a consideración de la UNESCO, pero ahora se suman los corredores marinos de protección y cuidado biológico en el caso del CMAR, en cuanto a que une las cinco áreas protegidas de distintos Estados. Tiene una consideración especial esta norma, debido a que se contemplan áreas más allá de la jurisdicción nacional, bien en la eventual PC extendida, o en AM; y, finalmente áreas protegidas marino costeras del Pacífico Sudeste, específicamente contemplando no solo las 200 NM de ZEE, sino que deja entrever áreas de AM para los casos en que los agentes contaminantes -vertidos, alijes, descargas intencionales-, presenten peligro para el medio marino o los intereses conexos de los Estados.

e. Protección de especies en área de influencia

Es pertinente citar que Ecuador realizó una Proclama³⁰⁹ antes de adherirse a la CONVEMAR, en que en consideración a que contemplaba las 200 NM como MT tanto en el área continental, así como debido a Galápagos también genera 200 NM de MT, y que, al

³⁰⁷ En Lima, Perú el 12-NOV-1981; En vigor para Chile el 14-MAR-1986; Colombia el 06-AGO-1985; Ecuador el 26-OCT-1983; Panamá el 23-JUL-1986 y Perú el 10-FEB-1988

³⁰⁸ En Quito, Ecuador el 22-JUL-1983; En vigor para Chile el 20-MAY-1987, Colombia el 20-MAY-1987, Ecuador el 11-ENE-1988, Panamá el 20-MAY-1987 y Perú el 05-ABR-1989

³⁰⁹ Proclama de Soberanía sobre la Plataforma Continental del 19-SEP-1985; R.O. # 335 de 16-DIC-1985 y su aclaración efectuada en el R.O. # 408 del 03-ABR-1986. Especifica "...a más de la plataforma continental e insular correspondiente a su mar territorial de 200 millas, constituye igualmente, plataforma continental del Ecuador el lecho y subsuelo marinos situados entre el mar territorial ecuatoriano continental e insular, correspondiente al Archipiélago de Colón hasta la distancia de 100 millas contadas desde la isóbata de los 2.500 metros de profundidad también forman parte de la plataforma continental de Ecuador. Las autoridades del Ecuador, por tanto, va a proponer la reforma legal apropiado para proteger los derechos de soberanía de la República con respecto a la plataforma continental se ha mencionado anteriormente, en consonancia con un mayor desarrollo posterior de la legislación nacional y los principios del Derecho Internacional del mar aceptado por Ecuador y la Comunidad Internacional. ..."

contemplarse en esta área libre, suelta, no sujeta a ningún Estado, hasta esa época, realiza la proclama, que sería concordante con el art. 76 de CONVEMAR en cuanto a la extensión de la PC, entonces, se tendría en estas áreas de eventual prolongación de la PC a la cordilleras de Carnegie, Colón, El Coco y Malpelo, el resguardo de plataforma extendida, para efectos de contaminación y las acciones derivadas.

A estas consideraciones de áreas de protección y cuidado, la consecución del progreso humano, desarrollo económico y conservación de la naturaleza, se tiene a la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza, UICN³¹⁰, siendo la Lista Roja o Libro Rojo de la UICN³¹¹ que complementa las herramientas e instrumentos pertinentes. Se observa la protección de especies marinas en forma específica, y, en forma general, la protección en cualquier área a las especies enlistadas en el anexo de especies protegidas, amenazadas, en peligro.

En esta zona de particular importancia y en su área de influencia, se resguarda no solo aquellas protegidas por el Convenio CITES³¹² y sin desmedro de adoptar medidas internas más estrictas a las condiciones de comercio, captura, posesión, transporte de especímenes de especies incluidas en los Apéndices de las especies en peligro de extinción, amenazadas, y otras especies que requieren consideraciones especiales, que necesiten prohibirlos enteramente o requieran medidas internas que restrinjan-prohíban el comercio, la captura, la posesión o el transporte de especies no incluidas. Las medidas que esta norma contempla se especifican como el sancionar el comercio o posesión, prever la confiscación o devolución al Estado.³¹³

Mediante normas expresas -como en el caso de las ballenas-³¹⁴ se crean mecanismos de pesca, luego una veda total. En consideración a que estas áreas se convierten en hábitat y ruta migratoria con una alta densidad de estos cetáceos de varias especies (neonatos, jóvenes subadultos y adultos), un medio necesario para mantener el equilibrio del ecosistema marino, en forma privilegiada Ecuador tanto continental como insular tiene áreas de valor excepcional para el beneficio de la ciencia, biodiversidad y turismo, por lo cual se ha contemplado internamente la protección de todas las especies de ballenas en su

³¹⁰ Unión internacional para la conservación de la naturaleza, UICN, Fontainebleau, Francia el 05-OCT-1948; se llamó Unión Internacional para la Protección de la Naturaleza (1948-1956) y Unión Mundial de Conservación (1990-2008). Ecuador ratifica con R.O. # 184 de 15-NOV-1972.

³¹¹ La Lista Roja de especies amenazadas de UICN, se crea en 1964 como uno de los instrumentos principales para determinar, el estado de la diversidad biológica de la tierra, contemplando aspectos de protección y conservación; como inventario mundial, permite alertar al respecto del estado de la biodiversidad mundial; sus aplicaciones a nivel nacional permiten a los tomadores de decisiones considerar las mejores opciones para la conservación de las especies. La Lista muestra que de las 63.837 especies evaluadas 19.817 están amenazadas por la extinción, incluyendo el 41% de los anfibios, 33% de los corales formadores de arrecifes, 25% de los mamíferos, 13% de las aves y 30% de las coníferas. La Lista Roja de la UICN es un indicador crítico de la salud de la biodiversidad del mundo. Recuperado de <https://www.iucn.org/es/regiones/am%C3%A9rica-del-sur/nuestro-trabajo/pol%C3%ADticas-de-biodiversidad/lista-roja-de-uicn>

³¹² Convención sobre el comercio internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestre, CITES, Ecuador ratificó con D.S. # 77 R.O. # 739 del 07-FEB-1975, R.O. # 746 del 20-FEB-1975, al igual que las enmiendas adoptadas en Bonn, Alemania el 22-JUN-1979, R.O. # 755 de 24-AGO-1987; las tortugas marinas están incluidas en el Apéndice I por ser consideradas especies amenazadas de extinción, Apéndice I, que incluye a las especies en peligro de extinción; Apéndice II que incluye a las especies que podrían llegar a estar amenazadas, y Apéndice III otras especies sometidas a cuidados especiales y requieren la cooperación internacional. Art. 8 contempla las Medidas que deberán tomar los Estados. Está relacionado en igual forma con la Convención sobre la conservación de las especies migratorias de animales silvestres, CMS, suscrito en Bonn el 23-JUN-1979.

³¹³ Especialmente "...cuando lo estime necesario, disponer cualquier método de reembolso interno para gastos incurridos como resultado de la confiscación de un espécimen adquirido en violación de las medidas tomadas..." CITES, Art. 5, num.2.

³¹⁴ Convenio internacional para la reglamentación de la pesca de la ballena, Ginebra el 24-SEP-1931; Ecuador se adhiere con D.E. # 21 R.O. # 240 del 15-JUL-1936; y publica nuevamente en el R.O. # 856 de 20-ENE-1992. El preámbulo del instrumento suscrito en Washington el 02-DIC-1946 al "...establecer un sistema de regulación internacional para las pesquerías de ballenas, a fin de asegurar una efectiva y apropiada conservación y desarrollo de los stocks de ballenas, en base a los principios consignados en las disposiciones del Acuerdo Internacional para la Regulación de la Pesca de Ballenas, suscrito en Londres el 8 de junio de 1937 y en el Protocolo al Acuerdo, firmado en Londres el 24 de junio de 1938 y 26 de noviembre de 1945...".

“Refugio Natural” y en el “Santuario de Ballenas”. Ha expresado el derecho de usar este recurso mediante la observación, para el turismo y recreación controlada, por los beneficios económicos, sociales y ambientales que representa para las comunidades costeras. La promoción de la observación de ballenas como alternativa de uso sustentable frente a la cacería comercial, fue el justificativo para la adhesión al instrumento.

Otro caso singular es el de los delfines³¹⁵, al ser uno de los indicadores de los grandes cardúmenes de túnidos en general, que al ser altamente migratorios, se busca evitar que sean capturados en los lances de pesca como pesca incidental. Existen mecanismos internacionales como internos que regulan al respecto la conducta de pesca en AM y en aguas jurisdiccionales, que buscan anular su mortalidad en la pesquería de túnidos con red de cerco -hay que tener presente la importancia de esta pesquería de túnidos dado que representan una alta fuente de alimentación de la población mundial- también en esta norma, se busca mecanismos ambientalmente adecuados para capturar atunes asociados con delfines.

Así, de las evidencias científicas y resultados económicos-productivos, se desprende que la técnica de pescar atún en el Océano Pacífico Oriental en asociación con delfines, resultó altamente eficiente para la disminución de mortalidad incidental, acorde a reglas y procedimientos establecidos por la Comisión Interamericana del Atún Tropical, CIAT, consiguiendo la sostenibilidad de sus poblaciones, y también se contribuye a evitar, reducir y minimizar la captura incidental y descartes, -túnidos juveniles y especies no objetivo-, apoyando eficazmente la interrelación entre especies en el ecosistema. Brinda un mecanismo eficiente, efectivo y eficaz para la protección de los delfines y el aprovechamiento racional de los recursos atuneros. Busca la cooperación multilateral como mecanismo efectivo para alcanzar los objetivos de conservación y uso sostenible de recursos marinos.

Cabe señalar que el área para la aplicación³¹⁶ de las acciones a adoptarse son estipuladas para su cumplimiento, suficientemente severas, -privando de los beneficios eventuales por la infracción, se contemplen delitos graves y las acciones de negar la autorización, suspende o revocar la misma³¹⁷. Internamente se tiene las especificaciones en la actividad de turismo ecológico, observación de ballenas y delfines,³¹⁸ como alternativa sustentable, amigable con la naturaleza y que genere movimiento en la actividad económica con el turismo ecológico marino, evitando el acoso a los cetáceos³¹⁹ y contemplando mecanismos de seguimiento y evaluación de normas técnicas, de seguridad y aspectos de contingencias ante eventualidades. Se tiene un Plan de Acción para la Conservación de los Mamíferos Marinos del Pacífico Sudeste, comprometiéndose a conservar las especies, subespecies, razas y poblaciones de mamíferos marinos y sus hábitats.

³¹⁵ Acuerdo sobre el programa internacional para la conservación de los delfines, de la Comisión Interamericana del Atún Tropical, APICD-CIAT; suscrito en Washington el 21-MAY-1998; Ecuador ratifica con R.O. # 2 de 13-FEB-1997 y lo publica R.O. # 166 de 09-ABR-1999.

³¹⁶ Ídem, Anexo I: El Área del Acuerdo es el área del Océano Pacífico limitada por el litoral de América del Norte, Central y del Sur.

³¹⁷ Ídem, Art. 16, núm.2: *Con respecto a las infracciones, cada Parte, tomando en cuenta las recomendaciones del Panel Internacional de Revisión, PIR, aplicará, de conformidad con su legislación nacional, sanciones suficientemente severas como para asegurar el cumplimiento de las disposiciones de este Acuerdo y de las medidas adoptadas de conformidad con el mismo, y privará a los infractores de los beneficios resultantes de sus actividades ilícitas. Dichas sanciones deberán incluir, para delitos graves, la negación, suspensión o revocación de la autorización para pescar.*

³¹⁸ Norma que regula la observación de ballenas y delfines en aguas ecuatorianas; A.I. # 4 de 30-MAY-2014; R.O. # 278 de 30-JUN-2014

³¹⁹ Ídem, Art. 2. Sean odontocetáceos o cetáceos con dientes como delfines, marsopas y cachotes; y, mysticetos o ballenas con barbas filtradoras como la jorobada y azul.

En el caso de las tortugas marinas,³²⁰ a pesar de que la mayoría de normas buscan la protección en las costas o sitios de desove, o bien, en ciertas áreas marinas de alimentación o ceba, -dado que juegan un papel fundamental en la cadena trófica del mar-. Se ha buscado su protección en el resto de áreas, como medida paliativa a la actividad extractiva pesquera, bajo la consideración de pesca incidental -es pertinente señalar que se consideraba como una fuente de carne, proteína animal, y se empleaba en la confección de suvenires o recuerdos, siendo común su comercialización-. Se busca mecanismos para evitar su captura, a nivel internacional como interno, así para este aspecto, contribuye activamente en los esfuerzos para la protección de las tortugas marinas, especialmente en la interacción con las operaciones de pesca.

Estos quelonios están amenazados o en peligro, en un riesgo inminente de extinción por actividades humanas sea directa o indirectamente, amerita que los Estados colaboren en la protección de su ecosistema y hábitats, más aún en cuanto son altamente migratorias en extensas áreas marinas. Se cita sus hábitats, en cualquier etapa de su vida, contempla su área de aplicación, pero acorde a donde ejercerán derechos de soberanía, soberanía o jurisdicción sobre los recursos vivos. Se contemplan medidas para los buques de bandera en AM y enlista una serie de mecanismos entre los que se resalta como mecanismo especial a los Dispositivos Excluidores de Tortugas, DET³²¹; contempla el uso de anzuelos circulares llegando a la modificación del arte de pesca para evitar la captura. Ecuador promulga el Plan Nacional para la Conservación de Tortugas Marinas³²² como instrumento base de las acciones de protección y conservación. Se han adoptado algunas acciones especiales para incrementar su protección³²³.

Se busca la protección además en el caso de:

- Mantarrayas³²⁴ prohibiéndose la pesca objetivo, y en caso de pesca incidental se dispone el retorno inmediato al mar;
- Tiburones³²⁵ tiene una especial consideración, como se puede contemplar la función especial de esta especie en cuanto a la sostenibilidad y equilibrio del mar, siendo el caso particular, al constituirse en los limpiadores del mar, se constituyen

³²⁰ Convención interamericana para la protección y conservación de las tortugas marinas, CIT; Caracas el 01-DIC-1996; Ratificado con D.E. # 719, R.O. # 157 de 6-SEP-2000; publicado en R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005; y, concordantemente con esto emitir el Plan nacional para la conservación de las tortugas marinas; A. MAE # 324de 06-OCT-2014; R.O.S. # 371 de 10-NOV-2014, que dispone el contribuir activamente en los esfuerzos internacionales para la protección de las tortugas marinas, y especialmente en la interacción con las operaciones de pesca. Las tortugas marinas están incluidas en el Apéndice I CITES por ser consideradas especies amenazadas de extinción y la CIAT ha emitido recomendaciones y resoluciones para su protección y conservación.

³²¹ Ídem, Anexo III, Uso de Dispositivos Excluidores de Tortugas, núm. 2: Por Dispositivo excluidor de tortugas, DET, se entiende aquel aditamento cuyo principal objetivo es incrementar la selectividad de las redes de arrastre camaroneras para disminuir la captura incidental de tortugas marinas en las operaciones de pesca de arrastre de camarón.

³²² Se establece un programa de manejo, seguimiento e informes anuales, cabe destacar el establecimiento del Comité Consultivo de Expertos y un Comité Científico como el mecanismo para el asesoramiento técnico más adecuado. Como instrumento base que orienta las acciones de protección y conservación, consta como anexo, pero no solamente para camaroneros o arrastreros sino se amplía a la pesquería de otras especies como la merluza, dorado, medusa o pelágicos pequeños. Plan nacional para la conservación de las tortugas marinas; A. MAE # 324 del 06-OCT-2014; R.O.S. # 371 de 10-NOV.-2014

³²³ En el 2000 se adoptó la Decisión 12 Conservación de las tortugas marinas en el Pacífico Sudeste en la que se dispone preparar un plan regional. En 2007, en la XIV Reunión de la Autoridad General del Plan de Acción para la Protección del Medio Marino y Áreas Costeras del Pacífico Sudeste, se aprobó el Programa Regional para la Conservación de las Tortugas Marinas. En 2008 se estableció el Comité Científico Regional. Adicional resguarda acorde con el Apéndice I de CMS, Bonn; 23-JUN-1979; R.O. # 189 de 14-OCT-2003.

³²⁴ Comprende a las siguientes especies: raya águila del Pacífico (*Rhinoptera steindachneri*) raya pinta (*Aetobatus laticeps*) y raya picuda o raya pato (*Myliobatis longirostris*) mantarraya gigante (*Manta birostris*); mantarraya (*Mobula japonica*, *M. thurstoni*, *M. munkiana* y *Mobula tarapacana*) y pez sierra o catanuda (*Pristis spp*)

³²⁵ En la Resolución Conf. 12.6 Conservación y Gestión de los Tiburones, al contarse en la lista en el Apéndice de CITES, y también como especies migratorias, se ha buscado la prohibición de su pesca incidental, para luego regular al respecto, -en especial del tiburón ballena (*Rhincodon typus*), que propiamente es el pez más grande del mundo y altamente migratorio el tiburón peregrino (*Cetorhinus maximus*) y el Tiburón blanco (*Carcharodon carcharias*) que están en el Apéndice II de CITES, los dos primeros en el Apéndice II de CMS y el tercero en el apéndice I y II de CMS-.

en elemento fundamental para mantener la salud del océano precautelando la diversidad biológica; se busca la participación de las comunidades locales tanto para la conservación de los ecosistemas así como para la integridad del patrimonio genético.

En Galápagos existe una prohibición de cualquier actividad pesquera de tiburones y se define el procedimiento a seguir con la pesca incidental, distinta a la parte continental,³²⁶ que contempla a la pesca incidental o captura involuntaria de con artes o sistemas de pesca dirigidos voluntaria y planificadamente a otra especies, -en ésta se debe utilizar completamente su carne-, y reafirmando con la prohibición de captura, desembarco y comercialización de los tiburones³²⁷ así como su tenencia, transporte, procesamiento y/o comercialización.

Se prohíbe expresamente al tiburón y a las rayas indicadas como pesca objetivo y por ende ciertas artes de pesca³²⁸ así como la importación o internación y cualquier forma de trasbordo marítimo sea enteros o aletas de tiburón en cualquier estado de conservación o procesamiento, aún capturados en aguas internacionales. Un caso especial es el de la aleta de tiburón o “aleteo”, su captura para la extracción exclusiva de sus aletas y el descarte del cuerpo al mar. Se han implantado Planes de Acción Nacional³²⁹ para orientar en la conservación y el manejo de tiburones, rayas o mantarrayas, tortugas, que contemplan programas de observadores pesqueros, el monitoreo, reportes y control para las pesquerías.

En lo relacionado al ámbito pesquero internacional, es pertinente citar lo estipulado con la conservación de los recursos pesqueros y los ecosistemas marinos que los albergan en el Océano Pacífico³³⁰; busca la explotación sostenible,³³¹ la aplicación del criterio de precaución y precautelar de los ecosistemas marinos³³² y sobre la base de otras normas internacionales relacionadas con las especies pesqueras como el Acuerdo de 1995, y el Acuerdo sobre medidas del estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y

³²⁶ Normas para la regulación de la pesca incidental del recurso tiburón, su comercialización y exportación en el Ecuador continental; D.E. # 486; R.O.S. # 137 de 30-JUL-2007. En otra norma se prohíbe la retención de las rayas águilas, raya pinta y raya pato, capturadas en faenas de pesca, A. MPCEIP # 19 del 11-MAY-2019; R.O. # 475 de 25-ABR-2019. En la norma pesquera para Galápagos, REPARMG, Art. 75 se incluye también a peces, mamíferos, reptiles y aves marinas.

³²⁷ Reglamento especial para la actividad pesquera en la Reserva Marina de Galápagos; del 17-NOV-2008; R.O. # 483 de 08-DIC-2008, modificado. Art. 74. Que también incluye a las mantarrayas, corales, caballos de mar, peces ornamentales; así como también de mamíferos marinos, aves marinas, iguanas y tortugas marinas, y de otras especies de uso restringido o en peligro de extinción y cualquiera que no esté permitida expresamente

³²⁸ Como el palangre tiburonero, utiliza anzuelos # 1/0, # 2/0 y # 3/0 torcido de ojal normal y reinal de acero maleable, alambre o cadena; el uso de cable de acerado o metálico o huaya, en la parte terminal de los reinales o líneas secundarias antes de la unión en el palangre, espinel y/o *long-line*. Se implanta en el Plan de acción nacional para la conservación y el manejo.

³²⁹ Se tiene como normas pertinentes:

1. Plan de acción nacional para la conservación y el manejo de tiburones de Ecuador, PAT-Ec, D.E. # 902 del 01-FEB-2008
2. Prohibición de pesca de mantarraya; A. MAGAP # 93 de 26-AGO-2010; R.O.# 273 de 07-SEP-2010
3. Plan de acción nacional para la conservación y manejo del dorado en Ecuador, PAN-Dorado, A. MAGAP # 23 del 14-FEB-2011
4. Plan nacional para la conservación de las tortugas marinas; A. MAE # 324; R.O.S. # 371 de 10-NOV-2014.

³³⁰ Se consideran tales a todos los peces y se incluidos moluscos, crustáceos y otros recursos marinos vivos que incluya la Comisión creada, excluyendo a las especies sedentarias, altamente migratorias anádromas y catádromas y mamíferos marinos, reptiles marinos y aves marinas Convención para la conservación y ordenamiento de los recursos pesqueros de alta mar del océano Pacífico Sur.

³³¹ Ídem, Art. 1, lit. h. En términos generales se tiene claro que la pesca -que incluye la ordenación, captura, elaboración y comercialización de poblaciones icticas-, distinta de la acuicultura -cría de peces- o acuicultura -cultivo de cualquier otro animal, crustáceo, molusco o alga en el agua-, se define como pesca: 1 El intento logrado o fallido de capturar, extraer o recolectar recursos pesqueros; 2 La realización de cualquier actividad que razonablemente pueda conducir a la localización, captura, extracción o recolección de peces para cualquier fin; 3 El transbordo y cualquier operación realizada en el mar con vistas a la preparación o apoyo de cualquier actividad descrita en la presente definición; y 4 La utilización de buques, vehículos, aeronaves o aerodeslizadores en relación con cualquier actividad descrita en la presente definición. No se incluye, no obstante, ninguna operación relacionada con situaciones de emergencia en las que se vean afectadas la salud o seguridad de los miembros de la tripulación o la seguridad de un buque.

³³² Ídem, Art. 2 Objetivo, que cita el garantizar la conservación a largo plazo y la explotación sostenible de los recursos pesqueros a través de la aplicación del criterio de precaución y del enfoque basado en los ecosistemas, para salvaguardar de este modo los ecosistemas marinos que albergan dichos recursos

eliminar la Pesca INDNR,³³³ el Código de Conducta para la Pesca Responsable,³³⁴ y otras que versan sobre aspectos que inciden en el objetivo del presente, en especial en cuanto a los Estados vecinos.³³⁵

Se busca establecer la conservación y ordenamiento de recursos vivos en el AM, y sobre la base de que los ER deben colaborar para erradicar la Pesca INDNR, la Comisión de la Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur, que se aplica en “...las aguas del Océano Pacífico situadas más allá de las zonas sujetas a jurisdicción nacional de conformidad con el Derecho internacional...”³³⁶.

En este aspecto se cristalizan acciones contempladas por los Estados parte, así como al constituirse parte del ordenamiento jurídico internacional vigente, se expresan los principios y enfoques que en materia de gestión y conservación de recursos, orienta la adopción de acciones, que deben sujetarse a los principios y enfoques pertinentes.³³⁷ Esta condición particularísima de protección de recursos que se plasma, está relacionado con el Acuerdo de Cumplimiento³³⁸ con la finalidad de se cumplan con los estándares estipulados por la legislación internacional por parte de los barcos pesqueros, pudiendo, a consideración del Estado, eximir a los pesqueros de eslora menor a 24 metros,³³⁹ en las áreas.

La FAO³⁴⁰ buscando ahondar en la cooperación -más aún si se tiene claro que cada Estado busca desarrollar la actividad pesquera en su beneficio- y brindar una competitividad franca y leal, evitando que se den los cambios de bandera en los pesqueros para eludir responsabilidades relativas a la conservación y ordenamiento en el AM, pese a ser una de las libertades del AM.³⁴¹ Adicional a las acciones de ERB para velar por los estándares en sus pesqueros, sus registros busca el intercambio de información relacionada, concordante con el Código Conducta para la Pesca Responsable.

Es meritorio resaltar que define a las medidas de conservación y ordenación³⁴² de especies de recursos marinos, deben guardar coherencia con el resto del ordenamiento jurídico internacional, en especial en cuanto a los recursos de pesca objetivo, evitar la pesca incidental. Pueden tener varios orígenes sea como resolución o acuerdo de organizaciones

³³³ Acuerdo sobre medidas del estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada; suscrito en Roma el 22-NOV-2009; R.O.E.C. # 53 de 28-JUN-2018, Publicado en el R.O.S. # 447 de 15-MAR-2019

³³⁴ Código de conducta para la pesca responsable, adoptado por la FAO, el 31-OCT-1995 y cuyos principios también los ha adoptado la Conferencia de la Organización de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y Desarrollo, PNUMA. Reconoce que se deben cumplir con ciertos lineamientos que deben contribuir a la conservación, ordenación y sostenibilidad de las pesquerías. Sus postulados han servido para orientar las decisión y políticas de los Gobiernos para obtener un ordenamiento y planes de acción nacionales para ser consecuente con el consenso mundial en esta materia, mediante la aplicación de Códigos de Buenas Prácticas que sean consecuentes Recuperado de <http://www.fao.org/fi/agreem/codecond/codecon.asp>.

³³⁵ Acuerdo entre Ecuador y Colombia sobre pesca artesanal; Convenio suscrito en Popayán el 13-MAR-1994; 0; R.O. # 503 de 01-AGO-2011, al contemplar que estas embarcaciones también efectúan sus actividades en el AM.

³³⁶ Ídem, Art. 5

³³⁷ Ídem, Art. 3.- Principios y enfoques en materia de conservación y gestión

³³⁸ Acuerdo para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros que pescan en alta mar, suscrito en Roma en 1993, en vigor desde 24-ABR-2003. Ecuador se encuentra en el proceso interno de adhesión.

³³⁹ Ídem, Art. II, Aplicación.

³⁴⁰ La carta de constitución de la Organización de las Naciones Unidas sobre Alimentación y Agricultura, *Food and Agriculture Organization*, FAO, más conocida amplia y exclusivamente como FAO, que fue suscrita el 16-OCT-1945 en Quebec, Canadá, suscrita Ad referéndum por Ecuador, lo cual fue ratificada con el D.E. # 2112 R.O. # 370 del 23-NOV-1949.

³⁴¹ CONVEMAR, Art. 87 Libertad de la AM, núm. 1, lit. f), se especifica la pesca, pero con sujeción a las condiciones estipuladas en la sección 2. Conservación y administración de los recursos vivos en la AM, Art. 116 a 120. Además, el Acuerdo de 1995.

³⁴² Ídem, art. 1 Definiciones. “...las medidas encaminadas a conservar u ordenar una o varias especies de recursos marinos vivos adoptadas y ejecutadas de conformidad con las normas aplicables de Derecho Internacional tal como se hallan reflejadas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. Tales medidas pueden ser adoptadas por organizaciones pesqueras mundiales, regionales o subregionales, sin perjuicio de los derechos y obligaciones de sus miembros, o mediante tratados u otros acuerdos internacionales...”

pesqueras internacionales o mediante instrumentos específicos como aquellas normas que se contemplan para los buques pesqueros en el CMAR o en las zonas de AM que pudieren tener incidencia en los intereses de los Estados Parte.

En el ámbito interno, al actualizar la norma para regular la actividad extractiva,³⁴³ especificando la pesca y los aspectos de control para pescadores y pesqueros, resaltando que, se divide en industriales o artesanales, acorde al tipo de pesca. En Galápagos se contempla una circunstancia distinta, se cuenta exclusivamente con la pesca artesanal³⁴⁴ ampliándose este aspecto, en las embarcaciones de pesca artesanal a una clasificación distinta, teniendo como embarcación mayor o bote pesquero artesanal y embarcación menor,³⁴⁵ y únicamente de especies acordes al Plan de Manejo,³⁴⁶ en los periodos permitidos, zonas y tallas, y esto, bajo la análisis, aprobación y acciones pertinentes de la Autoridad Interinstitucional de Manejo.³⁴⁷ Contempla la Pesca Artesanal Vivencial, e imparte disposiciones para esta consideración *sui generis* de turismo-pesca, para embarcaciones, tripulaciones, guía autorizado, y, pasajeros, por seguridad marítima, definiendo como Tour de Pesca Vivencial.³⁴⁸

Se establece las particularidades especiales de Galápagos en el Plan Nacional para la Conservación de Recursos Pesqueros³⁴⁹ implantando aspectos de control, inclusive, antes de la adhesión formal de ciertos instrumentos internacionales, especialmente para enfrentar la Pesca INDNR. Establece directrices para garantizar la trazabilidad del producto pesquero y controlar a los actores de la cadena extractiva. Establece también mecanismos de vigilancia, seguimiento y control operativo para las actividades extractivas y conexas, para naves de bandera de pesca o investigación, así como de terceros Estados que deseen operar en aguas jurisdiccionales. Amerita citar el caso de las pesquerías de pelágicos, demersales y moluscos que se resalta en el caso de Galápagos³⁵⁰, deben estar acorde con el Calendario Pesquero³⁵¹ derivado de estudios técnicos, buscando el ordenamiento y desarrollo sustentable de pesquerías con su manejo técnico responsable.

Es pertinente y concordante de la parte marítima aquello que comprende a las aves y por ende al espacio aéreo, acorde a CONVEMAR *mutatis mutandis*, aplicando los mismos principios. Se busca la precautelación de especies, estipulando un Plan de Trabajo sobre aves migratorias y sus corredores aéreos³⁵² lo cual va a contribuir a los fines del presente

³⁴³ Ley Orgánica para el Desarrollo de la Acuicultura y Pesca, LOPDAP, del 14-ABR-2020; R.O.S. # 187 de 21-ABR-2020 que derogó la Ley de Pesca y Desarrollo Pesquero, LPDP; R.O. # 15 de 11-MAY-2005. El Reglamento General a la LOPDAP, R.O.4.S. # 19 de 11.MAR.2022, que deroga expresamente a la norma que se mantenía vigente pese a contar con una ley derogada, por mandato expreso de la ley, el Reglamento a la ley de pesca y desarrollo pesquero; D.E. # 3198; R.O. # 690 de 24-OCT-2002.

³⁴⁴ LOREG, Art. 58 Pesca artesanal comercial

³⁴⁵ Reglamento especial para la actividad pesquera en la Reserva Marina de Galápagos; del 17-NOV-2008; R.O. # 483 de 08-DIC-2008. Art. 37 en cuanto a la clasificación de las naves de pesca artesanal, Art. 73 en cuanto a la extracción y pesca incidental.

Reglamento general de aplicación de la ley orgánica de régimen especial de Galápagos; D.E. #1363; R.O.S. # 989 de 21-ABR-2017

Reglas para el manejo de la pesquería de peces pelágicos, peces demersales y moluscos; R. MAE-PNG # 62; R.O. # 33 de 05-SEP-2019

³⁴⁶ Plan de manejo de áreas protegidas de Galápagos para el buen vivir; A. MAE # 162; R.O.S. # 153 de 22-JUL-2014

³⁴⁷ La Autoridad Interinstitucional de Manejo, organismo creado en la LOREG, art. 13, 14, que contemplaba a los ministros o delegados, con atribuciones para las funciones más elevadas como el establecer políticas para la RMG, aprobación de planes y especialmente la distribución de los recursos provenientes de los ingresos del PNG, pese a estar derogada esta norma y no contemplar en la vigente, aún se considerada a la AIM para ciertos aspectos.

³⁴⁸ Define como "...la operación turística que realiza un viaje por día a zonas autorizadas en las Áreas Protegidas de Galápagos para la práctica y demostración de la actividad pesquera artesanal, utilizando una embarcación y artes de pesca autorizadas para esta actividad..." Regulaciones para buques de pesca artesanal vivencial; R. DIGMER # 43; R.O. # 78 de 07-MAY-2007; Normas de manejo para actividad tours pesca vivencial en Galápagos; R. MAE-PNG # 117; R.O. # 515 de 24-jun.-2019. Art. 1.

³⁴⁹ Plan nacional de control de recursos pesqueros; A. MAP #102 del 11-MAY-2018; R.O. # 255 de 05-JUN-2018

³⁵⁰ Reglas para el manejo de la pesquería de peces pelágicos, demersales y moluscos; R. MAE-PNG # 62; R.O. # 33 de 05-SEP-2019

³⁵¹ Calendario Pesquero 2016 – 2021; expedido mediante A. MAE # 108 del 25-OCT-2016; R.O.E.E. # 984 del 29-MAR-2017

³⁵² Programa de trabajo sobre las aves migratorias y sus corredores aéreos, adoptado en Quito el 9-NOV-2014, en el marco del PNUMA/CSM/Resolución 11.14 en el Marco de Corredores Aéreos de las Américas.

análisis. Para dejar citado también, se referirá a los sitios Ramsar³⁵³, en consideración de la existencia de estos en Galápagos -Humedales del sur de Isabela- y en el litoral continental, pero no tiene mayor incidencia en cuanto al presente análisis, salvo en la afectación que generan las actividades ilícitas así como la contaminación marina que va a plasmar sus consecuencias en este sector protegido, razón por la cual, se justifica y resalta la importancia de la adopción de acciones de control en calidad de ER para evitar sus afectaciones.

5. FUENTES DE LAS OBLIGACIONES PUNIBLES EN EL MAR

En el aspecto de la consiliencia,³⁵⁴ aplicable en el ámbito marítimo, se evidencia que existen cierto tipo de conductas que alcanzan su relevancia desde el punto de vista penal, bajo dos consideraciones: la primera las inconductas punibles internacionalmente, y las segundas limitadas a un Estado. Eso no conlleva a que toda inconducta va a estar considerada, ya lo cual es ilusorio.³⁵⁵ Se especifican dos teorías básicas la que atribuye una función metafísica, la realización del ideal de justicia; y, la que atribuye una función social, caracterizada por la precautelación de intereses de la sociedad reconocidos en el derecho positivo como bienes jurídicos.³⁵⁶

Muy poco se ha especificado en el ámbito penal marítimo, salvo los casos en que se contempla al buque y las acciones que se efectúan en él y esto bajo la consideración de territorialidad ficticia, que fuere suplido con el concepto de ERB, y, por lo general en cuanto a las causales para exculpar la responsabilidad,³⁵⁷ caso fortuito o fuerza mayor, en el acaecimiento de ciertos hechos como se puede verificar en el naufragio, contaminación, etc.

Las obligaciones como parte del derecho adquieren especial consideración. Su origen da la noción de sujeción o ligamen jurídico. Las civiles aquellas que generan el nexo para su cumplimiento, el vínculo debe existir entre las personas. En aspecto penal se tiene como tales a los actos que contienen consecuencias penalmente relevantes -delitos y cuasidelitos-,³⁵⁸ así se tiene eminentemente las fuentes formales consideradas como declaración unilateral de voluntad, pero emitida desde la sociedad en la procura del bien superior del derecho: la paz y tranquilidad de la sociedad.

³⁵³ Convención relativa a los humedales de importancia internacional especialmente como hábitat de aves acuáticas; suscrita en Ramsar, Irán, en 1971; R.O. # 33 de 24-SEP-1992. Tratado que consagra los compromisos contraídos para mantener las características ecológicas de humedales de importancia internacional, al ser reguladores de los regímenes hidrológicos, planificando su uso sostenible. A diferencia de las demás convenciones mundiales sobre el ambiente, no está afiliada al sistema de acuerdos multilaterales sobre el medio ambiente, AMMA, de la ONU, pero colabora estrechamente y es un asociado de pleno derecho entre los tratados y acuerdos del grupo relacionado con la biodiversidad. Entre otros se cita en la lista publicada: Humedales del Sur de Isabela, el 17-SEP-2002, con 872 ha; Refugio de vida Silvestre Santa Clara, el 02-FEB-2002, con 46 ha; Reserva Ecológica Manglares Cayapas Mataje, 12-JUN-2002, 44,847 ha; y, Zona Marina del Parque Nacional Machalilla, el 07-SEP-1990, con 14,430 ha.

³⁵⁴ Se entiende por consiliencia, -término acuñado por el científico Edward Osbron Wilson, como parte de sus estudios de la biodiversidad, pero totalmente aplicable a las ciencias sociales, y en este caso al Derecho Marítimo-, entendiéndose como el tener la capacidad de unir información y conocimientos de fuentes diversas para crear un marco unificado de entendimiento mayor que el que se tendría si se los considera en forma separada.

³⁵⁵ Se puede verificar en Derecho que, en la norma no existe la pretensión de agotar un tema específico, sino que se brinda y conforme se expresa "La costumbre es la mejor interpretación de la ley" expresado por Paulo, en el Digesto, y señalado por Pomponio al decir "Primero la libertad o cuando más, la bondad y la indulgencia" Couture, Eduardo; "Estudios de Derecho Procesal Civil"; Tomo III, Ediar Editores; Buenos Aires, Argentina;

³⁵⁶ En el aspecto básico Bacigalupo, Enrique; "Derecho penal parte general" Edic. Hammurabi; Buenos Aires, Argentina; 1999, pp. 31

³⁵⁷ Zaffaroni "Tratado de Derecho Penal, Parte General IV"; Editorial Editar; Buenos Aires Argentina; 1999, pp. 237

³⁵⁸ Miralles, Júlía "La cooperación penal internacional en la persecución del crimen organizado"; 2016.

Se tiene como bien jurídico³⁵⁹ por el valor abstracto del orden social protegido, acorde a las particularidades que el mar exige, la convicción de valoración de la sociedad, un orden jerárquico de estos valores protegidos, y, también bienes jurídicos individuales de orden personal o incluso de la colectividad o universales, aquí se exponen aspectos que deben ser observados en la aplicación de la legítima defensa, en sus distintas acepciones.

El concepto de delito, como lesión a un bien jurídico, excluyendo a las meras inmoralidades, así como a las acciones menos lesivas o contravenciones y a los aspectos disciplinarios o administrativos. En el ámbito marítimo de entre la gran cantidad de tipos de delitos -acorde a la perspectiva observada-, siendo pertinente resaltar dos tipos: aquellos de lesión y aquellos de peligro. Poco se aplica aspectos doctrinarios como delitos de resultado, cualificados por el resultado, o, delitos de actividad, si se agota en la acción del autor sin que el resultado deba sobrevenir. Entre otras clasificaciones se han contemplado delitos simples y compuestos, de comisión y de omisión, delitos de un solo acto o de varios, mixtos alternativos. Cabe mencionar al error de tipo, que puede ser meramente semántico y distinto del error de prohibición,³⁶⁰ o inclusive el doble error de tipo, cuando se yerra sobre el elemento típico de manera simultánea.

En cuanto a los principios del *ius puniendi*³⁶¹ se especifica el de legalidad penal, de responsabilidad por el acto, responsabilidad subjetiva, personal; de exclusiva protección de bienes jurídicos; ofensividad o lesividad; subsidiariedad, intervención mínima o ultima ratio y carácter fragmentario; efectividad, eficacia o idoneidad; proporcionalidad; culpabilidad, humanización y resocialización; non bis in ídem.

Como en todo aspecto de Derecho, la principal fuente es la legislación, aquella norma positivada, por excelencia, cuyo incumplimiento es sancionado con una pena, de donde debe especificarse sus elementos sujetos activo o pasivo, el objeto y la relación jurídica.³⁶² Es una aplicación lógica derivada del principio general de legalidad o literalidad penal. Se suma a esto la costumbre, jurisprudencia, doctrina y sobre todo, a los principios generales: irretroactividad, prohibición de analogía e interpretación extensiva, inocencia, dignidad humana, culpabilidad, y, mínima intervención o ultima ratio,³⁶³ y la jurisprudencia³⁶⁴ aplicables en cuanto a la delincuencia en el mar.

La teoría del Derecho Internacional no contemplaba que una norma vaya a contener preceptos penales individuales, -consideraba delitos del individuo pero no contra el Derecho Internacional-, solo se habían considerado normas que atentaban al ámbito naval, no de orden marítimo.³⁶⁵ Con el apareamiento de normas protectoras se fue dando paso al DIH y al Derecho Internacional de los DDHH, que en la parte marítima se centró en el orden naval, bélico, contemplando imprescriptibilidad de ciertos delitos. La orientación buscada era que la norma internacional debía contemplarse sin remitirse a la norma estatal,

³⁵⁹ Una aclaración histórica del bien jurídico se puede verificar en Hans-Heirich, Jesecheck y Weigend, Thomas; "Tratado de Derecho Penal: Parte General"; Pacífico Editores; Lima, Perú; 2014, pp. 379

³⁶⁰ Roxin, Claus; "Derecho Penal Parte General Fundamentos. La Estructura de la teoría del Delito" Edit. Civitas; Madrid; España; 1997.

³⁶¹ Luzán Peña, Diego; "Lecciones de Derecho Penal, Parte General"; Editorial Tirant Lo Blanch; Valencia, España; 2016; pp. 19

³⁶² Recuperado de <https://www.poderjudicialmichoacan.gob.mx/tribunalm/biblioteca/luisfernando/conceptoobligacion.htm#:~:text=2>.

³⁶³ Una explicación amplia se puede verificar en el texto contemplado como parte de la formación judicial en Costa Rica, de González, José; "Teoría del Delito"; Poder Judicial, Defensoría Pública; San José de Costa Rica; 2008.

³⁶⁴ Se hace una amplia reflexión sobre la culpabilidad y responsabilidad como categorías sistemáticas jurídico penales por Roxin, Claus; "Culpabilidad y prevención en Derecho Penal"; Editorial Reus S.A.; Madrid España; 1991, pp. 41

³⁶⁵ Para mayor especificidad verificar en Hans-Heirich, Jesecheck y Weigend, Thomas; "Tratado de Derecho Penal: Parte General"; Pacífico Editores; Lima, Perú; 2014, pp. 134

es decir la primacía del Derecho Internacional Penal sobre el Interno, teniendo a las normas como supraestatales y de mayor jerarquía.

La UNODC aborda el tema en su aplicación coercitiva del Derecho del Mar, mientras que el ejercicio de la acción coactiva se plasma en otros instrumentos internacionales, especialmente en la Carta de la ONU y como una parte especialísima también se contempla en el derecho de los conflictos armados en el mar, así como otras operaciones que en su conjunto son abordadas en calidad de Derecho Operacional Marítimo. Se contempla a la delincuencia marítima, como toda conducta efectuada en el mar total o parcialmente y que está prohibida en el Derecho aplicable. Su neutralización es el justificativo de crear normas aplicables para establecer responsables donde se cometa, evidencie, o bien, en donde se lesione un bien jurídico de un Estado. De aquí se puede entender el concepto de ERB, ER o ERP, pero se resalta que la principal diligencia de esta consideración es que se eviten los conflictos así como la superposición de jurisdicciones de los Estados,³⁶⁶ por lo cual amerita la aplicación de la 6-PCR, al presentarse novedades en ejercicio de la jurisdicción.

En Derecho Marítimo, adicional al principio de territorialidad propio del Derecho del Mar, y como excepción, se han acogido los principios de: justicia universal, caso de la piratería, personal, en cuanto a la responsabilidad del Estado del infractor, así como del ERB, y, real o de protección, al especificar para el ER en casos específicos y áreas específicas, así sea de otra bandera.³⁶⁷

En cuanto a la aplicación de los regímenes jurídicos y las fuentes para este efecto, para la UNODC, contempla los tratados, los primeros especialmente orientados a los aspectos marítimos como la CONVEMAR o el protocolo de la Convención de Palermo del 2000, luego de lo cual aquellos tratados que no son específicamente de orden marítimo, pero que son aplicables en el mar, como lineamientos del Estatuto del Tribunal Penal Internacional o bien la Carta de la ONU. Bajo el régimen que especifica el Derecho del Mar, es el pilar fundamental la CONVEMAR, que entre tantos aspectos detalla los lineamientos generales para contemplarse en las distintas actividades marítimas. De igual forma todos los ILBI's suscritos bajo el amparo de distintas entidades que en el caso marítimo tienen una gran cantidad de entidades a cargo.³⁶⁸

Una exclusión de la teoría de los actos soberanos en materia penal, es la jurisdicción universal, en el caso de la piratería³⁶⁹ al afectar a los intereses de todos los Estados. La trata de esclavos tiene una condición de persecución universal, al igual que transmisiones no autorizadas desde AM y el tráfico de drogas, aunque sin tener la calidad de la piratería.³⁷⁰ La amenaza de la pena, se plasma en la norma específica la conducta que debe ser sancionada, es decir, el tipo penal. En cuanto a las particularidades del resto de delitos, acorde a su norma constitutiva y la asignación de esta potestad se define de potestad de cada Estado.³⁷¹ También, se consideran como delitos internacionales y de competencia

³⁶⁶ UNODC; "Delincuencia Marítima: Manual para los profesionales de la Justicia Penal", pp. 160

³⁶⁷ Muñoz, Francisco y García Mercedes; "Derecho Penal Parte General"; Editorial Tiran lo bilanch; Valencia España; 2010. Pp. 157

³⁶⁸ Se puede evidenciar en la gran cantidad de organismos especializados que involucran aspectos aplicables en el ámbito marítimo como la OMI, FAO, UPU, UNCITRAL, PNUMA, PNUD, etc.; ILBI's bajo el amparo de la ONU, OEA, CAN, MERCOSUR, o bien de las OROP's como CPPS, SFREMO, CIAT, WCPRFM.

³⁶⁹ CONVEMAR; Art. 100.- Deber de cooperar en la represión de la piratería; Art. 109, El caso de las transmisiones no autorizadas, establece la jurisdicción en cinco ámbitos a ser determinados por coordinación y colaboración.

³⁷⁰ Lascurain, Juan, et. al.; "Manual de Introducción al Derecho Penal"; Boletín Oficial del Estado; Madrid, España; 2019; pp. 141

³⁷¹ CONVEMAR; Art. 110, especifica los delitos que el buque de guerra atribuye a su jurisdicción, piratería, trata de esclavos, transmisiones no autorizadas, apatridia. Para el caso de sustancias sicotrópicas se tiene en la Convención de 1988 que deja el tipo penal a cada Estado, Art. 3, y establece la obligación de prestar la asistencia judicial recíproca durante el proceso judicial. En la Convención de Palermo del

generalizada como a la apatridia y migración ilegal. En el resto de delitos que contemplan normas internacionales deben tipificarse en la legislación interna para su prosecución. Esto es considerado como el doble conforme penal, -tipificada tanto en la norma internacional como en la norma doméstica-, en aspectos marítimos, las consideraciones que se especifican en las normas internacionales relacionadas deben estar plasmadas técnicamente en la nacional.

En el ámbito territorial se especifica, las acciones lícitas permitidas, así como las prohibidas, personas y buques, y la responsabilidad especial creada con el ER, ERP y ERB, a los que otorga ámbitos de control de las inconductas, se establecen normas para distribuir estas responsabilidades y las obligaciones consecuentemente. En forma expresa se cita la jurisdicción penal, si se comete un delito a bordo de un buque en su paso por el MT, o si presenta afectación para el ER, en el resto de casos del cometimiento de delitos se deja solo para el ERB o el Estado de la nacionalidad de los implicados.³⁷²

Se contempla como ultraterritorialidad de la ley penal en cuanto a ciertos hechos que sin que se hayan efectuado en su territorio, aplicando los principios: personal, real o de protección de intereses y el de justicia penal universal,³⁷³ que son expresamente contempladas en el aspecto marítimo en las calidades de ER y ERB, por tanto, el aspecto de jurisdicción estatal.

El criterio de la delincuencia transnacional -aquella en que en cualquier forma traspasa los límites políticos que los Estados convinieron en ejercer su soberanía y precautelar su integridad-, varía el ámbito delincencional -uno de los aspectos aplicativos de su soberanía-, el saber cuáles conductas son pesquisables, así como especificar la valoración de la pena, pasando por el procedimiento correspondiente para la determinación de las responsabilidades de acción u omisión en función del concepto de delito.

Ahora bien, el Derecho Internacional Consuetudinario, que en el aspecto marítimo adquiere una connotación extraordinaria al poner en aplicación la cortesía marítima, el respeto a los valores que histórica e internacionalmente se han venido aplicando, en especial el de la buena fe, abarca temas en ejercicio de actividades marítimas que, al positivarse en las distintas normas de regulación de actividades marítimas, consideran aspectos contrarios al bien jurídico que resguardan. La Costumbre, es creada por la convicción de la gente y amerita de la práctica continuada, o sea de la voluntad de vigencia jurídica, y, de la *opinio nessesitatis* o sea su reconocimiento general.³⁷⁴

Otra fuente de las obligaciones penales, en forma *sui generis* se contempla a la jurisprudencia, decisiones o sentencias judiciales, siendo tenida como norma jurídica individualizada -luego del análisis de error evidente del juzgador e incorrecta valoración de pruebas-, así el juez asume el papel de legislador, pero de mayor especificidad y prolijo, quitando los tres casos en que se constituye *per se* fuente de las obligaciones: en las

2000 se establece en el Art. 5 la penalización de grupos delictivos a cada Estado parte, incluyendo a la corrupción, Art. 8, concordante con la Convención contra la corrupción, Art. 12, 15 adoptando las medidas legislativas para tipificar como delito y por ende su sanción, es pertinente citar la relevancia penal que se otorga a las personas jurídicas, Art. 26. En el Protocolo contra el tráfico de migrantes, se reafirma en los Arts. 4 y 6 la penalización de los delitos, bajo la tipificación de cada Estado.

³⁷² CONVENMAR; Art. 27, que establece su jurisdicción si tiene consecuencias, perturba la paz o el buen orden, es solicitado por una autoridad o en caso de estupefacientes o sustancias sicotrópicas Art. 97, dispone el procedimiento penal para el ERB o Estado de nacionalidad de los infractores, dejando el aspecto disciplinario para el Estado que emitió los documentos personales

³⁷³ Lascurain, Juan, et. al.; "Manual de Introducción al Derecho Penal"; Boletín Oficial del Estado; Madrid, España; 2019; pp. 148

³⁷⁴ Hans-Heirich, Jesecheck y Weigend, Thomas; "Tratado de Derecho Penal: Parte General"; Pacifico Editores; Lima, Perú; 2014

sentencias declarativas de inexistencia, nulidad y rescisión, pero solo como complemento mediante la interpretación de las otras fuentes.³⁷⁵

Las decisiones de la Corte Internacional de Justicia, en especial sobre las controversias que se hayan dado entre Estados en los aspectos públicos del mar y de algún uso exclusivo. Especialmente en fallos relativos a temas limítrofes en el orden marítimo.³⁷⁶ El Tribunal del Derecho del Mar, ITLOS, que ha interpretado disposiciones del derecho del mar, en especial controversias de pesquerías, delimitación de PC y zonas marítimas, el estatuto de ciertos buques especialmente de los buques de guerra. Los laudos arbitrales también constituyen una fuente secundaria en la consideración penal de ciertas conductas. Los tribunales Ad Hoc sirvieron de base para el Tribunal Penal Internacional en el Estatuto de Roma.³⁷⁷ Se constituyen fuentes concretas en aspectos contra la humanidad, lesa humanidad, crímenes de guerra, en este caso aplicables en el mar en la guerra marítima, dejando el resto de acciones penalmente relevantes bajo la consideración de la jurisdicción nacional.

Una extensa justificación penal debe plasmarse en los tres ámbitos: material, que regula los presupuestos de punibilidad y aplicabilidad de las medidas de seguridad; procesal, como las disposiciones para efectivizar la sanción penal; y, de ejecución de penas, que abarca las penas, medidas accesorias y de seguridad.³⁷⁸ El derecho penal de occidente se fundamenta en tres fuentes: internacionales italiana, alemana e inglesa, -cuyas normas en el ámbito marítimo se plasman en todo el mundo como normas consuetudinarias marítimas-, y también las de carácter punitivo interno, -dentro de los buques, con la autoridad que se le otorga al Capitán de la nave por sobre su tripulación-. No obstante, luego de las dos guerras se cambian muchos aspectos entre los que sobresale el penal.

Como normas coadyuvantes en el ámbito penal internacional marítimo se tiene a instrumentos internacionales bajo el amparo de la OMI tanto operativas como técnicas y de responsabilidad civil entre otras, a más de las normas que especifican y aclaran el ámbito de la contaminación marina y sus efectos. También se ha contemplado el aspecto de resarcimiento de daños efectuados, dejando de lado el aspecto punitivo del ER para que lo asuma el ERB del implicado, o bien, en circunstancia en que el ilícito si va a derivar en consecuencias en el ER, ahí lo podrá asumir, siempre en ejecución de las coordinaciones correspondientes.

En aplicación de las normas positivas en materia penal, pese a que no se contempla interpretaciones extensivas ni analógicas, se verifica a

1. La interpretación literal o gramatical adquiere un singular trato en el orden marítimo por la terminología empleada, debiendo efectuarse definiciones a los conceptos generalizados en cada norma marítima, y que, en muchas ocasiones varían a lo definido en otra norma, por lo cual amerita la aplicación de otro tipo de interpretaciones

³⁷⁵ Lecciones de Derecho Penal, pp. 64

³⁷⁶ Controversia Marítima Perú Chile; fallo de 27-ENE-2014; obligación de negociar el acceso al océano Pacífico Bolivia vs Chile, Excepción Preliminar; fallo del 24-SEP-2015, la Delimitación de la plataforma continental entre Nicaragua y Colombia más allá de las 200 NM, excepciones preliminares fallo de 17-MAR-2016; Delimitación Marítima en el mar Negro entre Rumania y Ucrania; fallo 03-FEB-2009; Derechos de Navegación Costa Rica y Nicaragua fallo del 13-JUL-2009; Controversia territorial y delimitación marítima Nicaragua y Colombia, fallo del 19-NOV-2012. Otras en actividades particulares como la caza o pesca: Jurisdicción en materia de pesquerías España y Canadá, fallo del 04-DIC-1998, Caza de ballenas en el Antártico Austral entre Australia y Japón, fallo del 31-MAR-2014

³⁷⁷ Hans-Heirich, Jescheck y Weigend, Thomas; "Tratado de Derecho Penal: Parte General"; Pacífico Editores; Lima, Perú; 2014, pp. 35

³⁷⁸ Ídem, pp. 57

2. La interpretación sistémica o lógico sistemática, no adquiere la misma valía en el orden marítimo, al fundamentarse en que las normas deben constituir un todo orgánico y sistemático y contando con preceptos supletorios, y que el mismo significado lógico podrá aplicarse en el mismo sentido para otros preceptos.
3. La interpretación teleológica y valoración axiológica adquiere una mayor significación en este caso, al buscar el resguardo al bien más elevado la vida humana en el mar, así como las afectaciones a la vida humana del ER, en el sentido extensivo en cuanto a la pesca INDNR, contaminación, etc.
4. Como parte de la interpretación histórica, se resalta³⁷⁹ contemplar los antecedentes y la génesis de las normas actuales tanto la penal como las relacionadas, a más de la regulación previa, si la había, y su análisis comparativo con la actual, que denota la situación de la sociedad en este momento histórico social, los prospectos de reforma y los trabajos académicos, pese a que no tiene el carácter decisivo, sirve para la valoración de las conductas con relevancia penal más aún en el orden marítimo. Se constituye la clave para la comprensión de preceptos de significado dudoso o contradictorio.
5. Caso especial es la analogía, en que su interpretación pese a ser prohibida en materia penal, amerita su tratamiento especial admisible si mantiene dentro de los límites del sentido literal y que, para optar por alguno de sus significados posibles, se recurre a la semejanza de términos

6. ACTIVIDADES O CONDUCTAS PUNIBLES EN EL MAR

Habiendo abordado el ámbito histórico, fundamento y bases para el Derecho Marítimo actual, contemplando aspectos de las relaciones de fuerza y poder en sus derivaciones marítimas, con la aplicación de soberanía en cada Estado en función a sus responsabilidades y derechos como ER, ERB o ERP; con el criterio claro de gobierno, gobernabilidad y de gobernanza aplicada a los aspectos del mar, bajo una perspectiva enfocada en la metodología de la Unión Europea y contemplando a un Bien Público Regional y Mundial. Teniendo a la CONVEMAR, como el principal instrumento jurídico sin ser el único, deja una visión inicial de los aspectos que ameritan ser contemplados con mayor detalle y valiéndose de la colaboración, coordinación, cooperación e integración, para buscar el bien común de la humanidad en las zonas que se consideran comunes a la AM y la ZONA consecuentemente, y se vislumbra las amenazas que afectarían a este patrimonio común como la contaminación, pesca no controlada,

Una vez que se analiza la gobernanza y gobernabilidad en los aspectos del mar, se va a contemplar los aspectos que están interrelacionados con el denominado complejo geomarítimo o economía marítima y se dará una inducción a lo que se contempla como “Economía Azul”. Al igual que el régimen jurídico de buques y artefactos navales, con la finalidad de determinar y aclarar las responsabilidades del ERB en cuanto a la precautelación de recursos, al ordenamiento marítimo, acorde con las disposiciones internacionales y finalmente empezar el tratamiento de las áreas más allá de la jurisdicción nacional, en primera instancia en los corredores marítimos de conservación de biodiversidad y también en las áreas más allá de las 200 NM en que se podría causar afectaciones a los derechos de los ER’s en el Pacífico Sureste, en especial en cuanto a las áreas ABNJ y su BBNJ, por lo cual las consideraciones relacionadas con la geopolítica aplicada en el mar, es decir, con la Oceanopolítica que en el aspecto sudamericano está calando cada vez más profundo en el sentir de los Estados. Teniendo presente las libertades

³⁷⁹ Luzán Peña, Diego; “Lecciones de Derecho Penal, Parte General”; Editorial Tirant Lo Blanch; Valencia, España; 2016; pp. 71

del mar, es necesario especificar los ilícitos que se presentan en el ámbito marítimo para poder tener claro el tratamiento operativo u operacional naval para enfrentar las amenazas evidenciadas bajo la figura de delitos en el ámbito marítimo, entonces corresponde tratar los distintos aspectos o conductas que se contemplan como punitivas en el ámbito marítimo.

a. Piratería

Mucho se especula en cuanto a esta conducta considerado como Piratería, y que, valiéndose del análisis de la palabra en sí, desde el punto de vista etimológico, -que fue abordado en el primer capítulo-, para luego contemplar las definiciones y conceptos diversos para finalmente decantar en el concepto contemplado de carácter universal, acogido y positivado en la CONVEMAR.³⁸⁰ La Organización Marítima Internacional, al igual que el máximo organismo encargado de la seguridad colectiva, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas han mostrado su preocupación por el reapareciendo de este flagelo.³⁸¹

Es pertinente resaltar que el tipo penal internacional contemplado en la CONVEMAR,³⁸² clasifica tres conductas distintas y que deben ser específicamente abordadas en la norma interna, como se especificó la doble tipicidad penal, estas son:

1. El delito principal de piratería, Art. 101 (a), con sus elementos:
 - a. Acto ilegal de violencia, detención o depredación, que podría el robo o apropiación para una petición de rescate o acciones con tintes político, pese a que esto es discutible, estaría prescrito por el Convenio SUA;
 - b. Cometido con un propósito personal por la tripulación o pasaje contra el buque o personas, no estando aprobado ni ordenado por un Estado; y,
 - c. Cometido en aguas internacionales.
2. El delito de participación voluntaria o de utilización, Art. 101 (b), puede ser la participación en la utilización del buque, incluyendo el pilotaje pirata antes del ataque, debiendo la legislación interna especificar este aspecto, y
3. El delito de facilitación, lo cual amerita la figura de la instigación, o el incitar o facilitar actos de piratería, bien como complicidad o coautoría, Art. 101 (c).

Es pertinente señalar que la piratería ha existido independientemente en el Derecho Internacional Consuetudinario, positivándose en la CONVEMAR, Art. 100, y estableciéndose las tres figuras que rigen actualmente aplicadas a este delito. La autoría o delito principal, la participación voluntaria y la facilitación. En aspectos en los que no se

³⁸⁰ Ver nota al pie 117 Capítulo 1, Como se indicó, su etimología brinda el origen de la ocupación del marino que proveniente del latín "pirata", es decir, de quien realiza o que ejecuta la acción de arriesgar, intentar, aventurar o poner en peligro algo; de igual forma relacionado con las consecuencias de esta acción que luego de su apropiación de los bienes existentes en los barcos, los prendían fuego, con el resultado para el resto de: saqueo, incendio y muerte, para los afectados mientras que para dichos agentes, una cuantiosa recompensa, obtenida sin esfuerzo de acción productiva previa. Para una mejor aplicación en cuanto al ámbito jurídico se puede verificar en la Max Planck Encyclopedias of International Law, Recuperado de <https://opil.ouplaw.com/search?sfam=&q=piracy&prd=MPIL&searchBtn=Search>

³⁸¹ Se puede evidenciar el interés en cuanto al resurgimiento de la piratería, en el escrito de Peryroteo Portela Guedes, Henrique; CPGF; "La vuelta de la piratería marítima"; 2009. Se tiene las Resoluciones 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1844 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008), 1897 (2009), 1918 (2010), 1950 (2010), 1976 (2011), 2015 (2011), 2020 (2011) y 2077 (2012) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, que versan sobre los actos de piratería y los Robos a Mano Armada Contra Buques (RACB) cometidos desde 2007 frente a las costas de Somalia. En la última se resalta que el llamado es reiterativo y que todos los Estados tienen la obligación de combatir con la piratería, tomando las medidas razonablemente posibles.

³⁸² En cuanto a estas especificaciones, fueron discutidas durante el Curso Especial de Operaciones Navales de Vigilancia en la Mar, impartido por el Instituto de Derecho Internacional de Sanremo, del 07-OCT-18-NOV-2022 y que diera lugar a la exposición de la necesidad de adecuación de la legislación penal del Ecuador ante la comisión de la Asamblea Nacional, en enero de 2023.

alcanza a la especificidad del tipo, la OMI ha establecido la norma complementaria como es el robo a mano armada en la mar.³⁸³

Se han presentado casos enfocados en las regiones del Cuerno de África, el Golfo de Guinea, Malasia e Indonesia. Desde 1990 se incrementa su incidencia en el mar del sur de China y estrecho Malaca, en el oeste de Africa, Golfo de Aden, y en 2008 se produjo un incremento considerable, por lo lucrativo del ilícito, lo cual da lugar a las acciones navales internacionales. Se buscó acciones operativas en la doctrina teniéndose como Operaciones de Seguridad Marítima, MSO's. Se han venido efectuando una serie de operaciones navales para combatirla, como la "Operación EUNAVFOR Somalia" como "Atalanta".³⁸⁴ Bajo su mandato se presentó el secuestro del "Alakrana" que sirvió de sustento para la adecuación de la legislación penal española, bajo el principio de la Universalidad de este ilícito.³⁸⁵

En cuanto a la incidencia en las aguas ecuatoriales de Sudamérica, no se han presentado específicamente estos casos,³⁸⁶ pero, es pertinente citarlo y ahondar en este tipo penal, al considerarse la figura de la jurisdicción universal, es decir que podrá ser adoptada por cualquier ERB del buque que asume la acción anti piratería.

1) Tratamiento internacional

Este concepto, que para algunos, una figura anacrónica, bajo consideración de CONVEMAR³⁸⁷ se actualiza y brinda una "universalización" a esta conducta, debiendo todos los Estados reprimirla bajo responsabilidad de su legislación interna, así como en los espacios de patrimonio común en AM, aunque también expresa en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado, dejando una especificidad a las consideraciones de ABNJ. Siendo que existen varios elementos previos para darse la figura que se expresa así como las particularidades, acorde a CONVEMAR.³⁸⁸ Abstrayéndose de la norma, se podría indicar como un acto ilícito contemplado abstrayéndose:

1. Acto ilícito contemplado: a. Violencia ilegal, b. Detención, c. Depredación, pero con propósito personal;
2. Sujetos: a. activo: Tripulación, y Pasajeros; y, b. pasivo: el personal abordado,
3. Objetos empleados: Buque o aeronave Privados, o, Buque de guerra, buque o aeronave de Estado, Públicos, en condición especial o de amotinamiento, apoderada por dichos amotinados;
4. Bienes objetivo: Contra un buque o aeronave, o, contra de los bienes abordado;

³⁸³ Resolución OMI A.1025(26) de 2009 Código de Prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra buques.

³⁸⁴ Calificada por la UE como "operación militar" en el documento que la establece (2008/851/PESC), se inicia el 08-DIC-2008 (2008/918/PESC), la intervención militar más conocida de cuantas se han realizado hasta la fecha en el ámbito de la Política Exterior de Seguridad y Defensa (PESD), en el marco de las Resoluciones 1814 (2008), 1816 (2008) y 1838 (2008) del CdeS ONU, hecho del que toma nota el citado órgano en su Resolución 1846 (2008) de 02-DIC-2008.

³⁸⁵ CONVEMAR, Art. 105 si ofende a la Comunidad internacional, todo Estado puede tomar acción, apresarse, detener e incautar, ejercer la jurisdicción de los tribunales.

³⁸⁶ En el 2010 se tenía reportes de actos de piratería en el Golfo de Guayaquil por parte de BIMCO, lo cual encarecía los costos del transporte de mercaderías por el incremento de la póliza que abarque actos de piratería, sin embargo, al hacerse las aclaraciones por parte de la Autoridad Marítima, de que no se trataba de piratería en el sentido de CONVEMAR, sino casos de asalto o robo a mano armada y de acción de la policía local, se adecuaron acciones de policía interna, embarque de personal armado de seguridad privado así como personal de Infantes de Marina, y la acción directa del Comando de Guardacostas, lo cual redujo hasta casi anular los casos reportados y por consiguiente, los costos se reducen en el ámbito comercial.

³⁸⁷ CONVEMAR, se contempla expresamente a la Piratería en los Art. 100: Deber de cooperar en la represión de la piratería; Art. 101: Definición de Piratería; Art. 102: Piratería perpetrada por un buque de guerra, un buque de estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado; Art. 107: Buques y aeronaves autorizadas para realizar apresamientos por causa de piratería.

³⁸⁸ La especificación se la realiza acorde con el articulado de CONVEMAR (Arts. 102, 103, 104, 105, 107, 110, 111)

5. Situación de los bienes objetivo: Que esté surta en AM, o, Que esté surta en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;
6. Conciencia y voluntad: La participación debe ser voluntaria en el uso del buque o aeronave, o, La participación debe ser con conocimiento de los hechos que puedan considerarse con el carácter de pirata;
7. Complicidad y apología: Todo acto que incite a los actos indicados o Todo acto que los facilite intencionalmente;
8. Cese de la condición de pirata o temporalidad: Mientras se encuentre bajo el mando de los culpables de dichos actos;
9. Quién podrá apresar la nave pirata: a. Todo Estado, b. Buques de guerra, c. Aeronaves militares, d. Otros buques al servicio del Gobierno con signos distintivos claros;
10. Cuándo se podrá apresar la nave pirata: Cuando esté en posesión de los piratas;
11. Dónde se podrá apresar la nave pirata: en AM o en lugar no sometido a jurisdicción de un Estado;
12. Cómo se podrá apresar la nave pirata: a. Tener motivos fundados para perseguir, b. Contar con motivos razonables, c. Ejercer el derecho de visita;
13. Qué se hace contra la piratería: a. Apresar a la nave, b. Detener a las personas, y, c. Incautar los bienes que se encuentren abordado; adicionalmente, el Estado que apresara una nave en piratería: d. Estipula los tribunales y sus integrantes, e. Determina las penas a imponer, f. Establece las medidas a adoptar en relación con los buques. g. Cautela los derechos de terceros de buena fe; h. Especifica la conservación de la nacionalidad de la nave, o, la privación o incautación o confiscación de la nave. Todo acorde a su derecho interno.

Para enfrentarla, se vislumbra el “Apresamiento”, aparentemente anacrónica como “Presa Marítima”³⁸⁹ o “Captura” de la nave, y que da lugar a responsabilidades al ERB del agente apresador, si no cuenta con justificación. Apparentemente se haría sinonimia al apresamiento con la retención³⁹⁰ de buques extranjeros en la ZEE,³⁹¹ en este caso, mientras que en la captura ya aguarda acciones de jurisdicción más drástica de parte del Estado, como puede ser la pérdida de la propiedad de la nave o la aplicación de figuras jurídicas de derecho interno como confiscación o incautación; debiendo ser liberados con prontitud, previa constitución de una fianza razonable u otra garantía, entiéndase caución, siempre comunicando al ERB; sin embargo, se estaría contradiciendo o más bien, especificando estas dos figuras jurídicas marítimas, en el caso de la jurisdicción penal en caso de abordaje o de incidentes de navegación en AM. Para la piratería, el Estado decide la suerte del buque y las penas de los individuos, aún con las sospechas suficientes, para iniciar el procedimiento, solo si está en AM o en ABNJ,³⁹² más se reafirma el criterio de que el apresamiento se da en el AM y ante el cometimiento de ciertos ilícitos.³⁹³

Por otra parte, se usa el apresamiento de naves fuera del MT, es decir en la ZEE o AM, cuando se incumple la orden de detenerse y se emprende la persecución, al incumplir orden legítima de una autoridad competente.³⁹⁴ Se efectúa en incumplimiento de normas

³⁸⁹ Ver la nota al pie del Capítulo I, en aspectos bélicos, la captura por el buque de guerra de buques mercantes o sus mercaderías, si tienen pabellón enemigo o neutral. Esta acción debía contar con la judicialización que se daba en el “Tribunal de Presas” establecido conforme a su derecho interno. Permite a los buques de guerra o de Estado apoderarse de buques privados, de bandera de Estados enemigos o que hayan cambiado fraudulentamente, o hasta del Estado Neutral si tiene domicilio en territorio enemigo u ocupado por él. En el sentido amplio, la presa marítima fue abolida con la Declaración de París de 1856.

³⁹⁰ CONVEMAR, Art. 97: Jurisdicción penal en caso de abordaje o cualquier otro incidente de navegación

³⁹¹ CONVEMAR, Art. 73: Ejecución de leyes y reglamentos del Estado ribereño.

³⁹² CONVEMAR, Art. 105: Apresamiento de un buque o aeronave pirata

³⁹³ CONVEMAR, Art. 109: Trasmisiones no autorizadas desde la alta mar

³⁹⁴ CONVEMAR, Art. 111: Derecho de persecución

específicas con las sospechas suficientes del delito de piratería, por parte de un buque aprehensor y no tiene un ámbito de temporalidad específico. Difiriendo de la retención, que se efectúa en ejecución de la legislación interna, se puede retener a buques extranjeros, debiendo notificar a su ERB al igual que las medidas adoptadas y las sanciones impuestas.³⁹⁵ En forma expresa se excluye del ejercicio de la jurisdicción penal, dejando solo esta responsabilidad a su ERB³⁹⁶ contemplándose para el caso de no haber pasado la inspección física en relación con la contaminación que amenace causar daño a los intereses del ER, contando con pruebas objetivas y claras.³⁹⁷ Para ejercer la legislación del aprehensor, esta figura marítima debe ser de temporalidad definida y la mínima posible, de común acuerdo entre el ERB y el Estado aprehensor, caso contrario es de 10 días, para luego liberar al buque y a la tripulación, una vez constituida la caución correspondiente.³⁹⁸

Distinta la aplicación de un buque apresado al de uno retenido, en el primero el Estado aprehensor o de la bandera del buque de guerra, establece la suerte y destino del bien y las personas a bordo, mientras que, en el segundo caso, el Estado aprehensor tiene un tiempo para ejercer su acción legal y luego liberar al buque y su tripulación, una vez constituida la caución pertinente. Cabe solamente indicar que se contempla a la “detención” como parte del hecho náutico de no movilizarse el buque, durante la navegación.³⁹⁹ Pese a ser figuras distintas se las ha relacionado a la incautación, la decisión de una autoridad ejecutiva o legislativa que expone a la requisa, confiscación, expropiación forzosa, en circunstancias distintas.⁴⁰⁰

Hay que especificar que la CONVEMAR hace del fundamento o los motivos, en forma aparentemente similar, debiendo distinguirse tres consideraciones particulares, como:

1. Motivos suficientes, para el caso del apresamiento por sospechas de piratería, debiendo resaltar que se señala como la sospecha, es decir, debe existir indicios o bien conjeturas o la mera apariencia de que esté presente, sea posible, este ilícito para tomar acción y reprimirlo, empezando por la aprensión, pero en este caso deben ser suficientes, es decir, bastante para lo que se considera necesario, pero, no se expresa el mecanismo para determinar si existe este criterio (Art. 106). Por tanto, también existen motivos insuficientes, para la consideración de esta figura.
2. Motivos razonables, lo cual provee el justificativo para los Estados para tomar acción:
 - a. Se desea reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes, pudiendo solicitar la cooperación de otros Estados, (Art. 108);
 - b. Si las actividades pueden causar contaminación o cambios importantes o perjudiciales, debiendo evaluar los efectos potenciales de dichas actividades e informar los resultados, (Art. 206);
 - c. Si se requiere la adopción de medidas obligatorias especiales para prevenir la contaminación causada por buques, debiendo el ER celebrar consultas apropiadas por medio de la organización con cualquier otro Estado interesado, comunicar a la organización presentando pruebas sobre las instalaciones de recepción necesarias, (Art. 211).

³⁹⁵ CONVEMAR, Art. 73: Ejecución de Leyes y reglamentos del Estado ribereño

³⁹⁶ CONVEMAR, Art. 97: Jurisdicción penal en caso de abordaje o cualquier otro siniestro de navegación

³⁹⁷ CONVEMAR, Art. 220: Ejecución por los Estados ribereños

³⁹⁸ CONVEMAR, Art. 292: Pronta liberación de buques y sus tripulaciones

³⁹⁹ CONVEMAR, Art. 18 Significado de paso; Art. 27: Jurisdicción penal a bordo de un buque extranjero, Art. 101: Definición de Piratería; Art. 111: Derecho de persecución

⁴⁰⁰ La misma figura emplea la Autoridad de los Fondos Marinos, o simplemente Autoridad, encontrándose también a la figura del embargo o ejecución en cuanto a los bienes de la Empresa, en cuanto a la condición jurídica de sus bienes. CONVEMAR, Art. 179: Inmunidad de registro y de cualquier forma de incautación; Anexo IV, Art. 13: Condición jurídica, privilegios e inmunidades

3. Motivos fundados, lo cual le provee el justificativo a los ER's para tomar acción, en el margen de la aplicación de su legislación nacional o bien, de los estándares internacionales, cuando sea necesario para:
 - a. Estimar que no se ha ejercido la jurisdicción y control apropiados por el ERB, entonces se debe investigar y tomar las medidas para corregir las falencias, (Art. 94);
 - b. Creer que el buque ha cometido una infracción a las leyes y reglamentos del ER, para el caso de efectuar el derecho de persecución, debiendo empezar mientras bien el buque o una de sus lanchas se encuentren en aguas interiores o archipelágicas, MT o ZC –solo para infracciones fiscales, migratorias, sanitarias y aduaneras-, pudiendo continuar fuera de éstas solo si no se interrumpe, (Art. 111);
 - c. Creer que la condición del buque no corresponde a lo que figura en la matrícula y los certificados del ERB, debiendo pasar inspecciones periódicas a los buques de su bandera, (Art. 217);
 - d. Creer que un buque en el MT ha violado leyes y reglamentos del ER, sea durante su paso, o en navegación en la ZEE en que se suman los estándares internacionales relacionados con la prevención de la contaminación, debiendo realizar un procedimiento que incluya la verificación de información como la identidad, puerto de registro, escalas y destinos, u otra información pertinente, inspección física del buque, hasta su retención, (Art. 220);
 - e. Creer que la condición del buque o su equipo no corresponde a los documentos, debiendo efectuar la inspección física del buque que puede ser más detallada, sin retenerlo por más tiempo del imprescindible en contaminación por vertimiento, descarga del buque en violación de normas o cualquier violación a sus normas para prevenir la contaminación, (Art. 226).

Se resalta que abordó, se cuenta con un milenar sistema disciplinado similar a la disciplina militar, que tiene un asidero mucho mayor en el tiempo, razón por la cual se contempló la figura de “motín”⁴⁰¹ como una de las más graves también, y su “tripulación amotinada” al saberse que serían sometidas al juzgamiento respectivo, por lo general acabarían engrosando las filas de la piratería.

También la piratería está relacionado con el “polizonaje”⁴⁰² que sin ser parte de la tripulación, estaba abordó y formaba parte de la revuelta o motín. En términos generales y en función a las responsabilidades como ERP, se lo considera en normas de control portuario, siendo parte de las obligaciones de la tripulación y de su capitán -en coordinación con las empresas portuarias de servicios complementarios que haya contratado y de la Autoridad Marítima- pasar inspecciones para evitar su presencia, considerándose como

⁴⁰¹ El término Motín, proviene del francés “*mutin*” que significa desobediente, insumiso. En este sentido se designaba a los marinos que se sublevaban a bordo de las naves de la autoridad regular. En español se considera al movimiento desordenado de una muchedumbre, por lo general contra la autoridad constituida.

Recuperado de <http://etimologias.dechile.net/?moti.n> y <https://dle.rae.es/mot%C3%ADn?m=form>

⁴⁰² El término Polizón proviene etimológicamente del francés “*polisson*” que se considera a un sujeto ocioso y sin destino, así como aquel que se embarca clandestinamente. En el siglo XVII se consideraba al mendigo, vagabundo debido a su argot “*polir*” que significaba robar o vender y éstos vendían las prendas que habían recibido de limosna o bien la robaban, por lo que luego se consideraban como pilluelos desobedientes o ladrones. Entonces se ha acogido a este origen y se contemplan dos acepciones primero como la persona que se embarca clandestinamente y segundo como la persona ociosa y sin destino, que anda de corrillo en corrillo. Es aquella persona que, en forma irregular, subrepticia o clandestina, y sin el consentimiento de la tripulación o su Capitán, permanece embarcado para ser transportado a otro destino desde su punto de su embarque

Recuperado de <http://etimologias.dechile.net/?polizo.n> y <https://dle.rae.es/poliz%C3%B3n?m=form>

infracción grave el facilitar, tramitar, ingresar o favorecer el ingreso de polizones a las naves.⁴⁰³ De igual forma se sanciona a los Capitanes de buques nacionales o extranjeros de tráfico internacional por la falta de precauciones para impedir el acceso a personas extrañas a sus buques.⁴⁰⁴ En el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, Código PBIP⁴⁰⁵ se establecen medidas adicionales de protección para equipaje y carga, al igual que para personal no autorizado.

La relación de la piratería con sus actores que no expresaban nacionalidad, como el caso de la apatridia⁴⁰⁶ es especial, dado que la sociedad internacional ha venido tratando a refugiados y apátridas. Algunos instrumentos internacionales⁴⁰⁷ versan sobre su régimen jurídico, orientados a la reducción hasta llegar a buscar la eliminación de la condición de apátrida. Es uno de los aspectos que debe tenerse en cuenta en las zonas ABNJ y por cuanto amerita la acción concordante con la Comunidad Internacional. Al apátrida se lo podría considerar bajo la condición de refugiado,⁴⁰⁸ pero esta figura no alcanzaba a cubrir todo el amplio campo de tal condición, solo abarcaba el aspecto de refugiados apátridas, por lo que fue necesario la especificación en un ILBI específico que contempla su definición como "... toda persona que no sea considerada como nacional suyo por ningún Estado, conforme a su legislación..."⁴⁰⁹ Sabiendo que no se puede expulsar a los apátridas -exceptuándose por razones de seguridad nacional o de orden público- se adopta esta decisión, dándole la posibilidad de presentar argumentos o pruebas de descargo.

En virtud de la correspondencia con el tema de la piratería y otros delitos en el mar, en el caso de que se tenga razones fundadas para considerar:

- a) Que hayan cometido un delito contra la paz, un delito de guerra o un delito contra la humanidad, definido en los instrumentos internacionales;
- b) Que hayan cometido un delito grave de índole no política fuera del país de su residencia, antes de su admisión en dicho país;

⁴⁰³ Reglamento de operaciones portuarias para la APPB; R. SPTMF # 421; R.O.S. # 507 de 05-AGO-2011; Art. 150. Reglamento de Operaciones Portuarias de Autoridad Portuaria de Guayaquil, R. DIGMER # 191; R.O. # 7 de 24-ENE-2003. Cap. III. 12. 10: Control de polizones; IV. 2.3 Infracciones muy graves.

⁴⁰⁴ Código de Policía Marítima, R.O. # 1202; 20-AGO-1960. Art. 370. Sec. XII.

⁴⁰⁵ El convenio SOLAS 74, mediante la Resolución 2 de la Conferencia de los gobiernos contratantes adoptó en el Capítulo XI-2 las enmiendas relativas a las medidas especiales para incrementar la seguridad y protección marítima, una de las cuales contiene el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, Código PBIP, el mismo que exige que los buques, las compañías y las instalaciones portuarias cumplir obligatoriamente las prescripciones estipuladas en la Parte "A", que entró en vigor el 1-JUL-2004. En la Parte "B" del mismo, se encuentran las orientaciones relativas a la implementación de las disposiciones sobre protección tanto del Convenio SOLAS 74 como de la Parte "A" de dicho código. Mediante la R. DIGMER # 257, R.O. # 265 de 03-FEB-2004 se implanta obligatoriamente en Ecuador.

⁴⁰⁶ Apatridia se indica como la condición de apátrida, vocablo que proviene del griego "apatridos" que significa que no tiene nacionalidad. Sus componentes léxicos son: el prefijo a- (sin), pater, (padre) e ida (hijo de), por lo que se contempla en la lengua española, apátrida se dice a una persona que carece de nacionalidad.

Recuperado de <http://etimologias.dechile.net/?apa.trida> y <https://dle.rae.es/ap%C3%A1trida>

⁴⁰⁷ Se contempla para este caso se contempla el Cap. V: Refugiados y apátridas:

1. Constitución de la Organización Internacional de Refugiados. Nueva York, 15-DIC-1946*
2. Convención sobre el Estatuto de los Refugiados. Ginebra, 28-JUL-1951
3. Convención sobre el Estatuto de los Apátridas. Nueva York, 28-SEP-1954
4. Convención para reducir los casos de apatridia. Nueva York, 30-AGO-1961
5. Protocolo sobre el Estatuto de los Refugiados. Nueva York, 31-ENE-1967

⁴⁰⁸ Tanto en la Constitución de la Organización Internacional de Refugiados. Nueva York, 15-DIC-1946, organización extinta y reemplazada por el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados, ACNUR. Convenio relativo a la situación de los refugiados; Ginebra, 28-JUL-1951; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005. Art. 39, que en forma expresa señala en situación distinta a los refugiados y a los apátridas.

⁴⁰⁹ Convención sobre el estatuto de los apátridas; suscrita en Nueva York el 28-SEP-1954, en vigor el 06-JUN-1960. Ecuador aprueba con el R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005. Art. 1.

c) Que son culpables de actos contrarios a los propósitos y principios de las Naciones Unidas

Se debe poner atención para discernir por parte del buque de guerra o de Estado, el caso de los marinos apátridas, para ser consecuente con los beneficios que se harían merecedores.⁴¹⁰

Es de particular consideración esta calidad en virtud de que se presentan gran cantidad de casos de marinos o gente de mar que, estando en cualquier tipo de circunstancia, bien lícita o en actos no lícitos, al no poder corroborar los datos que expresan a la Autoridad, o no concordar los datos con los de los Estados a los que hacen referencia, *per se* adquieren la condición de apátrida, y por tanto se debe brindar la consideración especial, más aún en el caso de estar cometiendo delitos como la piratería, en que buscan mantener en secreto su identidad aún después de estar en los procesos pertinentes.

A más de las normas internacionales globales, en la región existe la consideración de los apátridas en la Carta Andina de Promoción y Protección de los Derechos Humanos, para brindar la defensa necesaria considerándolos como sujetos de protección especial.⁴¹¹

Asimilando a la piratería, en aspectos de terrorismo⁴¹² se contempla también a los apátridas si son cometidos en naves de bandera, debiendo cada Estado adoptar las medidas necesarias para establecer su condición jurídica, teniendo los apátridas el derecho de ser puestos sin demora en comunicación con el representante más próximo que corresponda al Estado en que resida habitualmente o en el que diga residir. El concepto de terrorismo especifica a quien ejecuta ciertos actos⁴¹³ y también guarda relación con otros convenios afines con los actos de piratería, que envuelve su concepto acorde a la CONVEMAR.⁴¹⁴

Existe otro ILBI está relacionado con la piratería y terrorismo, y es el que versa sobre los mercenarios,⁴¹⁵ que en forma expresa también trata a los apátridas. Cada Estado debe adoptar las medidas necesarias para establecer jurisdicción por cualquiera de los delitos

⁴¹⁰ Ídem Art. 11" ...empleados regularmente como miembros de la tripulación de una nave que enarbole pabellón de un Estado Contratante, tal Estado examinará con benevolencia la posibilidad de autorizar a tales apátridas a establecerse en su territorio y de expedirles documentos de viaje o admitirlos temporalmente en su territorio, en particular con el objeto de facilitar su establecimiento en otro país..."

⁴¹¹ Programa de trabajo para la difusión y ejecución de la carta andina de promoción y protección de los derechos humanos; Decisión del Acuerdo de Cartagena 586; R.O.S. # 461 de 15-NOV-2004. Punto 2: en materia de implementación de la Carta Andina, punto 2,1 Mecanismo nacionales. "...mujeres, niños, niñas y adolescentes, adultos mayores, personas con discapacidad, migrantes y sus familias, personas con diversa orientación sexual, desplazados internos, personas privadas de la libertad, refugiados..."

⁴¹² Convenio para la represión de la financiación del terrorismo; suscrito en nueva York el 06-SEP-2000, en vigor el 10-ABR-2002. Ecuador ratifica con el R.O. # 257 de 22-ENE-2004. Art.7 y 9.

⁴¹³ ídem, Art. 2. *Un acto que constituya un delito comprendido en el ámbito de uno de los tratados enumerados en el anexo y tal como esté definido en ese tratado; y, Cualquier otro acto destinado a causar la muerte o lesiones corporales graves a un civil o a cualquier otra persona que no participe directamente en las hostilidades en una situación de conflicto armado, cuando, el propósito de dicho acto, por su naturaleza o contexto, sea intimidar a una población u obligar a un gobierno o a una organización internacional a realizar un acto o a abstenerse de hacerlo.*

⁴¹⁴ En el listado de convenios existe relación con los actos de piratería, acorde a la CONVEMAR, es meritorio citarlos:

1. Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, La Haya el 16-DIC-1970.
2. Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, Montreal el 23-SEP-1971.
3. Convención sobre la prevención y el castigo de delitos contra personas internacionalmente protegidas, inclusive los agentes diplomáticos, aprobada por la Asamblea General de la ONU el 14-DIC-1973.
4. Convención Internacional contra la toma de rehenes, aprobada por la Asamblea General de la ONU el 17-DIC-1979.
5. Convención sobre la protección física de los materiales nucleares, Viena el 03-MAR-1980.
6. Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, Montreal, 24-FEB-1988.
7. Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, Roma el 10-MAR-1988.
8. Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, Roma el 10-MAR-1988.
9. Convenio Internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas, New York, 15-DIC-1997.

⁴¹⁵ Convención contra reclutamiento de mercenarios; Nueva York el 04-DIC-1989, en vigor el 20-OCT-2001, Ecuador ratifica con el R.O.S. # 950 de 22-FEB-2017

cometidos abordo de un buque o aeronave de bandera o por apátridas que residan habitualmente en su territorio, solo si lo considera apropiado. Debe notificar al Secretario de la ONU en caso de que el presunto delincuente sea apátrida, al igual que al Estado que diga tener la residencia habitual.

Es posible relacionar la condición de mercenario con el tipo de la piratería dado que su concepto bien podría relacionar este delito, en función a su definición.⁴¹⁶ Esta figura se la ha venido contemplando en los escenarios navales en función de los denominados “Buques Milicianos” o “Milicias Navales” a cuya consideración especial se podría considerar en cuanto a los buques que están brindando el resguardo a las flotas pesqueras normalmente realizando pesca ilegal no declarada o no reglamentada, en protección de los buques de guerra en su rol de Policía Marítima.

Como parte de los actos que incluye a la piratería, en cuanto se trata de la toma de rehenes,⁴¹⁷ que para los apátridas, cada Estado debe adoptar las medidas necesarias para establecer su jurisdicción a más de que si las circunstancias justifican, el Estado debe adoptar las medidas para asegurar la presencia en el procedimiento penal o de extradición, debiendo iniciar la investigación inmediatamente. Al igual que para los terroristas apátridas, su detención, aprehensión o captura u otras medidas deben ser notificadas al Secretario General de la ONU a más del Estado en el que diga tiene la residencia habitual, teniendo el derecho de comunicarse con el representante más próximo del Estado que competa. Es posible adecuar las acciones piratas a las que contempla este instrumento como quien comete este delito.⁴¹⁸

Como aspecto relacionado con los actos de piratería, en el instrumento internacional relativo a la protección de personas contra la desaparición forzada⁴¹⁹ se le atribuye derechos de protección al pirata en condición de apátrida, debiendo por tanto existir la notificación inmediata en similares condiciones que las convenciones contra el terrorismo, mercenarios y toma de rehenes, pero, en este caso es de eminente protección por el Estado para el pirata.

En otro relacionado contra los actos de corrupción⁴²⁰ se contempla la situación del apátrida para el establecimiento de la jurisdicción si el delito se comete a bordo de una nave de bandera o si es cometido por un apátrida que tenga residencia habitual en su territorio. Al buscar fortalecer las medidas para prevenir y combatir eficazmente la corrupción, se promueve y facilita la cooperación internacional y asistencia técnica en su lucha.

Se reafirman las acciones que mediante la suscripción de instrumentos que buscan erradicar la piratería y el trabajo marítimo irregular, por lo que se ha suscrito y ratificado instrumentos bilaterales⁴²¹ así como con agencias especializadas,⁴²² que contemplan la participación e intercambio de observadores en ejercicios de control de piratería, pesca

⁴¹⁶ Ídem, Art. 1, que señala el concepto de mercenario enfocándose en su participación en un conflicto armado, así como circunstancias especiales que permiten acoger en la definición.

⁴¹⁷ Convención internacional contra la toma de rehenes; Nueva York el 17-NOV-1979, en vigor el 03-JUN-1983. Ecuador R.O. # 225 de 04-DIC-2003. Art. 5, 6

⁴¹⁸ Ídem, Art. 1, especifica al concepto de captor en la toma de rehenes, asimilándose a una de las acepciones atribuidas a la piratería.

⁴¹⁹ Convención internacional protección personas desapariciones forzadas; París el 20-DIC-2006, en vigor el 23-DIC-2010 y Ecuador ratifica con el R.O.S. # 959 de 22-MAY-2013

⁴²⁰ Convención de las Naciones Unidas contra la corrupción; Mérida, Yucatán, México el 11-DIC-2003, entra en vigor el 25-SEP-2008. Ecuador ratifica con el R.O.S. # 166 de 15-DIC-2005. Art. 42

⁴²¹ Acuerdo entre Ecuador y Chile sobre cooperación sector de la defensa; Resolución Convenio Internacional 5; R.O. Edición Constitucional # 53 de 28-JUN-2018. Art. 4: ámbitos de cooperación, núm. 2 Modalidades, lit. g.

⁴²² Acuerdo de cooperación con la oficina del ACNUR; Resolución Convenio Internacional 44; R.O.S. # 372 de 27-ENE-2011

ilegal rescate de personas apoyo en desastres naturales y analizar las reglas de enfrentamiento empleadas.

En el ámbito regional, existe el Acuerdo de Extradición con los Países Andinos,⁴²³ que contempla a la piratería como parte de los delitos cometidos en el mar, y abarca a la sublevación o conspiración para sublevarse a bordo de un buque en AM, contra la autoridad del capitán, el hundimiento o destrucción de un buque, las agresiones cometidas a bordo en AM, y, la desertión de la marina y ejército. Para el ámbito subregional o binacional, con Colombia⁴²⁴ y Perú⁴²⁵ se han suscrito instrumentos que versan sobre la competencia para juzgar piratas, así delinquieren fuera del país, así como la ejecución de sus sentencias y otros actos jurisdiccionales aplicables a la piratería.

Contemplando como doctrina, aunque bien, juridizado en el caso de la acción internacional, se tiene el Código de Derecho Internacional Privado o denominado también Código Sánchez de Bustamante⁴²⁶ que contempla en un capítulo a los delitos cometidos fuera de todo territorio nacional y coloca a la piratería junto a la trata de personas, comercio de esclavos, trata de negros, destrucción o deterioro de cables submarinos cometidos en AM; se expresa que el castigo será por el Estado captor, acorde a sus leyes penales, para el caso de abordajes se aplicará la ley penal de la víctima.

Se está retomando la consideración doctrinaria en cuanto a las exigencias de los Estados en la participación conjunta y coordinada para enfrentar este delito internacional. Se ha brindado especial consideración en aspectos de capacitación académica y de doctrina procedimental que incluya estos aspectos por parte de los entes que buscan la seguridad marítima así como la neutralización de los actos ilícitos.⁴²⁷ Se evidencia que las normas internas no están plenamente concordantes con la norma internacional, y sin limitar su ocurrencia al AM sino especificando que puede ser en el mar, no exige el propósito personal para los autores y se amplía a los artefactos navales y plataformas,⁴²⁸ que ampliarían el concepto especificado en la CONVEMAR.

2) Tratamiento en el orden interno

En el caso de Ecuador, existió una confusión en el trato de esta figura dado que se había considerado como tal en la legislación interna, el delito de piratería o asalto cometido a mano armada en AM, o en las aguas o ríos de la República⁴²⁹ -lo cual dista de la consideración actual-, y por consiguiente se brindaba tal calidad a la delincuencia común o

⁴²³ Acuerdo de extradición con países andinos; Codificación 1202; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005. Art. 2, núm. 22.

⁴²⁴ Tratado de Derecho Internacional Privado Ecuador Colombia; Codificación 125; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005. Art. 33

⁴²⁵ Tratado de Derecho Internacional Privado Ecuador Perú; Codificación 126; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005. Art. 34

⁴²⁶ Código de Derecho Internacional Privado Sánchez de Bustamante; Codificación 1220; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005. Cap. III: De los delitos cometidos fuera de todo territorio nacional, Art. 308, 309.

⁴²⁷ Se puede evidenciar el interés impartido por el Instituto de Derecho Internacional Humanitario de Sanremo, en cuanto a los aspectos operacionales para enfrentar el delito en el mar, el Instituto de Legislación Marítima de la OMI en Malta, y la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, UNDOC. Se ha especificado en trabajos detallados en cuanto al resurgimiento de la piratería:

1. Peryroteo Portela Guedes, Henrique; CPFG; "La vuelta de la piratería marítima"; 2009.
2. Marín Cáceres, Laura; "Otra vez el delito de piratería marítima en torno a la reforma del código penal español de 2010"; 2012
3. Sánchez Patrón, Juan; "La piratería marítima, fuerza armada y seguridad privada"; 2012
4. Fernández Sanz, Juan; "Piratería marítima: una amenaza actual"; 2013
5. Sánchez Patrón, Juan; "La legítima defensa ante la piratería marítima"; 2014;

⁴²⁸ En este caso especial y que sirviera para la presentación de la propuesta de actualización en Ecuador basado en el análisis de Marín Cáceres, Laura; "Otra vez el delito de piratería marítima en torno a la reforma del código penal español de 2010"; 2012

⁴²⁹ Código Penal, derogado, Capítulo IX; De la piratería, Art. 423.

En el COIP, norma que derogó al anterior Código Penal, se contempla en el Art. 189 al Robo, y que se había indicado que es la figura que se debería aplicar en estos casos, sin embargo, se han realizado algunas acotaciones al respecto e inclusive se viene trabajando mediante el auspicio de la academia para que se enmiende este error jurídico de errónea interpretación.

simplemente asalto a mano armada. En la norma penal vigente, si bien es cierto que se eliminó esta errónea tipificación, tampoco se consideró la definición de piratería de la CONVEMAR, limitándose a considerar al robo y sus condiciones agravadas como un delito sancionado con una pena privativa de libertad de cinco a siete años, lo cual, se está en camino de realizar la reforma legal pertinente.

Un recuento histórico de la legislación nacional, se destaca lo contemplado desde la primera norma punitiva en 1837 el delito de piratería,⁴³⁰ asignándole la pena de muerte al jefe de los piratas, los demás con una pena de 10 años de trabajos en el presidio; se debe indicar que los reos condenados eran destinados a efectuar varios trabajos especiales como es el servicio de hospitales o establecimientos públicos, o también a reparación de obras y limpieza de calles, plazas y paseos, todo esto en función a la peligrosidad del reo. En forma expresa se indicaba que sería en una de las “Islas del archipiélago de Floriana” -como se conocía al Archipiélago de Colón o Islas Galápagos-, para los casos de reclusión, prisión, destierro, confinamiento u obras públicas por más de 2 años.

La segunda, la norma de 1871⁴³¹ contempla la acción cometida sea en AM o en aguas o ríos de la República, asignándoles la pena de muerte si cometían actos con fuerza como hacer fuego, si se hubiere asesinado, se atentare contra cualquiera de las consideración de la honestidad, o si se hubiere actuado con maldad excesiva como es dejar a personas sin medios para salvarse, y a los demás, luego de ver la muerte al ejecutar la pena en su compañero, debían cumplir la pena de penitenciaría extraordinaria, -o sea podía ser penitenciaría, que no se expresaba el sitio en forma expresa, por lo que se mantuvo la Penitenciaría de Galápagos. También se incluía a los corsarios, pese a su abolición en 1856, cuyas naves pertenecieren a cualquiera de las naciones que hubiere abolido el corso, o si es en una que aún lo mantiene, no contaren con la patente legítima, lo cual hacían ilegales sus actos y aun los que negociaren con ellos incurrían en la figura de complicidad.

Ecuador suscribió un Tratado de Extradición con los Estados Unidos de Norteamérica, por cuanto se buscaba reprimir ciertos crímenes entre los que se la encontraba a la par con “...crímenes de raptó y estupro, incendio, piratería y motín a bordo de una embarcación, cuando la tripulación o porción de ella, con fraude o violencia contra el comandante, han tomado posesión del buque...”⁴³², o concordante con otros crímenes enumerados. Este instrumento continúa en vigencia sin modificación alguna, pese a que en su Carta Magna ya está prohibida la extradición de nacionales y de extranjeros por aplicación de la ciudadanía universal que propugna.⁴³³

Poco cambió con la norma de 1889⁴³⁴ en que se mantenía la pena de muerte para el capitán, jefe o patrón de los piratas, y para el resto de los delincuentes la pena de reclusión mayor extraordinaria, de igual forma por 16 años, pero adicional los trabajos que se les fuese impuestos, pero se lo asimiló a crimen o asalto cometido a mano armada, sea en AM o bien en aguas nacionales. Aparece una norma adjetiva o procedimental en ese año⁴³⁵ que

⁴³⁰ Código penal, 1837; D.L. # 0; R.A. # 1837 de 14-ABR-1837. Art. 524, 22, 33

⁴³¹ Código penal, 1871; D.L. # 0; R.A. # 1871 de 03-NOV-1871. Arts. 22, 27, 29, 129, 130, 131. Su sanción podía ser ordinaria de 4 a 8 y de 8 a 12 años, o, extraordinaria por un tiempo fijo de 16 años-, si se cumplía en los sitios con ese nombre y se les asignaba trabajos, acorde a los reglamentos respectivos

⁴³² Tratado de Extradición con Estados Unidos; Periódico Oficial # 311 de 17-NOV-1873. Art. 2, núm. 2.

⁴³³ CRE, En su Art. 66, núm. 14 como derecho de protección se contempla la prohibición de expulsión de extranjeros, al igual que en el Art. 79.- En ningún caso se concederá la extradición de una ecuatoriana o ecuatoriano. Su juzgamiento se sujetará a las leyes del Ecuador. Y, en el Art. 416, núm. 6, al propugnar el principio de la ciudadanía universal y el progresivo fin de la condición de extranjero por lo que se ha asimilado en igualdad de condición que a los nacionales y, por tanto, prohibiéndose su extradición.

⁴³⁴ Código penal, 1889; D.L. # 0; R.A. # 1889 de 04-ENE-1889. Arts. 41, 42 129, 130, 131, 132, 133, 134,

⁴³⁵ Código de enjuiciamientos, 1889; D.L. # 1; Registro Auténtico # 1889 de 04-ENE-1889. Arts. 11, 24

establecía la jurisdicción para el juzgamiento de los piratas, siempre y cuando no hubiesen sido juzgados en otra nación, así como también se especifica que debe perseguirse de oficio las conductas que se han contemplado con esta sanción de reclusión mayor extraordinaria, -que es el caso de la piratería- en que se podría seguir el juicio luego de la muerte del acusado por piratería, haciéndose extensivo contra sus herederos.

En la norma de 1906⁴³⁶ acorde al Derecho Internacional, se contempla como delito así sea fuera del territorio nacional, si se cometen a bordo de naves ecuatorianas en AM, y la pena que se imponía se mantenía con el mismo nombre como reclusión mayor extraordinaria, aclarando que se la cumplía en la penitenciaría y de 16 años, dejando de lado la pena de muerte, inclusive para el jefe, patrón o capitán pirata, pero se indica que debían pagar las costas judiciales y se les asignaban trabajos forzosos; cabe resaltar que también se les asignaba a los de menor consideración en talleres comunes pero en calidad de trabajos reglamentarios, es decir se asignaba la condición de realizar un trabajo para el beneficio de la sociedad, y también se consideraba en igualdad de punibilidad a todos los corsarios,. Otra consideración meritoria de expresar es que se le asignaba similar miramiento a quienes naveguen en buques con dos o más patentes de diversas naciones o sin patentes ni matrícula u otro documento que pruebe la legitimidad del viaje. La legitimidad de navegación era el hecho que se sancionaba con esta pena drástica. Con este marco jurídico se emite una norma interna en que se establecen atribuciones y obligaciones al Departamento de Marina del Ministerio de Guerra, Marina y Aviación, en que al encargado de la sección de Personal se le asignaba la tarea de la expedición de las “Patentes de Corso”⁴³⁷ pese a haber sido internacionalmente abolida esta figura.

En el recuento de las normas punitivas, en la norma de 1938⁴³⁸ del título contra la seguridad pública, se asigna un capítulo a la piratería, que incluía a las asociaciones ilícitas, conservación indebida de explosivos, intimidación, vagos y mendigos, instigación para delinquir, apología del delito, incendio y otras destrucciones, delitos contra los medios de transporte y comunicación, delitos contra la salud pública, y el quebrantamiento de condena y algunas ocultaciones, todos estas conductas coligadas al tipo penal que atañe a la piratería. Se mantiene similar calidad de pirata así no cometan actos de piratería, a quienes efectuaban la ilegítima navegación. Se mantenía la figura del corsario como pirata, sin distinción. Bajo esta norma también se crea la Colonia Penal de Isabela en Galápagos.

Con esta norma sustantiva, la norma adjetiva penal de 1983⁴³⁹ contemplaba a la piratería como sujeta a los órganos de jurisdicción de Ecuador, colocando en similar condición que otros delitos internacionalmente punibles como es el comercio de personas, trata de personas, trata de esclavos o destrucción o deterioro de cables submarinos y los demás delitos contra el Derecho Internacional, siempre que no hayan sido juzgados por otro Estado.

En vigencia de esta norma penal, en la norma mercantil⁴⁴⁰ se contempla la piratería en cuanto a la consideración de fletes y pérdidas de mercaderías en igual condición que el naufragio o zabordada o apresamiento por enemigos, o bien, para el caso de la interdicción

⁴³⁶ Código penal, 1906; D.S. # 1; R.O.S. # 61 de 18-ABR-1906. Arts. 10; 41, 88, 89, 90, 91, 92

⁴³⁷ Reglamento del Departamento de Marina; D.S. # 166; R.O. # 621 de 20-ABR-1928. Art. 1.

⁴³⁸ Código penal, 1938; Ley 7; R.A. # 1938 de 22-MAR-1938. Arts. 57, 339, 400, 401, 402, 403. Se mantenía la pena de reclusión mayor extraordinaria, -establecía para el capitán la pena de 8 a 12 años y los tripulantes de 4 a 8 años-, se especificaba que guardará prisión celular y se mantienen los trabajos forzados. Cabe señalar que existía reclusión dividida en mayor y menor, así como prisión, y la diferencia estaba en el régimen, así como en la cantidad de tiempo, de igual forma se dividía en ordinaria y extraordinaria.

⁴³⁹ Código de procedimiento penal, 1983; Ley 134; R.O. # 511 de 10-JUN-1983. Art. 3

⁴⁴⁰ Código de comercio, 1960; Codificación 28; R.O.S. # 1202 de 20-AGO-1960. Arts. 763, 813, 834, 870, 871, 879, 883, 954

de comercio por riesgos de enemigos o piratas. Contemplándose como avería gruesa o común⁴⁴¹, -es decir que se distribuía para todos los interesados en la aventura marítima-. También lo trata en cuanto a los se constituye causa justa para una arribada forzosa sea legítima o no, en el caso de justificarse en hechos positivos o justificables, así como para hacerse a la mar, luego de una Junta de Oficiales, caso contrario debería pagarse daños y perjuicios. También se la relaciona en el seguro marítimo y a una de las cláusulas que establece las responsabilidades y que colocan en igualdad de situaciones que la violencia, apresamiento, saqueo, orden de potencia extranjera, declaración de guerra ni represalias, aun cuando tales actos procedan a la declaración de guerra, lo cual hacía cesar los efectos del seguro, sin perjuicio de las responsabilidades de los aseguradores por daños o pérdidas antes de las hostilidades.

En este mismo año se actualiza la norma de control de las Capitanías de Puerto, el Código de Policía Marítima,⁴⁴² en forma específica se contempla al Capitán de Puerto de Guayaquil la obligación de evitar la piratería y el contrabando. Cabe señalar que en el Código Penal Militar⁴⁴³ cuya aplicación o fuero estaba orientada a los individuos de las Fuerzas Armadas, en servicio activo, contempla dentro de éstos a los militares que figuren en las filas de las unidades, que se hallen en el extranjero, asimilados, militares extranjeros que presten servicio al país, inclusive policías o militares que atenten contra la seguridad de la República o libren acción de armas contra las Fuerzas Armadas, en vista que mantenían un régimen distinto al régimen civil común. Se contempló la piratería como parte del capítulo de las infracciones contra el Derecho Internacional, y se iguala pirata con corsario. Se resalta la calidad de cómplice de aquellos que traficasen para favorecer a sus empresas.

En aspectos similares, en la norma orgánica de la función judicial se contempla para la máxima Corte de Justicia de Ecuador, en su momento la Corte Suprema, la competencia para conocer en primera y segunda instancias las causas sobre las presas marítimas, esta norma recientemente derogada.⁴⁴⁴

Cabe resaltar que, en la norma penal en vigencia en Ecuador,⁴⁴⁵ -como se ha indicado- no contempla la figura de piratería, dejando de lado finalmente la de corsario o de corso, buscándose adecuar las acciones que se estipulan en la CONVEMAR al articulado de esta norma interna, para actuar en pleno derecho y legalidad. Se ha venido trabajando en la tipificación en la norma penal de los aspectos punitivos de las normas internacionales que incluye a la piratería, acorde a la norma internacional. Está en proceso una presentación de un grupo académico relativo a estos temas a la Asamblea Nacional, que tiene la competencia de adecuar las normas legales.

La condición reacia de su tipificación en la norma penal, la fundamentan en que el tipo de la piratería se la adecua al terrorismo⁴⁴⁶ que puede ejecutarse individualmente o en

⁴⁴¹ Ídem art. 879. Se denomina avería gruesa o común diferente de avería simple, en función de las responsabilidades, los daños que, mediante deliberaciones motivadas, se causen antes o después de emprender el viaje a la nave y su carga, conjunta o separadamente, pero en beneficio común para salvarla de un riesgo de mar, los daños supervinientes por este sacrificio y los gastos originados por causa imprevista en beneficio común, incluyendo los salarios, manutención e indemnización para el rescate de los individuos de la tripulación que, estando desempeñando servicios de la nave y el cargamento, fueren presos y detenidos.

⁴⁴² Código de Policía Marítima; Codificación # 40; R.O.S. # 1202 de 20-AGO-1960. Art. 56.

⁴⁴³ Código penal militar, 1961; Codificación 27; R.O.S. # 356 de 06-NOV-1961. Arts. 1, 39, 40, 98 núm. 12. Se asigna la pena de reclusión mayor extraordinaria -debiendo resaltar que se contemplaba reclusión como perpetua, extraordinaria de 16 años u ordinaria de 8 a 12 años en la penitenciaría o prisiones militares, con un reglamento de régimen especial-, graduándose en función a la gravedad, magnitud y trascendencia, disminuyéndose a reclusión menor ordinaria, o inclusive prisión o expulsión o baja de las Fuerzas Armadas

⁴⁴⁴ Ley Orgánica de la Función Judicial, 1974; D.S. # 891; R.O. # 636 de 11-SEP-1974. Art. 13, derogada con el Código Orgánico de la Función Judicial; R.O.S. # 544 de 09-MAR-2009

⁴⁴⁵ Código orgánico integral penal, COIP; R.O.S. # 180 de 10-FEB-2014. Arts. 59, 61, 64, 65, 67, 69. 282,

⁴⁴⁶ COIP, Art. 366.- Terrorismo.

asociación, provoca terror en un sector -que sería la tripulación de la nave- con actos que pongan en peligro la vida o integridad física, causen lesiones, o se constituyan en peligro para la seguridad de los ocupantes-vida humana en el mar-, la libertad de las personas, o pongan en peligro la seguridad de los medios de comunicación o transporte -el buque o la aeronave son medios de comunicación y transporte marítimo-, valiéndose de medios capaces de causar estragos -como se hace típicamente en casos de piratería-, o se apodere, ejerza control sobre la misma por medios tecnológicos, violentos, valiéndose de la amenaza o intimidación, que destruya, derribe, cause daños o coloque artefacto capaz de destruir o incapacitar al buque o aeronave; si tales actos destruyen servicios básicos esenciales así como los servicios de transporte al igual que si se realizan transmisiones falsas, -que bien se puede efectuar en el caso de un buque o de una aeronave.

Se ha propuesto que la pena podría ser de 10 a 13 años de pena privativa de libertad, acorde al marco penal interno, y si se produce la muerte de una persona, con 26 años, en caso de acumulación de penas, hasta los 40 años, además se podría imponer eventualmente otras penas accesorias⁴⁴⁷ como la interdicción, mientras dure la pena, o la expulsión, si es extranjero, -excepto si hubiese contraído matrimonio antes de cometer la infracción-, y, prohibición de retorno al territorio hasta por 10 años, una vez cumplida la pena, lo cual permite resaltar la incidencia en otro delito como es el de “incumplimiento de decisiones legítimas de autoridad competente”, con una pena este delito de 1 a 3 años-. En el caso de que se pudiere evidenciar también afectaciones al ambiente, dentro los cuales como sanción se puede disponer la destrucción de instrumentos o efectos de la infracción o se podrá declararlos de beneficio social o interés público y autorizar su uso, que se podría efectuar con el caso de naves en piratería y siempre que confluyan con infracciones contra el ambiente. En la propuesta se justifica que se debe incrementar la gravedad de la pena a ser impuesta, bajo la consideración de empleo de material nuclear, buscando similitud o adecuación a la norma internacional y que tiene relevancia y exigibilidad jurídica.

En el instrumento de mayor consideración de planificación interna:⁴⁴⁸ el Plan Nacional de Desarrollo y acorde a la estrategia territorial nacional, se considera en el territorio marítimo, como parte de la problemática en seguridad, citando a la piratería al igual que a los demás delitos que se cometen en el mar.⁴⁴⁹ De este plan, se desprenden las directrices y lineamientos que los entes gubernamentales deben acatar, abstraer de sus objetivos y plasmar en los documentos de gestión derivados, todas las acciones, indicadores de gestión para una visualización-avaluación del avance en la consecución de los objetivos, al igual que los planes nacionales orientados a un objetivo específico. Expone como uno de los graves inconvenientes a la piratería, citando además a la sobreexplotación de recursos que

⁴⁴⁷ El COIP señala penas accesorias como son: Tratamiento, capacitación, programa o curso que el juzgador ordene; Trabajo personal no remunerado, en cumplimiento de la sentencia; No ejercer la patria potestad o guardas, por el tiempo determinado en la sentencia; Inhabilidad en el ejercicio de profesión, empleo u oficio, por tiempo determinado y una vez cumplida la pena; Permanencia en lugar determinado; Suspensión de autorización o licencia para conducir cualquier tipo de vehículo, por tiempo determinado; Penas restrictivas de los derechos de propiedad: a. Multa o en caso de incapacidad material pago por cuotas o a plazos, condonación de una parte en caso de extrema pobreza, estos valores se transfieren a la cuenta única del tesoro nacional. b. Comiso penal, sobre bienes fondos o activos instrumentos o equipos y dispositivos utilizados para financiar o cometer la infracción, el producto de la infracción o bien el producto de su transformación, así se mezclen con bienes lícitos, hasta por el valor del ilícito, y el beneficio del delito o cualquier otro bien del condenado por un valor equivalente, aun cuando no se encuentre vinculado al delito.

⁴⁴⁸ CRE, Arts. 261 núm. 4, 275, 277 núm. 2, 279 y 280 El cuarto Plan Nacional de Desarrollo, acorde con la Constitución se contempla el Plan Nacional para el Buen Vivir 2017 2021; en la Estrategia Territorial Nacional, Cohesión territorial con sustentabilidad ambiental y gestión de riesgos, Balance, Territorio Marino Costero. Tienen como origen el Plan Quinquenal, creado en la Academia de Guerra de la Armada en la época de 1970, pero que fuera poco a poco dejado de lado por los gobiernos. Síntesis del modelo de Territorio actual en Galápagos, Mapa 12. Este contempla nueve objetivos distribuidos en los tres ejes: Derechos para todos durante toda la vida, economía al servicio de la sociedad y Mas sociedad, mejor Estado.

⁴⁴⁹ Ídem. Pp. 119. "...tráfico de combustible, transporte ilegal de mercadería, informalidad en el transporte de carga, pasajeros y turismo, drogas, piratería, robo de embarcaciones, pesca ilícita, contrabando de armas, y en ocasiones hay incursión de naves extranjeras en aguas ecuatorianas..."

crea peligro de extinción de especies, produce afectaciones a la soberanía alimentaria por la pesca ilícita creando inseguridad, coligadas al tráfico de combustible, transporte ilegal de mercaderías, informalidad en el transporte de carga, pasaje y turismo, drogas, robo de embarcaciones, así como contribuye en las incursiones de naves extranjeras en aguas nacionales para satisfacer con estos ilícitos fines.

Con el nivel de ley orgánica⁴⁵⁰ también se ha buscado contemplar acciones de control, neutralización o erradicación de la piratería, mediante la coordinación intersectorial y entre niveles de gobierno, resaltando la responsabilidad del Estado, en el marco de sus competencias, especialmente en las zonas de frontera, debiendo resaltar que ésta se la comprende la calificación de “Zonas de Seguridad” y se especifica que en el ámbito marítimo es de 10 NM desde el límite fronterizo hacia el interior⁴⁵¹. Pese a citarse, esta consideración no se adecua a los aspectos contemplados en la norma bajo la figura de la piratería.

En el aspecto mercantil bajo los aspectos de avería gruesa se contempla a los efectos invertidos en el rescate de la nave o su carga, alimentos y gastos hasta cuando dure el apresamiento o etapa de rehenes, y, los gastos necesarios en su prisión, hasta que se restituya a su sitio habitual de trabajo y residencia, y, en cuanto al contrato de seguro que se entiende incluido en el riesgo los peligros que provengan como consecuencias de la navegación que incluyen a la piratería.⁴⁵²

En la norma sustantiva civil⁴⁵³ existe la consideración a las presas hechas por piratas o insurgentes y la condición de no transferir el dominio, debiendo restituirse a sus dueños, pagando el premio de salvamento, regulando el valor como en casos análogos a la guerra internacional.

En la actividad diaria se considera a la piratería como aspecto al que se debe dar prioridad. Por parte de la Autoridad Portuaria Nacional y del Transporte Acuático⁴⁵⁴ el Director de Puertos, debe asesorar en incidentes de piratería, sabotaje y terrorismo.

Se ha contemplado en la planificación espacial marino costera⁴⁵⁵ las medidas de respuesta ante la piratería, cuando fallan las medidas de prevención, asignando a la Autoridad Marítima entre sus competencias, al igual que el combate a las actividades ilícitas en el mar, como la delincuencia común, el narcotráfico, tráfico de combustibles, tráfico de personas, acción de Autoridad Marítima contemplada para la seguridad integral del Estado, como parte de los fundamentos para el ordenamiento del espacio marino costero, luego de analizar la caracterización del espacio marino costero, y la situación espacial marino costera.

En la recién creada ley Orgánica de Navegación,⁴⁵⁶ tampoco se cita los aspectos de los delitos, en vista de que única y exclusivamente debe estar en el Código Orgánico Integral

⁴⁵⁰ Ley orgánica de desarrollo fronterizo; Ley 0; R.O.S. # 243 de 17-MAY-2018. Art. 23, núm. 4.

⁴⁵¹ Ley de seguridad pública y del estado; R.O.S. # 35 de 28-SEP-2009. Arts. 38 y 39.

⁴⁵² Código de comercio; R.O.S. # 497 de 29-MAY-2019. Arts. 1087 y 1172; se incluye “...los peligros derivados de las condiciones del tiempo, incendio, piratas, ladrones, asaltantes, capturas, naufragios, varamientos, abordajes, cambios forzados de ruta, apresamiento, saqueo, requisamiento por orden de la autoridad administrativa, retención por orden de potencia extranjera, represalia y, en general, todos los casos fortuitos que ocurran en el mar u otros medios...”

⁴⁵³ Código civil; Codificación 10; R.O.S. # 46 de 24-JUN-2005. Art. 657 y 658

⁴⁵⁴ Estatuto por procesos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; A. MTOP # 59; R.O.E.E. # 361 de 26-AGO-2015

⁴⁵⁵ Plan de ordenamiento del espacio marino costero 2017 2030, R. CIM # 2; R.O.E.E. # 320 de 02-MAR-2018

⁴⁵⁶ Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos; LONSEA; R.O.S. #472 del 14-JUN-2021

Penal, COIP,⁴⁵⁷ como única norma penal, caso contrario será ineficaz meramente declarativa, aun cuando se contemple en otras normas legales o instrumentos internacionales. En la norma de navegación, al citar los delitos se limita a expresar como atribución y competencia de la Policía Marítima en el ejercicio del derecho de persecución ante el indicio de delitos así como en la aprehensión en flagrancia,⁴⁵⁸ y poner a órdenes de la autoridad competente. En cuanto al uso progresivo de la fuerza ante un delito señala que debe emplearse las normas de comportamiento, niveles de uso progresivo de la fuerza, bajo los principios de legalidad, necesidad y proporcionalidad.⁴⁵⁹

En el caso de la judicialización de delitos en el mar, se tiene un gran inconveniente, y es que se cuenta con una disposición constitucional en cuanto a la temporalidad para el inicio de la judicialización, que constitucionalmente se especifica en 24 horas,⁴⁶⁰ sin embargo, en la AM, es imposible cumplir estos aspectos, por la distancia, y los medios empleados que no permiten arribar a puerto en dicho lapso, generando inconvenientes en la prosecución procesal. Al exceder este tiempo, se incurre en violación al debido proceso y deja insubsistente la prisión preventiva. Se continúa sustanciando el proceso sin los infractores y eso ha permitido la impunidad. Mediante conversaciones con los entes de Fiscalía y de la Judicatura, se ha contemplado el mecanismo para que se considere como conducción de la nave y tripulación a puerto⁴⁶¹ en salvaguarda de la vida humana en el mar, en caso de algún delito, por lo que al arribar empieza a correr las 24 horas, con el soporte de legislación comprada como en este caso de Colombia, en aplicación de una sentencia de la Corte Constitucional, que especifica que el tiempo empieza a contarse a partir de la llegada a puerto colombiano.⁴⁶² Es una salida parche vista, se carece del soporte legal para los casos de aprehensiones en la mar y que es otro de los puntos que se ha planteado la reforma y que está en trámite de discusión.

Como se puede evidenciar, en el orden interno, no se ha acogido la figura expresa de la piratería, pese a ser citada en algunas normas nacionales. Se podrá contar con la consideración mercantil, civil, de control fronterizo, inclusive de planificación, pero se enfocan en sus consecuencias en paliar sus resultados, pero no permite contribuir con la neutralización o eliminación que se busca y promulgan todos los entes internacionales, bajo el principio de la universalidad en su represión, es decir el apresar la nave pirata, aprehender a los piratas y judicializar ante los tribunales imponiendo penas acordes o concordantes con los estándares internacionales. Mientras no se cuente con la tipificación en la norma penal, no se podría actuar en forma eficiente, efectiva y peor eficaz, en su combate y erradicación.

En cuanto a estadísticas o registro de incidencia de actos de piratería, pese a contar con el reporte de actos de asalto o robo armado a embarcaciones especialmente de tráfico internacional fondeadas en las áreas de cuarentena o en el ingreso en aguas restringidas o someras del Golfo de Guayaquil, esto no se acoge al tipo específico de CONVEMAR y, en

⁴⁵⁷ Código orgánico integral penal, COIP; R.O.S. # 180 de 10-FEB-2014

⁴⁵⁸ LONSEA, Art. 10, núm. 6 y 7

⁴⁵⁹ LONSEA, Art. 112

⁴⁶⁰ CRE, Art. 77, núm. 1: La privación de la libertad se aplicará excepcionalmente cuando sea necesaria para garantizar la comparecencia en el proceso, o para asegurar el cumplimiento de la pena; procederá por orden escrita de jueza o juez competente, en los casos, por el tiempo y con las formalidades establecidas en la ley. Se exceptúan los delitos flagrantes, en cuyo caso no podrá mantenerse a la persona detenida sin fórmula de juicio por más de veinticuatro horas. El juez podrá ordenar medidas cautelares distintas a la prisión preventiva.

⁴⁶¹ LONSEA, Art. 113

⁴⁶² Sentencia C-239/12, la Sala Plena de la Corte Constitucional, administrando justicia que en la parte pertinente indica "...el entendido de que la puesta a disposición de las personas capturadas durante la interdicción marítima ante el juez de control de garantías y la definición de su situación jurídica, deberá desarrollarse en el menor tiempo posible, sin que en ningún caso exceda las 36 horas siguientes a la llegada a puerto colombiano...".

cuanto a la incidencia de este tipo de actos de robo armado, se los judicializa en la misma calidad que la efectuada en tierra, sin mayor incidencia en el mar.

No obstante, la norma consuetudinaria de la competencia del ERB para autorizar el procedimiento, existe la salvedad ante el Consejo de Seguridad en que, mediante una resolución, acorde con el Capítulo VII de la Carta de la ONU,⁴⁶³ que autoriza expresamente la visita y otras opciones para la jurisdicción, como uno de los aspectos que amenacen a la paz y seguridad internacional.

b. Tráfico de sustancias estupefacientes o psicotrópicas por mar

Este aspecto de actualidad de la realidad social, como un ilícito que más interés está requiriendo, pese a indicarse que no son de aquellos gravísimos que los Estados se obligan como "*Delicta iuris getium*" a penar y perseguir según las normas del derecho tanto interno como internacional,⁴⁶⁴ debido a su crueldad o impacto en la sociedad,⁴⁶⁵ así se puede evidenciar en el listado de los instrumentos internacionales suscritos bajo el marco de la ONU,⁴⁶⁶ se enfocará en los que tiene mayor incidencia en el sector o bien, están relacionados con un mayor los principios, procedimientos y protocolos que se han adoptado.

Para su verificación se deben seguir las mismas normas que están establecidas en la CONVEMAR, para ejercer el derecho de visita e inspección de la nave, solo con el cometimiento del ERB. No obstante, no existe un criterio unificado para establecer la autoridad para ejercer el derecho de visita, así como su detención, así también no hay consenso para especificar las medidas a adoptarse en la ZC, ya como aguas internacionales exceptuando los fines fiscales, sanitarios, aduaneros y migratorios. En este caso, se lo especifica como parte de alguno de estos aspectos de jurisdicción del ER.

Hay que resaltar que la práctica internacional ha acogido lo estipulado en la CONVEMAR⁴⁶⁷ en cuanto a la jurisdicción penal abordado en MT y AI, con las excepciones y en este caso, expresamente para contribuir a la represión del tráfico ilícito de

⁴⁶³ Carta de la ONU, Capítulo VII, Art. 39

⁴⁶⁴ LEANDRO, Antonio; "Mare e sicurezza"; Maggiore, Antonello, Col.; "Il contrasto al traffico illecito via mare di sostanze stupefacenti"; Cacucci Editore, Bari, Italia, 2018; pp. 83-96.

⁴⁶⁵ Entre los delitos que se consideran en tal calidad se encuentran aquellos que son perseguidos en la actualidad acorde al Art. 5 del Estatuto de Roma: genocidio; crímenes de lesa humanidad, crímenes de guerra, y, agresión, a estos se le suma la piratería. Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional; Roma el 17-JUL-1998, Ecuador ratifica con R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005. Y sus enmiendas con D.E. # 735; R.O.S. # 502 de 05-JUN-2019

⁴⁶⁶ Sin embargo, en virtud de que la aplicación de los opiáceos, no están dentro de las sustancias sujetas a fiscalización de considerable incidencia o con relevancia en el sector, se enfoca en los tres primeros instrumentos al control de la ONU y de los que Ecuador es parte:

1. Convención única sobre estupefacientes de 1961; D.S. 1153; R.O.# 320 de 27-AGO-1964
2. Convenio sobre sustancias psicotrópicas; Convenio 0; R.O. # 404 de 03-OCT-1973
3. Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas; Codificación 1247; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005
4. Convenio "Rodrigo Lara Bonilla" entre los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, sobre Cooperación para la Prevención del Uso Indebido y la Represión del Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas; Acuerdo Ministerial 625; R.O. # 862 de 28-ENE-1988
5. Plan andino de cooperación para la lucha contra las drogas ilícitas y delitos conexos; Decisión del Acuerdo de Cartagena 505; R.O. # 385 de 07-AGO-2001
6. Convención interamericana contra la corrupción; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005
7. Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005
8. Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005.

⁴⁶⁷ CONVEMAR, Art. 77 núm. 1 lit. d); Jurisdicción penal a bordo de un buque extranjero

estupefaciente y de sustancias sicotrópicas. Mientras que en el AM todos los Estados deben colaborar para reprimir este ilícito.⁴⁶⁸

Pese a haberse especificado acciones internacionales directas para el caso de la piratería, no existen disposiciones que obliguen al abordaje en casos de duda, motivos razonados, fundados o suficientes de que se esté efectuando tráfico ilícito de estupefacientes y sicotrópicas en aguas más allá de la jurisdicción de los Estados. Únicamente se lo puede efectuar con el consentimiento expreso del ERB, conforme a la UNODC.⁴⁶⁹ Cada ER tiene tratamiento distinto en relación al tema, por lo cual se evidencia la necesidad de ampliar y especificar la aplicación del 6-PCR.

1) Tratamiento internacional

Es pertinente resaltar que la Comunidad Internacional ha suscrito acuerdos con la finalidad de que se efectúen acciones particulares, para dar cumplimiento con los principios, fines, propósito y objeto de dichos instrumentos internacionales, bien como la creación de una oficina para la integración de la información antidrogas a ser recolectada en los puertos y aeropuertos de Ecuador y coordinar acciones con otras entidades nacionales e internacionales en la lucha contra el narcotráfico; mediante el apoyo económico en calidad de donación de recursos especialmente para mantener el sistema computarizado de información, separado de cualquier entidad gubernamental o policial operativa, se le provee de una organización específica y se especifica lo relacionado al personal más idóneo, a quien se le capacitará y entrenará y consiguientemente deberá permanecer en el sistema por un tiempo determinado debiendo tener una evaluación periódica; en similares consideraciones para el caso de la preparación y remisión de un informe relativo a la extensión de cultivos ilícitos en el territorio y de igual forma para fortalecer el control de los contenedores en los puertos marítimos para evitar el tráfico de drogas y otras actividades ilícitas conexas,⁴⁷⁰ bajo la consideración del programa de control de contenedores, dada la amplia aceptación que ha tenido este mecanismo para el transporte de carga en la actualidad; en estos casos, es importante la participación con la UNODC, previa la suscripción de una Carta de Entendimiento entre las partes.⁴⁷¹

Por ser pertinente, señalar en cuanto a la jurisdicción penal abordo de un buque de otra bandera que en tránsito en AI o que pase por el MT -zona en la que el Estado puede emitir normas y dar la publicidad pertinente, para el paso inocente en las materias que se desean precautelar, pero no en relación con el tipo de buque, su construcción o equipamiento, excepto si se tienen normas o estándares generalmente aceptados-, contemplándose dicha jurisdicción penal para el caso en que sea necesario adoptar medidas como la detención de personas o realizar investigaciones abordo, en relación con un delito cometido, o, para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes o de sustancias psicotrópicas, sin afectar la

⁴⁶⁸ CONVEMAR, Art. 108; Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas

⁴⁶⁹ UNODC; "Delincuencia Marítima: Manual para los profesionales de la Justicia Penal", pp. 166

⁴⁷⁰ Existen instrumentos internacionales específicos como son: el Acuerdo entre el Gobierno del Ecuador y el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica para la creación de una Sección de Información Portuaria y Aérea (S.I.P.A.) o *Joint Information Coordination Center (J.I.C.C.)*; R.O. # 119 de 30-JUL-1997; el Acuerdo de cooperación entre el Gobierno de la República del Ecuador y la Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito, para la preparación de un informe sobre la existencia de cultivos ilícitos en el Ecuador, suscrita el 2005; R.O. # 490 de 13-JUL-2011; y, el Convenio de cooperación interinstitucional entre el Gobierno del Ecuador y la Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito para la implementación del programa de control de contenedores en los puertos marítimos del Ecuador; R.O. # 492 de 15-JUL-2011

⁴⁷¹ La *United Nations Office on Drugs and Crime, UNDOC*, establecida en 1997 como la Oficina para el Control de Drogas y Prevención del Crimen, siendo cambiado su nombre en 2002, se constituye un apoyo a los Estados en la prevención del delito la justicia penal, el terrorismo internacional y la corrupción política, mediante: investigación, orientación y apoyo a los gobiernos en la adopción e implementación de tratados y protocolos relacionados

Recuperado de https://en.wikipedia.org/wiki/United_Nations_Office_on_Drugs_and_Crime

adopción de otras medidas para proceder a realizarlas en el buque, notificando al agente diplomático o consular de la bandera, pero, sin afectar los intereses de la navegación, y, solo si procede de AI, no está permitido realizarlo⁴⁷² si se ha cometido antes de ingresar al MT y sin entrar a AI.

Ahora bien, en la ZC se tienen competencia para los ilícitos: fiscales, migratorios, aduaneros y sanitarios,⁴⁷³ pero que sean cometidos en su territorio -incluido su MT-, lo cual, se puede adecuar a los aspectos que el tráfico irregular o ilegal de mercaderías al contemplar a los estupefacientes o psicotrópicas como tales, y por tanto se podrían generar de jurisdicción para el ER, sea como aspectos ilícitos de contribuciones fiscales o de evasión aduanera y de igual forma, se contemplaría lo sanitario, al carecer del aval para realizar el movimiento de estas sustancias.

Para la ZEE⁴⁷⁴ se contemplan aspectos que afecten a la soberanía para exploración, explotación, conservación y administración de recursos vivos y no vivos, así como la generación de energía del mar, pero no se especifica nada sobre el ámbito punitivo de estupefacientes o psicotrópicas -y no se acoge a la interpretación *sui generis* de la ZC-, por ende, al tratarse del ámbito penal en el que el principio de la legalidad prima, y que, no se podría contemplar nada que no haya estado previamente especificado en norma penal alguna, no cabría tal extensión, y entonces, se debería acoger lo que se especifica en la CONVEMAR así como en otras normas internacionales al respecto para AM -en que se goza de las libertades específicamente determinadas-,⁴⁷⁵ por lo cual en esta área, la colaboración, coordinación y cooperación es fundamental, teniendo en cuenta la obligatoriedad que todos los Estados deben reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y psicotrópicas realizadas por buques en AM -y entonces por extensión en la ZEE-.⁴⁷⁶

Así, un Estado en ejecución de acciones de Policía Marítima, al contar con motivos razonables o fundados, -y nótese que en la norma contenida en este artículo se especifica en plural, es decir que se debe contar con más de una circunstancia, indicio, evidencia o elemento de convicción que pueda transformarse en prueba en el proceso penal respectivo- o con duda razonable, podrán solicitar la autorización a la bandera para efectuar el derecho de visita, efectuar la inspección correspondiente y poner fin a la ejecución de dicho ilícito, resaltando que para el caso del apresamiento o retención de naves, sus tripulaciones y dichas naves deben ser liberados con prontitud, luego de la constitución de las garantías pertinentes, y con la notificación al ERB.⁴⁷⁷

En las convenciones de la ONU sobre estupefacientes de 1961⁴⁷⁸ y al instrumento que trata sobre sustancias psicotrópicas de 1971⁴⁷⁹ se puede evidenciar que como estupefaciente se entiende a “...cualquiera de las sustancias de las Listas I y II, naturales o sintéticas...”, como sustancia sicotrópica “... cualquier sustancia, natural o sintética, o cualquier material natural de la Lista I, II, III, o, IV...”, así como por preparado a “...i) toda solución o mezcla, en cualquier estado físico que contenga una o más sustancia psicotrópica, o ii) una o más sustancias sicotrópicas en forma dosificada...”; se habla de las listas pero con

⁴⁷² CONVEMAR, Art. 27.- Jurisdicción penal a bordo de un buque extranjero

⁴⁷³ CONVEMAR, Art. 33.- Zona contigua

⁴⁷⁴ CONVEMAR, Art. 56.- Derechos, jurisdicción y deberes del Estado ribereño en la zona económica exclusiva

⁴⁷⁵ CONVEMAR, Art.- 87.- Libertad de la alta mar

⁴⁷⁶ CONVEMAR, Art. 108.- Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas. De igual forma en la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, Art. 17.- Tráfico ilícito por mar, núm. 2.

⁴⁷⁷ CONVEMAR, Art. 73.- Ejecución de leyes y reglamentos del Estado ribereño

⁴⁷⁸ Convención única sobre estupefacientes de 1961; en vigor el 13-DIC-1964, Ecuador con D.S. # 1153; R.O.# 320 de 27-AGO-1964

⁴⁷⁹ Convenio sobre sustancias psicotrópicas de 1971; Viena, el 20-FEB-1971. Ecuador con R.O. # 404 de 03-OCT-1973

modificaciones. De igual forma por tráfico ilícito “... *el cultivo o cualquier tráfico de estupefacientes, contrarios a las disposiciones de la presente convención...*”,⁴⁸⁰ siendo contemplado en la norma posterior como “...*la fabricación o el tráfico de sustancias sicotrópicas contrarios a las disposiciones del presente Convenio...*”, ahora ya considerando al cultivo por fabricación para sicotrópicos.

De igual forma trata a las sustancias sujetas a fiscalización, acorde al listado contemplado I, II, III, y, IV; estableciendo la obligación de cooperar con los demás Estados para limitar a los fines médicos y científicos,⁴⁸¹ comprometiéndose a luchar con el tráfico ilícito, teniendo debidamente su ordenamiento jurídico.⁴⁸² También se especifica disposiciones especiales para el comercio internacional, la distribución y se ahonda en cada una de los elementos considerados como estupefacientes y las diversas actividades relacionadas: cultivo, fabricación, comercio, importación, exportación, etc. Ahora para el caso de sicotrópicos se emite el alcance a la fiscalización con licencias, registros, prohibición y restricciones a la exportación e importación, inspección, informe que deben suministrarse por las partes, y disposiciones penales,⁴⁸³ la limitación a fines científicos y médicos, la administración especial; entre otras, debe resaltarse la lucha contra el tráfico ilícito, mediante la coordinación de la acción preventiva y represiva, mediante un servicio apropiado cooperando con otros Estados y con las Organizaciones Internacionales competentes, cuidando que se remitan los autos para que se ejerza la acción judicial.⁴⁸⁴

Se contempla la aprehensión y el decomiso para los casos de los estupefacientes, al igual que para sicotrópicos, sustancias y utensilios empleados en la comisión de delitos,⁴⁸⁵ aspectos que tienen una incidencia especial en el accionar marítimo al tratarse de los buques como el medio por el cual se puede llegar a consumar el hecho, al ser el medio de transporte que se lo emplea; entonces en esta norma se expresan conductas que deben ser “...*definidas, perseguidas y sancionadas de conformidad con la legislación nacional...*”, es decir, como delitos y que, especialmente en el mar, se contempla en sus características a la “...*distribución, despacho por cualquier concepto, corretaje, expedición, expedición en tránsito, transporte, importación y exportación de estupefacientes, no conformes a las disposiciones de esta Convención...*” y esto, a reserva de que un Estado pueda especificar que no se constituye punible y por ende a la adopción de acciones para prevenir, neutralizar y sancionar los incumplimientos verificados.

Como parte del control, contempla medidas de fiscalización y de inspección, mismas que deben ser observadas en la mar, al momento de realizar una inspección y visita en casos que tengan relación con estupefacientes, incluyendo sus botiquines⁴⁸⁶ resaltando que la posesión está prohibida sin la autorización legal.⁴⁸⁷ Así en su articulado contempla las disposiciones penales en forma específica a las cuales se debe ceñir el accionar de los Estados.⁴⁸⁸ En condiciones similares se expresan las disposiciones específicas.⁴⁸⁹ Entonces, se considera como delito si comete acciones contrarias a lo estipulado en normas adoptadas en cumplimiento de las obligaciones impuestas, así como la participación deliberada o

⁴⁸⁰ Convención de 1961, Art. 1 Definiciones: lit. j), y, lit. l)

⁴⁸¹ Convención de 1961, Art. 4.- Obligaciones

⁴⁸² Convención de 1961. Art. 35.- Lucha contra el tráfico ilícito

⁴⁸³ Convenio de 1971, Art. 3

⁴⁸⁴ Convenio de 1971, Art. 21.- Lucha contra el tráfico ilícito, lit. a).

⁴⁸⁵ Convención de 1961. Art. 37.- Aprehensión y decomiso; Convención de 1971, Art. 22.- Disposiciones penales.

⁴⁸⁶ Convención de 1961. Art. 32.- Disposiciones especiales relativas al transporte de drogas en los botiquines de buques o aeronaves de las líneas internacionales.

⁴⁸⁷ Convención de 1961- Art. 33.- Posesión de Estupefacientes

⁴⁸⁸ Convención de 1961, Art. 36, los actos que se consideran como delitos, especialmente a reserva de cada Estado.

⁴⁸⁹ Convenio de 1971, Art. 22.- Disposiciones penales, en similar circunstancia, a reserva de cada Estado.

confabulada al igual que la tentativa; estos delitos deben ser contemplados como delitos graves y por ende sancionados con prisión, al igual que la circunstancia de cometimiento en varios Estados, en que sin contrariar el principio de “*Non bis in idem*”, cada uno de los actos son contemplados en forma separada, como un delito distinto.

Como se pudo observar en los dos primeros instrumentos, que versan sobre materia similar, se suscribe un nuevo tratado⁴⁹⁰ que acoge la preocupación creciente por la producción demanda y tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, con afectaciones a la salud y bienestar humano, por su incidencia en la sociedad minando sus bases socioculturales y políticas, tanto del sitio de origen como del destinatario o de consumo final, lo cual crea fortunas considerables y deriva en que se socaba las decisiones políticas que afectan a la vida misma de los Estados y sus sociedades, por lo cual es necesario mejorar las medidas para suprimir este flagelo de la humanidad.

Entonces con el fin de complementar y fortalecer los mecanismos estipulados en las dos primeras convenciones citadas, y, con el fin de mejorar los aspectos penales para suprimir estos ilícitos, se efectúan las definiciones debiendo resaltarse:

- Estupefaciente “...*cualquiera de las sustancias, naturales o sintéticas, que figuran en la Lista I o la Lista II de la Convención Única de 1961 sobre Estupefacientes y en esa Convención enmendada por el Protocolo de 1972 de Modificación de la Convención Única de 1961 sobre Estupefacientes...*”,
- Sustancia sicotrópica a “...*cualquier sustancia, natural o sintética, o cualquier material natural que figure en las Listas I, II, III, o IV del Convenio sobre Sustancias Psicotrópicas de 1971...*”
- Tráfico ilícito como “...*delitos señalados en los párrafos 1 y 2 del artículo 3 de la presente Convención ...*”, es decir amplia la definición en forma radical de lo examinado en las dos convenciones anteriores.⁴⁹¹

En cuanto a las sanciones⁴⁹² se especifica la proporcionalidad de la pena acorde a la gravedad del delito, especificándose aspectos que permiten ubicarlo axiológicamente en este sentido, contemplando para penas leves medidas de re-educación e inserción a la sociedad pertinentes, penas de prisión y específica a otras formas de privación de libertad, sanciones pecuniarias y decomiso o sea “...*la privación con carácter definitivo de algún bien por decisión de un tribunal o de otra autoridad competente ...*” al igual que dispone la obligatoriedad de contemplar un plazo de prescripción prolongado y que debe extenderse en función de circunstancias particulares como la elusión del presunto infractor, resaltando que no deben ser categorizados como delitos políticos, fiscales o políticamente motivados.

Entonces, se cuenta con otro instrumento de mayor cobertura, que abarca a los anteriores pero sin anularlos, los complementa, se vale de las disposiciones emitidas por éstos y las amplia, es de mayor aplicación al considerar o englobar a los anteriores en uno solo, y, por otra parte, incluye a la Comisión de Estupefacientes del Consejo Económico Social,⁴⁹³ que es la encargada de verificar el funcionamiento de los aspectos de la convención, presentar con una orientación estratégica sugerencias y recomendaciones acorde con los exámenes

⁴⁹⁰ Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas de 1988; suscrito en Viena el 20-DIC-1988 y entra en vigor el 15-ABR-1992. Para Ecuador ratifica este instrumento contemplando como Codificación 1247; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005

⁴⁹¹ Convención de 1988, art. 1 Definiciones, lit. f), l), m), n), y, r), Art. 3.- Delitos y sanciones.

⁴⁹² Convención de 1988, Art. 3.- Delitos y sanciones

⁴⁹³ Convención de 1988, Art. 21.- Funciones de la comisión

de las partes, mientras que la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes⁴⁹⁴ se constituye en el mecanismo de ejecución de acciones para optimizar resultados y emitir recomendaciones para adoptar medidas más estrictas o apropiadas acorde a los lineamientos de la convención. También contempla la extradición⁴⁹⁵ y la asistencia judicial recíproca⁴⁹⁶ para cumplir con actos y acciones judiciales tanto sustantivas como formales, resaltando las formas de cooperación y capacitación,⁴⁹⁷ adicional a otro aspecto que se aplica en forma periódica en los aspectos en la mar, entregas vigiladas.⁴⁹⁸

Lo que es de mayor aplicación por su importancia en el tráfico ilícito por mar, y que acoge los aspectos de ERB, en que, si es en buque de su bandera, debe solicitar asistencia a otro Estado -ante la imposibilidad del buque para hacerlo por sus propios medios-; y para el caso de buques de otra bandera, se debe solicitar la autorización a su ERB para adoptar medidas adecuadas. Acoge y auspicia la adopción de procedimientos entre las partes para agilizar su control o volverlos más eficaces, por parte del buque de guerra o de Estado “requirente”, siempre resguardando aspectos fundamentales como la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de la nave y la carga, no afectar los intereses comerciales ni jurídicos, pudiendo condicionar en función del establecimiento de la responsabilidad derivada, y, de igual forma se estipula la formalidad de especificar a una Autoridad a cargo de la acción de respuesta expedita por parte del Estado. Por otra parte, como es un aspecto normal en cuanto al accionar marítimo y en este caso no es excepción, la notificación o comunicación al ERB que debe ser inmediato, a fin de que se brinden las garantías y se efectivice la colaboración gubernamental correspondiente, pero siempre, teniendo el cuidado de no interferir en derechos de un ER o en el ejercicio de su competencia, siempre y cuando esté acorde al Derecho Marítimo Internacional vigente.

Para reafirmar lo expresado, al igual que para zonas de puertos y muelles, así como en los puntos de control fronterizo en zonas y puertos francos, se resalta aspectos que son conocidos y aplicados bajo la figura de la libre plática al arribo y de la inspección previa por parte de una comitiva que se encarga de la verificación de los aspectos fiscales, migratorios, aduaneros y sanitarios del buque previo a empezar su tiempo en plancha, ahora sumado la autoridad antinarcóticos, y lo propio para la zarpa, en la inspección de seguridad de zarpe, en que debe pasar una verificación que comprende todos los aspectos citados, así como al zarpe a las naves de carga, pasaje o recreo y pesqueros, aeronaves y vehículos, controlando bienes y personal, sea tripulación o pasaje. La autoridad marítima es la primera, así como la última al arribo y zarpe de un buque respectivamente, dado que por seguridad que comprende una condición integral, debe abarcar todos los aspectos en su conjunto.

Se transcribe por su importancia las disposiciones para aspectos operacionales marítimos:⁴⁹⁹

Art. 17.- Tráfico ilícito por mar

⁴⁹⁴ Convención de 1988, Art. 22.- Funciones de la junta

⁴⁹⁵ Convención de 1988, Art. 6.- Extradición

⁴⁹⁶ Convención de 1988, Art. 7.- asistencia judicial recíproca

⁴⁹⁷ Convención de 1988, Art. 9.- Otras formas de cooperación y capacitación

⁴⁹⁸ Convención de 1988, Art. 11.- Entrega vigilada "...la técnica consistente en dejar que remesas ilícitas o sospechosas de estupefacientes, sustancias psicotrópicas, sustancias que figuran en el Cuadro I o el Cuadro II anexos a la presente Convención o sustancias por las que se hayan sustituido las anteriormente mencionadas, salgan del territorio de uno o más países, lo atraviesen o entren en el, con el conocimiento y bajo la supervisión de sus autoridades competentes con el fin de identificar a las personas involucradas en la comisión de delitos tipificados de conformidad con el párrafo 1 del artículo 3 de la presente Convención..."

⁴⁹⁹ Convención de 1988, Art. 17.- Tráfico ilícito por mar; Art. 18.- Zonas y puertos francos.

1. *Las Partes cooperarán en todo lo posible para eliminar el tráfico ilícito por mar, de conformidad con el Derecho Marítimo Internacional.*
2. *Toda Parte que tenga motivos razonables para sospechar que una nave de su pabellón, o que no enarbole, ninguno o no lleve matrícula, está siendo utilizada para el tráfico ilícito, podrá solicitar asistencia de otras Partes a fin de poner término a esa utilización. Las Partes a las que se solicite dicha asistencia la prestarán con los medios de que dispongan.*
3. *Toda Parte que tenga motivos razonables para sospechar que una nave que esté haciendo uso de la libertad de navegación con arreglo al Derecho Internacional y que enarbole el pabellón o lleve matrícula de otra Parte, está siendo utilizada para el tráfico ilícito, podrá notificarlo al Estado del pabellón y pedir que confirme la matrícula; si la confirma, podrá solicitarle autorización para adoptar las medidas adecuadas con respecto a esa nave.*
4. *De conformidad con el párrafo 3 o con los tratados vigentes entre las Partes, o con cualquier otro acuerdo o arreglo que se haya podido concertar entre ellas, el Estado del pabellón podrá autorizar al Estado requirente, entre otras cosas, a:*
 - a) *abordar la nave;*
 - b) *inspeccionar la nave;*
 - c) *si se descubren pruebas de implicación en el tráfico ilícito, adoptar medidas adecuadas con respecto a la nave, a las personas y a la carga que se encuentren a bordo.*
5. *Cuando se adopte una medida de conformidad con el presente artículo, las Partes interesadas tendrán debidamente en cuenta la necesidad de no poner en peligro la seguridad de la vida en el mar ni la de la nave y la carga y de no perjudicar los intereses comerciales y jurídicos del Estado del pabellón o de cualquier otro Estado interesado.*
6. *El Estado del pabellón podrá, en consonancia con sus obligaciones previstas en el párrafo 1 del presente artículo, someter su autorización a condiciones que serán convenidas entre dicho Estado y la Parte requirente, sobre todo en lo que concierne a la responsabilidad.*
7. *A los efectos de los párrafos 3 y 4 del presente artículo, las Partes responderán con celeridad a las solicitudes de otras Partes de que se averigüe si una nave que esté enarbolando su pabellón está autorizada a hacerlo, así como a las solicitudes de autorización que se presenten a tenor de lo previsto en el párrafo 3. Cada Estado, en el momento de entrar a ser Parte en la presente Convención, designará una o, en caso necesario, varias autoridades para que se encarguen de recibir dichas solicitudes y de responder a ellas. Esa designación será dada a conocer, por conducto del Secretario General, a todas las demás Partes, dentro del mes siguiente a la designación.*
8. *La Parte que haya adoptado cualquiera de las medidas previstas en el presente artículo informará con prontitud al Estado del pabellón de los resultados de esa medida*
9. *Las Partes considerarán la posibilidad de concertar acuerdos o arreglos bilaterales y regionales para llevar a la práctica las disposiciones del presente artículo o hacerlas más eficaces.*
10. *Las medidas que se adopten en cumplimiento del párrafo 4 del presente artículo serán solo aplicadas por buques de guerra o aeronaves militares,*

las otras naves o aeronaves que lleven signos claros y sean identificados como naves o aeronaves al servicio de un gobierno y autorizadas a tal fin.

- 11.** *Toda medida adoptada de conformidad con el presente artículo tendrá debidamente en cuenta la necesidad de no ingerirse en los derechos y obligaciones de los Estados ribereños o en el ejercicio de su competencia, que sean conformes con el Derecho Marítimo internacional, ni de menoscabar esos derechos, obligaciones o competencias.*

Para el caso regional, y teniendo como marco las normas de 1961 y de 1971 sobre estupefacientes y psicotrópicos, se expide un Acuerdo Sudamericano sobre Estupefacientes y Psicotrópicos⁵⁰⁰ debido al flagelo que estaba azotando a la región por causa de las drogas, se estipulan acciones correspondientes tanto de orden técnico como de educación, capacitación y entrenamiento, y lo que interesa al presente análisis cooperación para los casos de tráfico ilícito o actividades conexas,⁵⁰¹ y en cuanto a las normas legales relacionadas, se cuenta con su Primer Protocolo adicional⁵⁰² que comprende el ámbito penal como el civil aplicado a las distintas figuras delictivas que deberán preverse en los Estados, su forma agravada y sus consecuencias a los hechos punibles, que serían pertinentes en el ámbito marítimo objeto del presente la figura relacionada con la comercialización: importación o exportación, depósito, venta, distribución, almacenamiento, transporte o cualquier otra forma de comercialización, así como el suministro aplicación facilitación o entrega sea a título gratuito u oneroso, de modo abusivo o fraudulento, así como la tenencias sin razón legítima; de igual forma considera al decomiso de instrumentos que puedan ser de utilidad general y su entrega inmediata a más de la consideración civil como inhabilitación judicial e internación en un sitio adecuado⁵⁰³.

Se cuenta con otro instrumento subregional bajo el amparo de la CAN, anterior Junta del Acuerdo de Cartagena,⁵⁰⁴ se expresa que el tráfico de drogas se constituye un delito contra la humanidad, con el fin de que se realice mediante un adecuado mecanismo de consultas, el intercambio de información al planeamiento, coordinación y ejecución de medidas adecuadas para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes, sustancias psicotrópicas y elementos precursores, se resalta que aparece esta consideración que no se lo había señalado como tal sino como sustancias que se utilizan con frecuencia en la fabricación ilícita de estupefacientes o sustancias psicotrópicas.⁵⁰⁵

En igual forma en este mismo orden subregional, se tiene que mediante una Decisión del Consejo Andino de Ministros, orientada a emitir lineamientos de política exterior común que complementen los esfuerzos individuales de cada Estado para la lucha en contra de drogas ilícitas y delitos conexos mediante un Plan Andino de Cooperación para la lucha contra las Drogas ilícitas y Delitos Conexos, debiendo resaltar que se contempla aquí exclusivamente como drogas ilícitas y se amplía el control a los precursores químicos y que acorde al art. 12 de la Convención de 1988 sería “...sustancias que figuran en el Cuadro I y el Cuadro II, utilizadas en la fabricación ilícita de estupefacientes o sustancias psicotrópicas...”, se emiten disposiciones para el desmantelamiento de infraestructura y

⁵⁰⁰ Acuerdo Sudamericano sobre Estupefacientes y Psicotrópicos de 1973; suscrito en Buenos Aires el 27-ABR-1973, Ecuador ratifica con el D.S. # 951 de 27-AGO-1973, R.O. # 462 de 28-DIC-1973

⁵⁰¹ Acuerdo de 1973; Art. 8

⁵⁰² Acuerdo de 1973, Primer protocolo adicional, I. Legislación Penal, núm. 2; Figuras delictivas que deben preverse, lit. b), d) y e)

⁵⁰³ Acuerdo de 1973, Primer protocolo adicional, I. Legislación Penal, núm. 4; Consecuencias de los hechos punibles, lit. e)

⁵⁰⁴ Convenio “Rodrigo Lara Bonilla” entre los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, sobre Cooperación para la Prevención del Uso Indebido y la Represión del Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas; Acuerdo Ministerial 625; R.O. # 862 de 28-ENE-1988, contempla antecedentes a la Recomendación No. 93 del Parlamento Andino, de mayo de 1984; a la Declaración de Quito contra el Narcotráfico, de 10-AGO-1984, y a la Declaración de Nueva York contra el Tráfico y Uso Ilícito de Drogas, de 01-OCT-1984.

⁵⁰⁵ Convención de 1988, Art. 12.- Sustancias que se utilizan con frecuencia en la fabricación ilícita de estupefacientes o psicotrópicas

organizaciones de producción y transporte mediante la coordinación entre las fuerzas policiales y militares al igual que con otros entes como fiscalía o Ministerio Público y el Poder judicial⁵⁰⁶, también se orienta a crear o fortalecer mecanismo de control para combatir el tráfico de drogas ilícitas por vías marítimas, fluviales, aéreas y terrestres.

Asimismo, en el orden bilateral, se ha suscrito instrumentos bilaterales con algunos Estados que abarcan materias de control para la producción, tráfico, la prevención del narcotráfico, la erradicación de las drogas, entre otros con Estados Unidos de Norteamérica, México, Colombia, Perú, como los de mayor incidencia en el aspecto del presente análisis.

Pese a estar aún en el proceso de adhesión y ratificación, se debe indicar que existen otros instrumentos, ambos bajo el marco del MERCOSUR,⁵⁰⁷ que tratan aspectos relacionados con actividades ilícitas transnacionales como entre otras abarca al tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas. Contempla un sistema de intercambio de la información para dar cumplimiento a la cooperación prevista, aunando esfuerzos comunes en contra de estos ilícitos, adicionalmente se tiene el Anexo que versa sobre la cooperación policial para la prevención y acción efectiva.

Por otra parte trata la detención como obligación⁵⁰⁸ en delitos con penas mayores a 2 años, siendo concordante también con los convenios de extradición, el caso que no ingrese en tal calidad. De igual forma es meritorio resaltar que en la denegación del cumplimiento de la orden, se contempla entre otras que los delitos fueren de naturaleza militar,⁵⁰⁹ como el caso en el cometimiento de acciones contrarias a derecho en un abordaje, por personal del buque de guerra, en acorde a la CONVEMAR,⁵¹⁰ o en casos que no exista la “doble incriminación” o sea, que se estipule tanto en el Estado emisor como en el ejecutor, que no haya prescrito la acción o la pena, entre otras. En cuanto a la entrega de objetos, como el caso para buques al ser requerido en calidad de prueba, pero en el caso de que se constituyan o fueren susceptibles de embargo o decomiso por un delito sustanciado en este Estado como parte ejecutora, bien podrá retenerlo temporalmente o podrá entregarlo, a condición de que sea devuelto eso sí, salvaguardando derechos de terceros.⁵¹¹

2) Tratamiento en el orden interno

Ahora bien, Ecuador internamente, en la Carta Magna⁵¹² especifica como un problema de salud pública y obligación el adoptar medidas para la prevención del uso de estupefacientes o psicotrópicos y otras sustancias nocivas, el desarrollar programas coordinados de información prevención y control del consumo, así como ofrecer tratamiento y

⁵⁰⁶ Plan andino de cooperación para la lucha contra las drogas ilícitas y delitos conexos; Decisión del Acuerdo de Cartagena 505; R.O. # 385 de 07-AGO-2001. 1. D. Desmantelamiento de la infraestructura y organizaciones de producción y transporte.

⁵⁰⁷ Estos instrumentos han sido remitidos por el ejecutivo a la Corte Constitucional, han pasado el filtro constitucional y se encuentran en el trámite en la Asamblea Nacional acorde con el Art.- 419, núm. 4 y 6. Son:

1. Acuerdo Marco sobre Cooperación en Materia de Seguridad Regional entre los Estados Partes del MERCOSUR y la República de Bolivia, la República de Chile, la República del Ecuador, la República del Perú y la República Bolivariana de Venezuela y su anexo; Dictamen Constitucional publicado en R.O.S. # 143 de 13-DIC-2011
2. Acuerdo sobre la orden Mercosur de detención y procedimientos de entrega entre los Estados partes del Mercosur y Estados Asociados; Dictamen Constitucional publicado en R.O.S. # 116 de 05-NOV-2013

⁵⁰⁸ Acuerdo MERCOSUR; Art. 1.- Obligación de ejecutar "... una resolución judicial dictada en una Parte (Parte emisora) de este Acuerdo con vistas a la detención y la entrega por otra Parte (Parte ejecutora) de una persona requerida para ser procesada por la presunta comisión de algún delito, para que responda a un proceso en curso o para la ejecución de una pena privativa de libertad..."

⁵⁰⁹ Acuerdo MERCOSUR; Art. 5.- Denegación del cumplimiento de la orden MERCOSUR de detención

⁵¹⁰ CONVEMAR, Art. 29.- Definición de buques de guerra, Art.- 102.- Piratería perpetrada por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado

⁵¹¹ Acuerdo MERCOSUR; Art. 18.- Entrega de objetos

⁵¹² CRE; Arts. 6, núm. 5 y Art. 364

rehabilitación. Pero sobresale que en ningún caso se permitirá la criminalización ni vulneración de derechos constitucionales.

En la norma punitiva, dentro de los delitos por la producción o tráfico ilícito de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización⁵¹³ y específicamente en cuanto al tráfico ilícito -que para el presente aspecto en el mar es determinante- se realice en forma directa o indirectamente, sin autorización y sin el cumplimiento de requisitos;⁵¹⁴ contempla una escala para la imposición de la pena, acorde a las cantidades máximas admisibles de tenencia para el consumo personal, que hayan sido encontradas bajo su posesión,⁵¹⁵ esto considerando el peso neto y la sustancia que predomine en la composición, siendo preparados todas las soluciones o mezclas en cualquier estado físico que contengan al menos una sustancia estupefaciente o psicotrópica.⁵¹⁶ Caso especial merece el criterio de la más alta instancia en materia constitucional, mediante una resolución en que señala que “...*el hecho de superar las cantidades máximas establecidas, no es constitutivo del tipo penal de tenencia y posesión, no establece indicio ni presunción de responsabilidad penal ...*” sino que deba demostrarse en el debido proceso que “...*tenga la intención de traficar en lugar de consumir...*”.⁵¹⁷

Ahora también se tienen otros aspectos que se consideran pertinentes en el ámbito marítimo, y, así se puede indicar a quien mediante engaño, violencia o sin su consentimiento, suministre sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados⁵¹⁸ -lo cual se argumenta en los procesos correspondientes en estos casos acaecidos en la mar-, al igual que las acciones de mala fe -en cuanto a la participación de miembros de la tripulación en estas actividades ilícitas-, y de igual forma la destrucción de los objetos materiales de la infracción que tiene una afectación en el ambiente, -dado que se podría contemplar como tal, su hundimiento en la mar, lo cual es considerado como vertimiento deliberado, así con la incidencia en el ambiente, para lo cual en el caso de la orden judicial al respecto, se evidencia la necesidad de efectuar un informe técnico con el fin de determinar el mecanismo ideal para dicha destrucción al igual que la especificación del sitio de depósito final de los componentes de la nave-. De igual forma solo se cita que se contempla para el caso de su consumo en la conducción de vehículos, -dentro de los cuales se entienden a las embarcaciones-,⁵¹⁹ al igual que de la gradación derivada en el cometimiento de ilícitos,⁵²⁰ o también como los resultados de su consumo.⁵²¹

La pena para los individuos⁵²² se contemplan las privativas de libertad, de hasta 40 años, desde su aprehensión; y las no privativas de libertad, a destacar por su pertinencia entre otras que pueden ser de consideración de un beneficio a la colectividad, tal como es el servicio comunitario que en la forma en que la comunidad requiera, adicional otras como

⁵¹³ COIP, Sección Segunda: Delitos por la producción o tráfico ilícito de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización; Art. 228.- Sustancias catalogadas sujetas a fiscalización. Comprendiendo a estupefacientes, psicotrópicos, precursores químicos y sustancias químicas específicas que consten en la norma derivada

⁵¹⁴ COIP, Art. 220.- Tráfico ilícito de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización: “...*almacene, intermedie, distribuya, compre, venda, envíe, transporte, comercialice, importe, exporte, tenga, posea o en general efectúe tráfico ilícito de sustancias estupefacientes y psicotrópicas o preparados ...*”

⁵¹⁵ Resolución del Consejo Nacional de Control de Sustancias Estupefacientes y Psicotrópicas; R.O.S. # 586 de 14-SEP-2015

⁵¹⁶ Resolución del Consejo Nacional de Control de Sustancias Estupefacientes y Psicotrópicas # 002 CONCEP-CD-2014; R.O.S. # 288 de 14-JUL-2014

⁵¹⁷ Resolución de la Corte Constitucional No. 7, núm. 2 determina la interpretación del inciso final del artículo 220 del COIP; R.O.S. # 79 de 30-ABR-2019.

⁵¹⁸ COIP, Art. 223.- Suministro de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan

⁵¹⁹ COIP, Art. 384.- Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan

⁵²⁰ COIP, Art. 37.- Responsabilidad en embriaguez o intoxicación

⁵²¹ COIP, Art. 370.- Lesiones causadas por accidentes de tránsito; Art. 376.- Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan; Art. 380.- Daños materiales,

⁵²² COIP, Art. 59. Penas privativas de libertad; Art. 60. Penas no privativas de libertad

la suspensión de la autorización o licencia para conducir vehículos por un tiempo determinado, o bien la inhabilitación para el ejercicio de una profesión, empleo u oficio, la expulsión del territorio o la prohibición de retorno para extranjeros.

Para el caso de bienes se cuenta con las penas restrictivas de los derechos de propiedad como la multa, el comiso penal -transfiriendo a la entidad encargada de la administración y gestión inmobiliaria del Estado-, destrucción -en el caso de los efectos de la infracción-; o, podrá declararlos de beneficio social o interés público y entonces autorizar su uso. El comiso penal para el caso de delitos dolosos, solo si son "...son instrumentos, productos o réditos en la comisión del delito..." sean empleados para financiar o cometer el ilícito o la actividad preparatoria, y, para los casos relacionados con sustancias catalogadas sujetas a fiscalización, se podrá disponer el comiso de cualquier otro bien de propiedad del condenado por un valor equivalente, aún si no estuviere vinculado al delito, finalmente la entidad a cargo dispondrá la entidad a la cual serán transferidos dichos bienes.⁵²³

Para el establecimiento de la jurisdicción y competencia en la mar, -sin afectar los intereses de la navegación para proceder con la adopción de las acciones pertinentes-, se acoge un mecanismo singular y múltiple, y se tiene aspectos que son derivados de las reglas de:

- I. Territorialidad del sitio en el que se encuentra o evidencia el ilícito -aunque en parte se acoge en la nave al corolario su extraterritorialidad, como una prolongación flotante del Estado cuyo pabellón enarbola- en AI y MT, adoptando las medidas autorizadas para la inspección e investigación a bordo de una nave de otra bandera; y, en forma *sui generis* en ZC y ZEE:
 1. En primera instancia, asume la jurisdicción y competencia en MT, ZC y ZEE, acorde a la legislación nacional con las particularidades ya citadas, sea en forma plena MT o restringida ZC y ZEE;
 2. En acciones de Policía Marítima, se entiende en AM y por analogía en la ZEE, el buque de guerra o de Estado que tiene motivos razonables de sospecha que se estaría usando a la nave para el tráfico ilícito, de donde se determina la jurisdicción:
 - a. Si no tiene bandera la jurisdicción es del buque de guerra,
 - b. Si se cuenta con el conocimiento del ERB del buque a ser inspeccionado:
 - 1) Se notifica del particular;
 - 2) Se pide la confirmación del registro, matrícula o nacionalidad del buque:
 - a) En el caso de que no confirme su matrícula, registro o nacionalidad, se adecua a buque apátrida y, por ende, la jurisdicción del buque de guerra; o,
 - b) Al confirmar el registro, matrícula o nacionalidad se pide autorización para adoptar las medidas adecuadas:

⁵²³ Este es el caso de la pesca ilegal en que se ha privado o restringido de la propiedad en algunos casos, el último y más crítico ha sido el caso de buque de bandera china "Fu Yuang Yu Leng 999" que en el punto 2.6 de la sentencia dentro de la causa penal # 20331-2017-00179, sustanciado mediante Procedimiento Directo en la Unidad Judicial Multicompetente de San Cristóbal, Galápagos específica "...Habiéndose dispuesto la incautación de la embarcación FU YUAN YU LENG 999, y dictada la presente sentencia condenatoria dispongo en aplicación del art. 69 el comiso penal, por tratarse de un delito doloso y porque en la tipificación de tener y transportar en la embarcación FU YUAN YU LENG 999, fue instrumento en la comisión del delito. Entréguese a INMOBILIAR como fuera dispuesto, institución que deberá retribuir en su totalidad sea con la embarcación o sea los réditos económicos que de esta se tenga, al Cantón San Cristóbal en la Institución Parque Nacional Galápagos...".

Hay que resaltar que la incautación citada y provista en la Audiencia de Calificación de Flagrancia del 14-AGO-2017, -Art. 549, núm. 2. Incautación; sus reglas están previstas en el Art. 557, cabe en los casos de delitos aduaneros, -al igual que la retención provisional, inmovilización y el comiso de la mercancía objeto material del delito, COIP, Art. 303.- Circunstancias agravantes de los delitos aduaneros- y se mantiene hasta la sentencia o resolución final y definitiva.

- (1). En el caso de que el ERB no autorice las acciones en el buque, se está en la situación de establecer responsabilidades internacionales por dicha acción dando lugar a las consecuencias y sanciones para el Estado, sin desmedro de que se adopten otras medidas acordes al Derecho Marítimo Internacional y en relación con los derechos y obligaciones de los ER's, en el ejercicio de su competencia.
 - (2). Con autorización se detiene la nave, se aborda, inspecciona y adopta medidas relacionadas a personas y bienes, incluyendo a la nave; en este punto se debe especificar que existe una dualidad en cuanto a que Estado es el responsable de la acción penal: el ERB o el del buque de guerra.
 - c) Al finalizar la visita e inspección se notifica los resultados encontrados al ERB con lo cual se puede especificar responsabilidades para el buque de guerra, o para la nave inspeccionada con las consecuentes acciones penales a ser adoptadas.
 - II. Afectación o incidencia en el ER del ilícito cometido abordado -tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas-, considerado como aspecto especial de extraterritorialidad, derivación de la soberanía y corolario de la territorialidad, al contemplar como una prolongación flotante del ERB:
 1. Si afecta la paz del Estado, y,
 2. Si afecta el buen orden en el MT.
 - III. Petición de parte, se podrá adoptar las acciones pertinentes, cuya petición puede ser:
 1. Autoridad de bandera: agente diplomático o funcionario consular, y,
 2. Capitán de la nave, pero la acción se adopta luego de la comunicación a la Autoridad, es decir, al agente diplomático o funcionario consular.
 - IV. Nacionalidad de los presuntos infractores.

El Comando de Guardacostas, COGUAR ente a cargo en Ecuador, coordina las acciones para eliminar el tráfico ilícito, así como para reprimir y judicializar a los responsables de las infracciones cometidas. Con el fin de agilizar las acciones y cumplir el objetivo de las normas relacionadas, se han suscrito acuerdos bilaterales específicos para llevar a la práctica las disposiciones relacionadas,⁵²⁴ esto es determinar el Estado responsable de la prosecución penal del ilícito, así como del trato y destino de los bienes y personas.

Con esta particularidad, se ha buscado brindar mayor atención para efectivizar la coordinación, cooperación y colaboración internacional mediante la creación de organismos directamente relacionados para combatir este flagelo; acogiendo los lineamientos de la CONVEMAR de jurisdicción y competencia, para la lucha contra este ilícito, derivados de la aplicación de la soberanía en AI y MT se estipula plenamente la aplicación total, no así para la ZC en que se dispone de exclusivamente los cuatro aspectos que bajo una interpretación aplicativa se puede contemplar como pertinente su adecuación al tráfico ilícito de estas sustancias, -sin embargo de que en la Convención de 1988 se prohíbe que sean considerados estos delitos como fiscales, se los puede tratar como aspecto aduanero-; ya en la ZEE y el AM se especifica la obligatoriedad para reprimir el tráfico

⁵²⁴ Como se indicó en el caso de los delitos de migración ilegal, en los Procedimientos operacionales para el abordaje y la inspección de las embarcaciones sospechosas de tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas y de tráfico ilícito de migrantes por mar; del 26-JUN-2020; O.G.M. # 163 del 21-OCT-2020.

ilícito de estas sustancias y se acoge a las definiciones más amplias contempladas en la norma específica de la materia, es decir la Convención de 1988.

Amerita resaltar que, en la norma nacional, se expone en forma general tráfico ilícito por mar, por lo cual dejaría abierta la posibilidad para que, de conformidad con el Derecho Marítimo Internacional, se aplique la cooperación, colaboración y coordinación para eliminar dicho tráfico ilícito por mar para poder efectuar la visita, inspección y adopción de medidas con respecto a:

1. Las personas acciones como: prisión y otras formas de privación de libertad, y las no privativas de libertad, y,
2. Los bienes, -dentro de los que se destaca la nave- como: medidas de fiscalización e inspección, embargo preventivo o incautación, aprehensión, decomiso; retención temporal; al igual que sanciones pecuniarias o multas; comiso penal, destrucción.

Todas estas circunstancias, expresamente estipuladas en la legislación penal,⁵²⁵ al igual que la especificación de delitos como graves –si pasan de 4 años de pena,- o leves –si no alcanza ese tiempo-, así como su autoría, tentativa y concierto, -debiendo resaltar que se considera delito no político, fiscal o políticamente motivado-, y para la imposición de sanciones, debe tenerse la gradación efectuada en la legislación penal, debiendo ser éstas proporcionales con la gravedad del acto cometido, pero en igual forma orientadas a desalentar su cometimiento o evitar su incidencia.

En la legislación de control de la navegación se especifica a la Armada del Ecuador, en el ejercicio de su rol de Autoridad Marítima, como los encargados de verificar el fiel cumplimiento de la legislación nacional en el mar, proteger a las personas y bienes en actos lícitos⁵²⁶ así como de Policía Marítima, para impedir la ejecución de actividades ilícitas en los espacios acuáticos.

Como parte de las acciones de control se tiene al control previo, para el caso de tráfico ilícito de estas sustancias, se resalta a la inspección previa al arribo de una nave, sea de otra bandera o propia, luego de zarpar de puerto extranjero, al igual que la permanente agilidad en el intercambio de información entre buque y Autoridad Marítima, para las coordinaciones pertinentes que en este caso, podría ser tanto para la petición de acción de parte del ERB o de la nave así como la notificación de acciones del ER relacionadas con la erradicación del tráfico ilícito de estas sustancias;

En la mar se da el control concurrente, se cuenta con las citadas acciones de Policía Marítima, que mediando motivos razonables o fundamentados se podrá empezar el ejercicio de la acción de control o *enforcement jurisdiction*⁵²⁷ y el siempre presente aspecto primordial en el mar que es la salvaguarda de la vida humana, la seguridad de la navegación, a más de precautelar el ambiente marino costero y eventualmente contribuir

⁵²⁵ COIP, Art. 220.

⁵²⁶ LONSEA, Art. 9, núm. 5, Autoridad Marítima Nacional; Art. 10, núm. 5 competencia de la Policía Marítima; Art. 15, núm. 1, atribuciones de las Capitanías de Puerto

⁵²⁷ UNODC; "Delincuencia Marítima: Manual para los profesionales de la Justicia Penal", pp. 57

Jurisdiction enforcement es la aplicación de la jurisdicción y por ende de la ley, es decir todo acto propósito o resultado

- a) Que los agentes del servicio de vigilancia marítima están facultados para llevar a cabo o para tratar de lograr en virtud de las leyes pertinentes.
- b) Relacionado con la aplicación de una ley sustantiva reglamentación pertinente en que se tipifique un delito o se otorgue una potestad que el Estado pertinente este facultado para tipificar u otorgar, y en relación con los cuales está facultado para promulgar leyes; y
- c) Para cuya realización o consecución está autorizado el uso de la fuerza en virtud de la ley o las leyes pertinentes.

con la erradicación de los actos ilícitos, en todo orden y de acuerdo a las circunstancias especiales citadas. La responsabilidad recae tanto en el ER o cualquier Estado de interés.

Finalmente se tiene el control posterior, con las medidas que se deben adoptar para el caso de evitar la afectación ambiental durante el proceso, al contemplar que la nave pasa a la situación especial bien incautada, decomisada o comisada finalmente, pero que, derivado de estas circunstancias bien podrían llegar a constituirse factores que atenten a la seguridad de la navegación, por ende, poniendo en riesgo el bien jurídico citado.

Es pertinente indicar que en consideración de la duración del proceso penal y por tanto con la afectación del clima, eventos naturales o antrópicos e inclusive la incidencia del medio en la nave, genera riesgo permanente y continuo. Se debe contemplar que los costos que amerite las acciones deben ser imputados a los propietarios de la nave. Finalmente, la responsabilidad es del ER o bien ERP.

Se considera como buques autorizados y la autoridad nacional competente, acorde al Convenio se la ha considerado a COGUAR, cuyo trámite fue efectuado recientemente por Ecuador, pese a ser suscriptor de estos instrumentos desde hace varios años.⁵²⁸

Recientemente se ha suscrito una Carta de Intensión entre la Autoridad Marítima del Ecuador con la Comisaría Europea de Asuntos del Interior, por la cual se promueve el intercambio de información y gestión de crisis en accidentes y fortalecer la cooperación entre agencias encargadas de la vigilancia marítima, actividad policial y de investigación en aspectos marítimos, buscando una arquitectura marítima regional abierta y regulada a fin de disponer de rutas comerciales más seguras y protegidas.⁵²⁹

Para la consideración delincriminal y especificar como delito, en el caso del tráfico de sustancias estupefacientes, psicotrópicas, sus precursores, o mezclas y por ende sus compuestos y derivados, acorde a los instrumentos internacionales que son la guía para adecuar el ordenamiento interno. En tablas se gradúa la incidencia o consideración jurídica acorde a la posesión de estas sustancias estupefacientes y sicotrópicas.⁵³⁰

⁵²⁸ Trámite remitido a la Secretaría de la ONU, conforme el Art. 7 de la Convención de la ONU contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas o Convención de 1988; lo propio en el Art. 31, núm. 6 de la Convención de Palermo de 2000, en cuanto a la Autoridad que puede ayudar a otros Estados Parte a formular medidas para prevenir la delincuencia organizada transnacional, en el mar. Art. 8, núm. 6 para recibir y atender las solicitudes de asistencia, de confirmación de la matrícula o del derecho de un buque a enarbolar su pabellón y de autorización para adoptar las medidas pertinentes, del Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra mar y aire.

⁵²⁹ Carta de intenciones IORIS entre la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos de la República del Ecuador y CRIMARIO II; suscrita el 28-FEB-2023. Boletín de Prensa # 10 del 01-MAR-2023 de la Armada del Ecuador; O.G. # 10 del 17-MAR-2023

⁵³⁰ Resolución del Consejo Nacional de Control de Sustancias Estupefacientes y Psicotrópicas; R.O.S. # 586 de 14-SEP-2015

SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES								
Escala (gramos) Peso neto	Heroína		Pasta base de cocaína		Clorhidrato de cocaína		Marihuana	
	Min.	Máx.	Min.	Máx.	Min.	Máx.	Min.	Máx.
Minima escala	>0	0,1	>0	2	>0	1	>0	20
Mediana escala	>0,1	>0,2	>2	50	>1	50	>20	300
Alta escala	>0,2	20	>50	2.000	>50	5.000	>300	10.000
Gran escala	>20		>2.000		>5.000		>10.000	
SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS								
Escala (gramos) Peso neto	Anfetaminas		Metilendioxifenetilamina (MDA)		Éxtasis (MDMA)			
	Min.	Máx.	Min.	Máx.	Min.	Máx.	Min.	Máx.
Minima escala	>0	0,090	>0	0,090	>0	0,090	>0	0,090
Mediana escala	>0,090	2,5	>0,090	2,5	>0,090	2,5	>0,090	2,5

En cuanto a las estadísticas de este ilícito, se tiene en los últimos años el número de embarcaciones retenidas por narcotráfico, sumado a la cantidad de personas aprehendidas y así como de drogas decomisadas,⁵³¹ permiten inferir que se hace necesario incrementar las estrategias para enfrentar este flagelo.

c. Migración ilegal y trata de personas por mar

En este se debe resaltar primero que, luego del análisis del delito de mayor asidero a nivel mundial, al igual que sus aspectos coligados, ahora se tiene otro tipo de delito que pudiere estar relacionado con la condición anterior, como es la del tráfico ilícito de migrantes por mar, y de igual forma lo que estaría relacionado también como es la trata de personas, trata de blancas, como nuevas formas de esclavismo en la actualidad. Se resalta la acción expresa que se dispone de acoger al Derecho Internacional resaltando más aún el ámbito Marítimo, debido a las consideraciones analizadas.

Sobre la base de instrumentos internacionales como aquellos sobre la esclavitud de 1926, la Declaración Universal de los DDHH de 1948, sobre derechos civiles y políticos de 1966, sobre los derechos del niño de 1989, sobre la protección de los derechos de todos los trabajadores y de sus familiares de 1990. Finalmente, en la que trata la delincuencia organizada transnacional de 2000, que contempla como delito grave si tiene una pena mínima de 4 años de privación de libertad, específicamente en el Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que engloba los actos que por su naturaleza podrían acogerse a las circunstancias abordo de naves en la mar, complementada con el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, que especifican acciones en la mar.

Se considera como migración ilegal no solo al desplazamiento irregular de personas por mar, sino también las actividades conexas como la promoción, captación, acogida, facilitación, inducción, financiamiento, colaboración, participación o ayuda a la migración ilícita de personas nacionales o extranjeras percibiendo un valor económico; o, el facilitar la permanencia ilegal de personas en el país, para lo cual se ha emitido por la OMI ciertas medidas para enfrentar este ilícito en el mar.⁵³²

Alta escala	>2,5	12,5	>2,5	12,5	>2,5	12,5
Gran escala	>12,5		>12,5		>12,5	

⁵³¹ Acorde a la información provista del Comando de Guardacostas de la Armada del Ecuador:

CLASE O TIPO	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Cantidad de Patrullajes ejecutados	3581	3200	3963	3287	1623	1748	1629	19031
Embarcaciones inspeccionadas	3420	5474	6668	3680	1671	4015	2791	27719
Cantidad de citaciones emitidas	802	1032	999	537	228	985	882	5465
Embarcaciones detenidas por narcotráfico	16	6	11	2	2	8	10	55
Detenidos por narcotráfico	51	10	37	37	3	50	32	220
Cantidad de droga decomisada en kg	16022	5603	3056	491	2989	11726	10715	50602
Cantidad de marihuana decomisada en kg	0	0	0	0	0	136	0	136
Embarcaciones detenidas por narcotráfico	0	0	0	0	0	4	0	4
Cantidad de detenidos por narcotráfico	0	0	0	0	0	8	0	8
Cantidad de droga decomisada	6	6	4378	2450	90	489	0	7419
Casos de recepción de droga en el mar	0	0	0	0	0	4	0	4

⁵³² Circular MSC/Cir.896/Rev.1 del 12-JUN-2001 sobre las Medidas Provisionales de lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar. Resolución MSC.153(78) del 20-MAY-2004, adopción de enmiendas al convenio SOLAS; Resolución MSC.167(78) del 20-MAY-2004 sobre directrices respecto a la actuación con personas rescatadas en el mar; Circular

La UNDOC resalta que es la facilitación de la entrada ilegal de una persona en un Estado parte del cual dicha persona no sea nacional ni reside permanentemente con el fin de obtener directa o indirectamente un beneficio financiero o de otro orden.⁵³³

Es pertinente tener presente que en la mar, ante la ocurrencia de este tipo de ilícito, por lo general se presenta complicaciones en cuanto a que debe precautelarse la vida humana, sin importar la actividad, a lo cual se valen los traficantes para mezclarse con los migrantes y evitar ser aprehendidos así como también se cambia la figura por lo general se ocasiona un daño a la nave y se cambia la figura a náufragos y eventualmente a refugiados, con el trato jurídico correspondiente.

La incidencia de este flagelo se ha hecho evidente en la UE siendo alguna de las consecuencias la muerte por ahogamiento o presunto ahogamiento en las rutas marítimas, homicidio y asesinatos en la mar, muerte por siniestros marítimos, muertes por condiciones adversas, enfermedad y otras razones desconocidas.⁵³⁴ En la mar se engloba como siniestro marítimo a la muerte de una persona y se da el trato en calidad de siniestro marítimo ameritando su trato para prevenir su ocurrencia.⁵³⁵

1) Tratamiento internacional

En el orden internacional, para estos casos se ha considerado a la delincuencia organizada transnacional acorde a la Convención contra la delincuencia organizada transnacional o Convención de Palermo del 2000,⁵³⁶ que contemplan acciones que deben ser evitadas y las que deben ser penadas, emitiendo gestiones específicas y las definiciones más aceptables.⁵³⁷ Estos conceptos plenamente aplicables al ámbito marítimo, bajo el marco jurisdiccional que se especifica en la CONVEMAR, observando siempre la protección de soberanía, -y por ende en ejercicio de ciertos derechos de soberanía-, poniendo especial atención en los delitos de los grupos delictivos organizados así como el blanqueo del producto del delito, acciones de corrupción y la obstrucción de la justicia. No se orienta a los migrantes per se sino a quienes son los autores del delito considerados como traficantes.

FAL.3/Circ.194 del 22-ENE-2009 sobre la aplicación de principios relacionados con los procedimientos administrativos para el desembarco de personas rescatadas en el mar.

⁵³³ Delincuencia marítima; Manual para los profesionales de la justicia penal; Programa Mundial contra la delincuencia marítima; Tercera Edición, UNODC; Viena, 2020. pp. 171

⁵³⁴ La UNODC presenta un amplio análisis y estadísticas al respecto en el Informe 2022.

https://www.unodc.org/lpomex/es/noticias/enero-2023/informe-mundial-de-unodc-sobre-trata-de-personas_-las-crisis-cambian-los-patrones-de-la-trata-de-personas-y-dificultan-la-identificacin-de-las-vctimas.html

⁵³⁵ Código para la Investigación de Siniestros y Sucesos Marítimos, aprobado mediante la promulgación de la Resolución A.849(20) de la OMI, el 27-NOV-1997; enmendado posteriormente por la Resolución A.884(21) el 25-NOV-1999, actualizado en el Código de Investigación de Siniestros, adoptado mediante Resolución MSC.255(84) de 12-MAY-2008

⁵³⁶ Convención contra la delincuencia organizada transnacional; Codificación 1275; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005. Art. 1, 5,6,8 y 23.

⁵³⁷ Ídem, Art. 2, como: Grupo delictivo organizado "...grupo estructurado de tres o más personas que exista durante cierto tiempo y que actúe concertadamente con el propósito de cometer uno o más delitos graves o delitos tipificados con arreglo a la presente Convención con miras a obtener, directa o indirectamente, un beneficio económico u otro beneficio de orden material...". Y, Grupo estructurado "...grupo no formado fortuitamente para la comisión inmediata de un delito y en el que no necesariamente se haya asignado a sus miembros funciones formalmente definidas ni haya continuidad en la condición de miembro o exista una estructura desarrollada...".

Se especifica también en su norma complementaria⁵³⁸ relativa a prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas,⁵³⁹ especialmente mujeres y niños⁵⁴⁰ que contempla definiciones e implicaciones en la aplicación tanto para la gente de mar como para los que no se constituyen en marinos o pescadores contemplando la trata de personas y la condición de niño. Se aborda este fenómeno en forma extensa y abarcando matices y aristas que pueden presentarse por parte de la UNODC.⁵⁴¹

Para la UNODC, la diferencia entre migrantes en tráfico ilícito, que es el ilícito que busca el ingreso irregular de una persona a un Estado mediante un beneficio, sea personal, material o financiero, mientras que la trata de personas ofrece el lucro a personas que se apoderan de seres humanos explotándolos por medios indebidos como la fuerza, fraude o engaño.⁵⁴²

Para la el enfoque detallado cuando esta actividad de migración irregular se hace por mar se especificó con otro protocolo⁵⁴³ acogido como el mecanismo multilateral actualizado y que lo correlaciona con otros ilícitos internacionales. Al ser un aspecto complejo, se busca alentar mecanismos interregionales, regionales y subregionales para ahondar en la migración y sus implicaciones, aplicando sus disposiciones *mutatis mutandis* en las particularidades que el medio exige, especialmente protegiendo los derechos de los individuos.

Al hablar de este tráfico ilícito de migrantes⁵⁴⁴ cada Estado debe tipificar el delito, tentativa y complicidad, así como las actividades relacionadas. Se indican los mecanismos o medidas para enfrentar este tipo de delito⁵⁴⁵ en la mar y se brindan los lineamientos para el ejercicio de la acción policial marítima.

Las acciones operativas como ejercer el derecho de vista e inspección o el registro de naves, al igual que una eventual detención, retención, apresamiento o confiscación de los mismos -también se observa el embargo preventivo o incautación y decomiso- cuando se expone que se debe adoptarse las medidas apropiadas en función a su legislación interna. Las medidas de control fronterizo, al igual que las de prevención, intercambio de información y de asistencia en capacitación y cooperación técnica para optimizar la gestión de cada parte, pudiendo establecer arreglos para adoptar medidas más apropiadas y eficaces para prevenir y combatir estos delitos son ejecutadas con detalle propio en el orden marítimo.

⁵³⁸ Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional; Codificación 1276; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005

⁵³⁹ Ídem, art.3, lit. a) Trata de Personas "...la captación, el transporte, el traslado, la acogida o la recepción de personas, recurriendo a la amenaza o al uso de la fuerza u otras formas de coacción, al rapto, al fraude, al engaño, al abuso de poder o de una situación de vulnerabilidad o a la concesión o recepción de pagos o beneficios para obtener el consentimiento de una persona que tenga autoridad sobre otra, con fines de explotación. Esa explotación incluirá, como mínimo, la explotación de la prostitución ajena u otras formas de explotación sexual, los trabajos o servicios forzados, la esclavitud o las prácticas análogas a la esclavitud, la servidumbre o la extracción de órganos..."

⁵⁴⁰ Ídem, Art 3. Lit. d) Niño "...toda persona menor de 18 años...", que no es concordante con la edad mínima de 15 años para ejercer la actividad de pesca que consta en el C-112 Convenio sobre edad mínima (pescadores), Art. 2 así como de 16 años para trabajo a bordo de buques. Regla 1,1, Edad Mínima al Convenio refundido sobre el Trabajo Marítimo, 2006.

⁵⁴¹ Tráfico Ilícito de migrantes en el contexto más amplio de la migración y sus impulsores, Serie de módulos universitarios; La declaración de Doha: Promover una Cultura de Legalidad; UNODC; Naciones Unidas, Viena, Austria; 2019.

⁵⁴² UNODC; "Delincuencia Marítima: Manual para los profesionales de la Justicia Penal"; pp. 172

⁵⁴³ Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional; Codificación 1277; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005

⁵⁴⁴ Ídem. Art. 3. Define al tráfico ilícito de migrantes como "...la facilitación de la entrada ilegal de una persona en un Estado Parte del cual, dicha persona no sea nacional o residente permanente con el fin de obtener, directa o indirectamente, un beneficio financiero u otro beneficio de orden material..."

⁵⁴⁵ Ídem. Art.- 8, se especifican las medidas contra el tráfico ilícito de migrantes por mar

Contempla la repatriación de migrantes, pero todo sin afectar los derechos consagrados en el Derecho Internacional, DIH y DDHH en aspectos como se constituyen los refugiados.

Otro instrumento relacionado con la protección de los derechos los trabajadores migratorios y de sus familiares⁵⁴⁶ se ha visto requerido en el orden marítimo. Considerando que la migración es causa de problemas familiares por la dispersión de la familia y que se evidencia el empleo de migrantes ilegales en buques como mano de obra gratuita. Con mayor razón se debe también acatar los DDHH aplicables en aspectos de la OIT, así como con aquellos relacionados con la tortura y tratos crueles inhumanos o degradantes⁵⁴⁷ o que versan como nuevas de esclavitud. La aplicación del concepto⁵⁴⁸ es perfectamente aplicable a la situación en que se presenta en el mar, por lo que se contempla en la legislación penal así como en los procedimientos de jurisdicción cuando se presente a bordo de nave de bandera, debiendo seguirse los procedimientos operativos correspondientes en la mar.

En el orden regional, bajo el amparo del Mercado Común del Sur, MERCOSUR⁵⁴⁹ Ecuador es Miembro Asociado, se tiene un instrumento sobre a residencia para los nacionales que deseen hacerlo en territorio de otro Estado parte⁵⁵⁰ mediante la acreditación de su nacionalidad y los requisitos específicos. Guarda pertinencia en cuanto a la migración, más lo destacado es en los derechos que deben ser aplicados *mutatis mutandis* a la presencia de migración ilegal por mar, siendo obligatorio para el caso de oriundos de estos Estados siendo para el resto de Estados, en virtud de la no discriminación estipulada y extendida para todos los demás migrantes irregulares, de donde se pueden encontrar en el mar.

Ahora bien, en el orden subregional o binacional, al ser Estados fronterizos se han suscrito instrumentos sobre migración ilegal con Colombia⁵⁵¹ y Perú,⁵⁵² al conformar la Comunidad Andina, CAN, se ha emitido normas regionales.⁵⁵³ Considerando que también son Estados Parte de los instrumentos multilaterales sobre migración, con Estados de Centroamérica como El Salvador⁵⁵⁴ y Guatemala⁵⁵⁵ se han suscrito instrumentos relacionados con la cooperación bilateral en asuntos migratorios, en consideración a que son los territorios por los cuales se debe atravesar en la ruta más seguida para la migración irregular que tiene como objetivo llegar hacia Norteamérica.

⁵⁴⁶ Convención internacional sobre la protección de los derechos de todos los trabajadores migratorios y de sus familiares; R.O. #133 de 25-JUL-2003

⁵⁴⁷ Convención contra la tortura y otros tratos o penas crueles; Codificación 1246; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005 y el Protocolo facultativo a la convención contra la tortura y otros tratos o penas crueles, inhumanos o degradantes; R.O. # 417 de 31-MAR-2011.

⁵⁴⁸ Ídem art. 1. Se aclara tortura como: "...todo acto por el cual se inflige intencionadamente a una persona dolores o sufrimientos graves, ya sean físicos o mentales, con el fin de obtener de ella o de un tercero información o una confesión, de castigarla por un acto que haya cometido, o se sospeche que ha cometido, o de intimidar o coaccionar a esa persona o a otras, o por cualquier razón basada en cualquier tipo de discriminación, cuando dichos dolores o sufrimientos sean infligidos por un funcionario público u otra persona en el ejercicio de funciones públicas, a instigación suya, o con su consentimiento o aquiescencia. No se considerarán torturas los dolores o sufrimientos que sean consecuencia únicamente de sanciones legítimas, o que sean inherentes o incidentales a éstas..."

⁵⁴⁹ Estados Partes del Mercado Común del Sur, MERCOSUR, son Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, con el Tratado de Asunción del 26-MAR-1991 al igual que con el Protocolo de Ouro Preto, que trata sobre la estructura institucional del MERCOSUR del 17-DIC-1994, se constituyen instrumentos fundamentales para esta Organización Regional. El Tratado de Asunción está abierto a la adhesión de otros Estados miembros de Asociación Latinoamericana de Integración, ALADI. Venezuela se constituyó en 2006 en el primer Estado en adherirse, pese a estar suspendido en 2017, son Estados Asociados Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú, Surinam y Bolivia.

⁵⁵⁰ Acuerdo sobre residencia para nacionales estados partes MERCOSUR; R.O. # 209 de 21-MAR-2014

⁵⁵¹ Acuerdo entre Ecuador y Colombia sobre migrantes ilegales; R.O. # 434 de 05-MAY-1994

⁵⁵² Estatuto migratorio permanente ecuatoriano - peruano; R.O. # 315 de 08-NOV-2010

⁵⁵³ El Instrumento Andino de Migración Laboral (Decisión # 545) y el Instrumento Andino de Seguridad Social (Decisión # 583) aprobados por el Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores.

⁵⁵⁴ Cooperación en asuntos migratorios entre Ecuador y El Salvador; R.O.S. # 472 de 02-ABR-2015, D.E. # 846.

⁵⁵⁵ Memorando de entendimiento entre la República del Ecuador y la República de Guatemala sobre el combate al tráfico ilícito de migrantes y protección de las víctimas; R.O. # 170 de 27-ENE-2014

Estos instrumentos que sin afectar la libre movilidad consagrada, versan sobre la cooperación para el intercambio de información, el apoyo a los migrantes y luchar contra la trata de personas y tráfico ilícito de migrantes, así como de la protección a los individuos, sin criminalizar a las víctimas de estos delitos, primando la notificación inmediata a la otra parte en caso de verificarse presuntos actos de este tipo, con lo cual se busca eliminar la migración irregular y por ende el delito coligado: la trata de personas.

2) Tratamiento en el orden interno

Con el embate de este tipo de ilícitos y al contar con normas relacionadas, en el plano interno se emiten protocolos para casos de trata de personas y tráfico ilícito de migrantes que conllevan las acciones a seguir por cada responsable que podría tener, bajo el mandato constitucional de que, como parte de los derechos de libertad. Adoptando medidas para su prevención y erradicación, por lo cual cada ente de rectoría, debe ejercer su gestión de gobernabilidad. Se lo debe contemplar bajo una serie de aristas comprendidas desde el ámbito penal y administrativo, acorde con normas de DDHH, señalando que nadie está sometido a la esclavitud ni a servidumbre, estando prohibidas en todas sus formas.⁵⁵⁶

Concordante con los principios contemplados en estos instrumentos internacionales, se han derivado otros planes como el enfocado en combatir este delito.⁵⁵⁷ Se establece un Comité Interinstitucional de Coordinación⁵⁵⁸ encargado de emitir lineamientos y directrices adecuadas, reportar acciones de monitoreo, control seguimiento y evaluación de la política pública para este efecto, y, en virtud de los casos críticos que se presenten así como establece la coordinación de acciones en materia de trata de personas y tráfico ilícito de migrantes, así como para celebrar convenios para estos fines, e impulsar las recomendaciones por entidades intergubernamentales o nacionales, emitiendo las alertas tempranas y las estrategias conjuntas de la sociedad para enfrentar estos ilícitos.

Se tiene un Plan Nacional que tienen aspectos que desde la concepción del diagnóstico de la multidimensionalidad de la violencia,⁵⁵⁹ y contempla al tráfico lícito de migrantes y trata de personas, al igual que a la corrupción, contrabando, tráfico de drogas, contrabando de armas y explosivos, tráfico de hidrocarburos, y tráfico de flora y fauna, en relación con la economía criminal y la movilidad humana riesgosa que incrementada con la globalización ha dinamizado las amenazas tradicionales y nuevas amenazas para la seguridad humana,⁵⁶⁰ de aquí el interés que se está brindando en cuanto a estas nuevas amenazas a la seguridad ciudadana y que por ende ameritan el accionar en coordinación integral de las entidades del Estado y en el caso en particular marítimo, para casos de movimiento por vía marítima desde los vecinos Colombia y Perú, así como también la migración ilegal que desde Ecuador se busca realizar por esta misma vía con destino hacia Norteamérica.

⁵⁵⁶ Pacto internacional de derechos económicos, sociales y culturales; Nueva York; R.O. # 101, 24-ENE-1969

⁵⁵⁷ Plan nacional para combatir la trata de personas, tráfico ilegal de migrantes, explotación y prostitución de mujeres, niños, niñas y adolescentes, pornografía infantil y corrupción de menores, D.E. # 1823; R.O. # 375 de 12-OCT-2006

⁵⁵⁸ Comité interinstitucional de coordinación para la prevención de trata de personas y tráfico ilícito de migrantes, y protección a sus víctimas; Acuerdo Interinstitucional # 0010, 12-ABR-2018, R.O. # 240, de 14-MAY-2018

⁵⁵⁹ Plan nacional de seguridad ciudadana y convivencia social pacífica; Acuerdo Ministerial # 107; R.O.E.E. # 14 de 01-AGO-2019

⁵⁶⁰ Ídem, Capítulo I, lit. A: Formulación conceptual y enfoques del plan nacional de seguridad ciudadana y convivencia social pacífica; núm. 5: Enfoque de Movilidad Humana. El concepto de movilidad humana, relativamente nuevo, comprende los "...procesos concretos que cualquier persona, familia o grupo humano realiza o experimenta para establecerse temporal o permanentemente en un sitio diferente a aquel en donde ha nacido o residido hasta el momento .../... que incluye a emigrantes, inmigrantes, solicitantes de refugio, refugiadas, asiladas, apátridas, migrantes y desplazadas internas, víctimas de trata y tráfico de personas y sus familias, desde su dimensión de género, generacional, étnica, ambiental, entre otras..."

Concordante con esta realidad, se contempla un Plan de Acción contra la trata de personas,⁵⁶¹ al ser instrumento de política pública, para desarrollar estrategias de investigación, judicialización de los infractores, protección a las víctimas y la coordinación interinstitucional para la prevención, habiéndose declarado como política prioritaria del Estado.⁵⁶²

Se tienen instrumentos de articulación interinstitucional de acciones⁵⁶³ para una actuación coordinada. En un primer protocolo se orienta la asistencia a las presuntas víctimas, pero para el caso específico en el mar, no se especifica la actuación para la neutralización y posterior juzgamiento de los infractores; tampoco se contempla a la Policía Marítima, el primer responsable, en estos casos que se presenten en la mar, por lo cual se debe aplicar los principios orientadores *mutatis mutandis* de lo que se expresa para la Policía Nacional.⁵⁶⁴

Se indica la obligación de aprehender a los infractores que incurren en el delito de tráfico ilícito de migrantes,⁵⁶⁵ de quien realice la trata de personas.⁵⁶⁶ También se sanciona a los dueños de los vehículos de transporte -barco o buques- y a la tripulación, debiendo hacer las coordinaciones correspondientes entre la Policía Marítima y la Judicial o Fiscalía para efectuar la entrega de los infractores, incluyéndose en el protocolo al arribo al puerto habilitado con los presuntos infractores y las víctimas.

Con este fundamento y adicional a la norma punitiva se tiene también una ley que aborda la movilidad humana.⁵⁶⁷ Contempla la migración segura y libre movilidad como un derecho, sea desde o hacia el Ecuador, busca mecanismos de prevención de la migración riesgosa y de los delitos de trata de personas y tráfico ilícito de migrantes, coligando un interés económico o de otro orden material, y de manera directa o indirecta o en favor de terceros. Se emiten lineamientos de acción priorizando a las víctimas y su la atención integral, implantando mecanismos educacionales, siendo responsabilidad del Presidente el programa de prevención de estas acciones ilícitas, al igual que los Gobiernos Autónomos Descentralizados, GAD's, entes de gobierno de ámbito local y bajo un régimen de competencias locales.

Debe citarse el hecho que existió un auge de migración ilegal por mar años atrás en Ecuador, presentándose algunos casos en que se evitó afectaciones a los migrantes, se los retorna; no obstante, con su complicidad o temor, no se pudo judicializarlos. Con este fundamento y por la falta de medios, se suscribe un instrumento interinstitucional⁵⁶⁸ entre la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, DIGMER, por parte de la Armada del Ecuador con el *Director of Enforcemet and Incidente Managemet, United States*

⁵⁶¹ Plan de acción contra la trata de personas 2019 2020; Acuerdo Ministerial # 194; R.O.E.E. # 349 de 14-FEB-2020. Art. 2.

⁵⁶² Se declara como Política Prioritaria del Estado con D.E. # 1981 de 18-AGO-2004, R.O. # 410 de 31-AGO-2004

⁵⁶³ En los Protocolos interinstitucionales, contiene el de actuación en casos de tráfico ilícito de migrantes y el de actuación interinstitucional para la atención y protección integral a víctimas de trata de personas; A.I. # 3; R.O.E.E. # 425 de 10-MAR-2020.

⁵⁶⁴ Se resalta que en el ámbito marítimo se cumplen los principios con mayor rigidez y fundamentándose en el honor, la disciplina y la lealtad marítimas lo que se ha considerado como cortesía marítima.

⁵⁶⁵ COIP. ART. 213. "...con el fin de obtener directa o indirectamente beneficio económico u otro de orden material por cualquier medio, promueva, capte, acoja, facilite, induzca, financie, colabore, participe o ayude a la migración ilícita de personas nacionales o extranjeras, desde el territorio del Estado ecuatoriano hacia otros países o viceversa o, facilite su permanencia irregular en el país..."

⁵⁶⁶ COIP, Art. 91. "...la captación, transportación, traslado, entrega, acogida o recepción para sí o para un tercero de una o más personas, ya sea dentro del país o desde o hacia otros países con fines de explotación..."

⁵⁶⁷ Ley orgánica de movilidad humana; R.O.S. # 938 del 6-FEB-2017, 43, 117, 123, 163 y 166.

⁵⁶⁸ Procedimientos operacionales para el abordaje y la inspección de las embarcaciones sospechosas de tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas y de tráfico ilícito de migrantes por mar; del 26-JUN-2020; O.G.M. # 163 del 21-OCT-2020, que actualiza los Procedimientos operativos para el abordaje y la inspección de las embarcaciones sospechosas de tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas y de tráfico ilícito de migrantes por mar, suscrito el 30-AGO-2006 y que no se promulgare en registro oficial ni orden general alguno.

Coast Guard, por el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica, como una aplicación de normas internacionales, una relacionada con el traslado ilegal de persona por mar,⁵⁶⁹ y la otra con las sustancias sujetas a fiscalización.⁵⁷⁰

En el mar, la ocurrencia de un acto irregular, necesariamente va coligado a otros igualmente ilegales. Así se busca enfrentar tanto el tráfico de estupefacientes como el de personas, sin que esto se limite a otros delitos como el tráfico de armas, las nuevas formas de explotación laboral, la trata de blancas y de menores, entre otros. Un oficial naval en los casos de respuesta inmediata, ejecuta los operativos con sus medios y emplea formularios estandarizados para mayor agilidad. Se efectiviza una vía comunicacional para la respuesta oficial expedita de la información en calidad de ERB. En los casos de infracciones de navegación tales como cambio de matrícula, alteración de número OMI o semejantes, se autorizaba el abordaje para la inspección, al presumirse embarcación apátrida.

En algunos casos el objeto de la operación se tornó de inspección delincencial a una de socorro y rescate,⁵⁷¹ en vista de la cantidad de personas embarcadas y la vetustez de las naves, en ocasiones mediante la figura de buque nodriza, -es decir, contando con varios pequeñas embarcaciones que contribuyen en el ilícito, sirven de medio de escape o de facilidad de trasbordos, en aspectos pesqueros se presenta esta situación pese a no tener norma pero en forma institucionalizada en Manta como “estrategia pesquera” específicamente-, por lo cual se suscribió previamente un instrumento interinstitucional que especifica estos aspectos,⁵⁷² y en ciertos casos, se verificó los aspectos de DDHH y DIH, en el caso de poder asignárseles la condición de refugiado, sin embargo, se descartó esta figura en los casos presentados en Ecuador. Con estas medidas, prácticamente se anuló la incidencia de este tipo delincencial, el tráfico de migrantes por mar en Ecuador.

Como parte de las estadísticas, no se tiene incidencia de embarcaciones con emigrantes ilegales y/o rescatados en el mar, desde el 2008, la actuación se ha centrado en la prevención en los puertos y caletas pesqueras para anular la ocurrencia de este ilícito, sin embargo, aunque no se cuenta con documentos de soporte ni estadísticas, más que notas de prensa, se conoce que de países de Centroamérica se reporta arribo de migrantes irregulares supuestamente llegados por mar, aunque principalmente se da por vía terrestre.⁵⁷³

d. Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, Pesca INDNR

Corresponde el análisis ahora a uno de los aspectos más críticos en el accionar marítimo de los últimos tiempos y se constituye el relacionado con la Pesca, esa actividad extractiva que se realiza en el mar sobre los recursos vivos.

En esta actividad al igual que en las otras que se realizan en el mar, se mantiene la interrelación con todos los aspectos ya analizados y, de igual forma también es susceptible de la incidencia concurrente en las acciones ilícitas ya expresadas como la piratería y su corolario que se constituye la apatridia; la migración ilegal y trata de personas como nuevas

⁵⁶⁹ Convención de 1988, Art. 17, núm. 9 y Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes, de la Convención de 2000, Art. 17

⁵⁷⁰ Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas de 1988; Viena; 20-DIC-1988; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005

⁵⁷¹ CONVEMAR, Art. 98

⁵⁷² Memorando de Entendimiento para la cooperación entre la Dirección General de la marina Mercante y del Litoral de la República del Ecuador y el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos de América relativa a búsqueda y salvamento; suscrita el 15-DIC-2005, previa a la suscripción de los procedimientos operativos para el abordaje en el 2006. Este instrumento interinstitucional no ha sido promulgado en el Registro Oficial ni Oren General alguna.

⁵⁷³ Se puede visualizar un reporte extraoficial en <https://elpais.com/america-colombia/2023-01-13/el-alarmente-incremento-de-migrantes-ecuatorianos-cruzando-por-el-darien.html>

formas de esclavitud moderna; la contaminación marina en todas sus formas de repercusión o incidencia; el tráfico de sustancias prohibidas y su derivación consecuente que es la defraudación o evasión fiscal; o inclusive, con la construcción ilegal de medios no permitidos, que en forma específica se pueden verse involucrada esta actividad, así como los actos punibles contrarios a la seguridad de la navegación o bien a la afectación a la seguridad de la vida humana en el mar.

Al ser un aspecto orientado a la satisfacción de un derecho humano: la alimentación; y estar orientado a una gran parte de la población mundial, se contempla como aspecto prioritario y como tal se le ha buscado normar, pese a los intentos de boicot de la normalización de la pesca. En los últimos años se ha dado mayor importancia a la pesca en AM,⁵⁷⁴ al evidenciarse el carácter interrelacionado de los recursos vivos tanto de las zonas de jurisdicción plenas como de las demás zonas contempladas. Razón por la cual, se exponen estrategias para regular estos aspectos, resaltando la necesidad de adoptar un ILBI para su regulación, lo cual finalmente ocurriría en marzo de este año.

En este ámbito se tienen una gran cantidad normas que, sobre la base de la CONVEMAR, como el Acuerdo de Nueva York de 1995 sobre poblaciones transzonales y altamente migratorias, adicional a aquellas normas que la FAO promueve y promulga, como el Código de Conducta para la Pesca Responsable, el control a los pesqueros que pescan en la AM, o bien las medidas del ERP para enfrentar a la Pesca INDNR. Todo esto se ha venido plasmando en coordinación con las OROP's que buscan una ordenación pesquera con miras en la sostenibilidad.

Es así que se contempla en una conjunción de conceptos o definiciones específicas que de a poco se van plasmándose en un nuevo denominado Pesca INDNR, que reúne diferentes tipos o categorías jurídicas tendientes a brindar un mejor ordenamiento del recurso pesquero. Se especifican el uso de las banderas de conveniencia, actividades irregulares como trasbordos sin el control del caso, desembarcos sin políticas ni normativa.

Se busca una participación plena de todo el ordenamiento marítimo enfocándose en la aplicación de los principios de participación y coordinación, aplicación gradual, enfoque amplio e integrado, transparencia y no discriminación y especialmente el de conservación o mejor especificado como sostenibilidad. Se ha otorgado responsabilidades en los instrumentos internacionales a ser cumplidos por el ER: seguimiento, vigilancia y control, a más de la cooperación e intercambio de información; ERP: el control de naves, pesca, trasbordos; y, ERB: controles de matriculación, registro, áreas protegidas y autorizadas de pesca y autorizaciones o permisos de pesca.

En la opinión consultiva de ITLOS⁵⁷⁵ en relación con el aspecto de pesca, se evidencian las responsabilidades de tres tipos, del ER para proteger los recursos en coordinación con las OROP's respectivas, las responsabilidades del ERB en cuanto a los controles en buques de su bandera y las regulaciones de pesca, asimismo en las responsabilidades de ERP, para el control posterior en cuanto a los recursos.

Así al contar con un instrumento voluntario, debe seguir especificándose en normas que solventen las lagunas que pudieren encontrarse, y ya con el ILBI, debe verificarse su

⁵⁷⁴ Peña-Torres, Julio et al; "Pesca en alta mar de recursos transzonales: alternativas de política para Chile"; Revista Estudios Públicos; Santiago de Chile; 2000.

⁵⁷⁵ ITLOS; "Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders"; Request for an advisory opinion submitted by the sub-regional fisheries commission (SRFC); Advisory Opinion of 02-ABR-2015

cumplimiento. La interpretación normativa de los Estados debe propender a la consecución de los principios de sostenibilidad, trazabilidad y responsabilidad de los Estados, tanto en su competencia en cada una de las zonas, así como bajo los conceptos de ERB, ER y ERP, con sus propias atribuciones. También en el caso de las organizaciones de ordenamiento de pesca en el AM, en la adopción de las acciones pertinentes. La aplicación de los principios fundamentales permite una aplicación adecuada inclusive si el Estado no es parte de los instrumentos internacionales relativos a la pesca, sino en aplicación del Derecho Internacional aplicable o vigente.

Debe volverse entendible que la Pesca INDNR, que abarca distintas categorías de conductas, debe volverse un concepto que involucra varias acepciones con alcances específicos, debiendo entenderse en aplicación de los principios y especialmente buscando el bienestar de la humanidad. Se ha propuesto la aplicación de listados o tarjetas para especificar o denotar el cumplimiento de normas adecuadas: amarilla, como advertencia por el cumplimiento de acciones no justificadas o sujetas a reproche; roja, si se insiste en incumplir normas, debiendo contemplarse como Estado No Cooperante e imponerse sanciones comerciales en cuanto a su comercio en el resto de Estados firmantes; y, verde si existen evidencias claras de acatamiento a las normas y de la solución de las acciones no justificadas o sujetas a reproche.

1) Tratamiento internacional

Se empieza el análisis internacional de los actos ilícitos cometidos en cuanto a la actividad extractiva pesquera, previo una visión de este ámbito en la CONVEMAR, entonces se evidencia las distintas consideraciones en cuanto a la legitimidad y licitud de la actividad tales como:

1. La consideración para que no se obstaculice a la pesca al igual que a otros usos del mar, mediante la contaminación del medio marino, la atención y previsión razonable de medidas para evitar la contaminación resultante de accidentes marítimos, proporcionales al daño real o potencial cuya afectación la incluye;⁵⁷⁶
2. Durante el paso inocente y paso en tránsito, no debe realizarse actividad alguna de pesca, el ER debe contemplar las infracciones en su norma al igual que sus acciones de prevención incluyendo la reglamentación del arrumaje de aparejos de pesca;⁵⁷⁷
3. El respetar acuerdos existentes en el reconocimiento de derechos de pesca tradicionales junto con otras actividades legítimas de los Estados vecinos en la condición de los Estados archipelágicos, en las aguas archipelágicas;⁵⁷⁸
4. En la ZEE, La construcción o remoción de islas artificiales instalaciones o estructuras, la notificación correspondiente, teniendo especial consideración el evitar la afectación a los aspectos de pesca, la protección del medio marino y los derechos y obligaciones de otros estados;⁵⁷⁹
5. La determinación de la captura permisible de recursos vivos en su ZEE, considerando:⁵⁸⁰
 - a. Las poblaciones de especies objetivo capaz de rendir el máximo rendimiento sostenible, acorde con las modalidades de pesca, la interdependencia y los estándares mínimos generalmente recomendados,

⁵⁷⁶ CONVEMAR, Art. 1.- Términos empleados, Art. 221.- Medidas para evitar la contaminación resultante de accidentes marítimos

⁵⁷⁷ CONVEMAR, Art. 19.- Paso inocente, Art. 21 Leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso inocente, Art. 42.- Leyes y reglamentos de los Estados ribereños de estrechos relativos al paso en tránsito,

⁵⁷⁸ CONVEMAR, Art. 8.- Acuerdos existentes, derechos de pesca tradicionales y cables submarinos existentes

⁵⁷⁹ CONVEMAR, Art. 60.- Islas artificiales, instalaciones y estructuras en la zona económica exclusiva

⁵⁸⁰ CONVEMAR, Art. 61. Conservación de los recursos vivos, Art. 62.- Utilización de los recursos vivos

- b. Debiendo tener en cuenta los efectos en las especies asociadas, la preservación de tales especies, así como el intercambio de información científica disponible, estadísticas de captura y esfuerzos de pesca a más de otros datos pertinentes para la conservación de las poblaciones de peces,
- c. La optimización de los recursos vivos en la ZEE, en función a su capacidad de captura, o dar acceso al excedente de captura permisible a otros Estados,
- d. Las necesidades de reducir al mínimo la perturbación económica de aquellos estados que hayan pescado habitualmente en la zona o que hayan hecho esfuerzos sustanciales en la investigación e identificación de poblaciones;
- e. La concesión de licencias a pescadores, buques y equipos de pesca, así como el pago de derechos correspondientes;
- f. La especificación de:
 - 1) Especies objetivo,
 - 2) Fijación de cuotas de captura,
 - 3) Captura por buques,
 - 4) Periodos de captura,
 - 5) Reglamentación para temporadas y áreas de pesca,
 - 6) Estadísticas de capturas y esfuerzos de pesca,
 - 7) Informes de posición de buques,
 - 8) Programas de investigación pesquera,
 - 9) Embarque de observadores,
 - 10) Descarga de la captura en puertos del estado ribereño;
 - 11) Modos y condiciones para empresas conjuntas o arreglos de cooperación,
 - 12) Procedimientos de ejecución,
 - 13) Requisitos de formación de personal,
 - 14) Transmisión de tecnología pesquera;
- 6. La coordinación para asegurar la conservación y desarrollo de poblaciones objetivo y especies que se encuentren en ZEE de dos o más Estados, así como de especies asociadas, las consideraciones para especies altamente migratorias, mamíferos marinos, poblaciones anádromas, especies catádromas, especies sedentarias;⁵⁸¹
- 7. La condición para los Estados sin litoral en cuanto a la pesca;⁵⁸²
- 8. La ejecución de leyes y reglamentos del Estado ribereño para la pesca, al igual que la regulación de parte del Estado de bandera sobre afectación e indemnización de los aparejos de pesca o cualquier otro objeto que pudiere causar en los cables submarinos;⁵⁸³
- 9. La sujeción a las condiciones estipuladas para la libertad de pesca en AM, con especial consideración en la cooperación para la conservación y administración de los Estados que exploten los mismos recursos en la misma zona, estipulando el establecimiento de OROP's. Se buscan la conservación de recursos determinando la captura permisible y estableciendo otras medidas de conservación, basándose en datos científicos fidedignos que dispongan los Estados interesados para mantener

⁵⁸¹ CONVEMAR, Art. 63.- Poblaciones que se encuentren dentro de las zonas económicas exclusivas de dos o más Estados ribereños, o tanto dentro de la zona económica exclusiva como en un área más allá de ésta y adyacente a ella, Art. 64.- Especies altamente migratorias, Art. 65.- Mamíferos marinos, Art. 66.- Poblaciones anádromas Art. 67.- Especies catádromas; Art. 68.- Especies sedentarias, Art. 77.- Derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental

⁵⁸² CONVEMAR, Art. 70.- Derecho de los Estados en situación geográfica desventajosa

⁵⁸³ CONVEMAR, Art. 73- Ejecución de leyes y reglamentos del Estado ribereño. Se debe tener especial consideración en este punto debido a las particularidades que se han evidenciado en los últimos años, en las zonas aledañas a ZEE y MT de Ecuador, debiendo resaltar que, en los casos de apresamiento o retención de buques extranjeros, el Estado ribereño debe notificar al Estado de bandera las medidas adoptadas y las sanciones impuestas, Art. 115.- Indemnización por pérdidas causadas al tratar de prevenir daños a cables o tuberías submarinos,

poblaciones y permitir el máximo rendimiento sostenible. acorde con factores ambientales y económicos, interdependencia de poblaciones, modalidades de pesca, y normas mínimas recomendadas con el intercambio de información, sin discriminación contra pescadores;⁵⁸⁴

10. La consideración en la solución de controversias sobre limitaciones o excepciones de aplicabilidad, acorde a la Parte XV -que abarca la pesca, en que se haya negado la petición de otro Estado para efectuar la explotación, en función de la captura permisible y capacidad de explotación-, con la salvedad que el ER no está obligado a aceptar lo relativo a sus derechos soberanos de recursos en la ZEE, sus las facultades discrecionales para determinar la capacidad de explotación, asignación de excedentes, modalidades y condiciones particulares de su legislación.⁵⁸⁵

En este instrumento internacional se estipulan las bases de actualidad o de positivación de normas de derecho aplicados en el ámbito pesquero. La justificación de esta consideración se la realizó como parte de la integralidad del Derecho Marítimo que fue contemplado en la CONVEMAR, sin embargo, la problemática se mantuvo y se acentuó, pese a tal instrumento y sus bases para la legitimidad de la pesca. Se hizo necesario contemplar en otro instrumento más detallado o específico, la mayoría de los temas críticos.

Es así que se llega al conocido como Acuerdo de Nueva York de 1995⁵⁸⁶ emite los principios básicos en la pesca de especies específicas en áreas especiales.⁵⁸⁷ Actualmente con la suscripción del tercer Acuerdo bajo la CONVEMAR sobre la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina de áreas fuera de la jurisdicción nacional, se está a la espera del cumplimiento de las provisiones para su entrada en vigor.⁵⁸⁸

Tiene como objetivo la conservación a largo plazo y el aprovechamiento sostenible de poblaciones de peces altamente migratorios y los transzonales, con la finalidad de incrementar la cooperación entre Estados y el cumplimiento de obligaciones de conservación y ordenamiento en calidad de ER, ERB y ERP, orientado a una pesca responsable, y contribuyente por tanto a la paz y seguridad internacionales. En esta norma también se puede evidenciar aspectos que permiten enfocar el concepto de Pesca INDNR. Al establecer los principios generales de conservación para dichas especies, se contempla adoptar medidas de aseguramiento, de supervivencia, justificadas científicamente, protegiendo la biodiversidad en el medio marino, bajo la tutela y criterio de precaución, junto con las acciones a ser adoptadas por los Estados.

Se emiten los lineamientos para estas especies tanto en ZEE de los Estados como en la AM, resaltando que se debe procurar las medidas necesarias para la conservación de las poblaciones en el área de mar adyacente, cooperando directamente o mediante los mecanismos de colaboración, coordinación y cooperación internacional, teniendo la obligación de hacerlo para lograr medidas compatibles sobre dichas poblaciones, tanto en calidad de ER y ERB, tornándose indispensable en la AM -en función al aspecto público y notorio del incremento desmedido en cuanto a la extracción pesquera indiscriminada-. De

⁵⁸⁴ CONVEMAR, Art. 87.- Libertad de la alta mar, Art. 116.- Derecho de pesca en la alta mar, Art. 117.- Deber de los Estados de adoptar medidas para la conservación de los recursos vivos de la alta mar en relación con sus nacionales, Art. 118.- Cooperación de los Estados en la conservación y administración de los recursos vivos, Art. 119 Conservación de los recursos vivos de la alta mar

⁵⁸⁵ CONVEMAR, Art. 297.- Limitaciones a la aplicabilidad de la sección 2. Anexo VIII Arbitraje Especial, Art. 1.- Incoación del procedimiento

⁵⁸⁶ Acuerdo de Nueva York de 1995, ratificado por Ecuador con D.E. # 1166, R.O.S. # 838 de 12-SEP-2016

⁵⁸⁷ En la parte correspondiente al Ordenamiento Marítimo que se analiza a la CONVEMAR y se ahonda en este tema.

⁵⁸⁸ Texto aprobado, Art. 61 que especifica que entra en vigor en vigor 120 días después del depósito del sexagésimo instrumento de ratificación, aprobación, aceptación o adhesión, y para cada nueva parte, después de 30 días del depósito de su consentimiento.

igual forma, en este instrumento fundamental para el control de la pesca, especificando a las infracciones graves.⁵⁸⁹

En la CONVEMAR y en el Acuerdo de Nueva York de 1995 se resalta a función de las OROP's -sean subregionales, regionales o mundiales-, que adquieren gran realce, para la adopción de las medidas pertinentes de conservación y ordenación. Su creación sugiere un plazo razonable y mientras tanto, contempla estipular arreglos provisionales, sin poner en peligro ni obstaculizar la obtención del acuerdo definitivo, que asegure que tales medidas no perjudiquen al conjunto de los recursos marinos vivos, y, en caso de no llegar al acuerdo, considera procedimientos para la solución de controversias –acorde a la CONVEMAR-, y, en cuanto se trate de controversias de índole técnica se debe establecer un grupo especial de expertos, sin procurar recurrir a los procedimientos obligatorios.⁵⁹⁰ Merece citar el hecho contemplado sobre las consultas de buena fe que se deben realizar cuanto existan indicios de que las poblaciones de peces transzonales o altamente migratorios estén amenazadas por exceso de explotación o cuando se estén estableciendo nuevas pesquerías, para instaurar los arreglos apropiados, mientras, se debe aplicar la buena fe, -nuevamente resaltada su aplicación y pertinencia en el ámbito marítimo-, teniendo debidamente los derechos, intereses y obligaciones de los demás Estados.⁵⁹¹

Un mecanismo que resalta el cumplimiento de la obligación de cooperar es constituyéndose miembro de las OROP's, tomando parte en arreglos particulares, o, comprometiéndose a cumplir con las medidas adoptadas por la organización o el arreglo particular, especificando que únicamente estos Estados tendrán acceso a las pesquerías indicadas,⁵⁹² si no existe alguna organización se debe concertar arreglos apropiados o cooperar para establecerla, así como la especie o población a la que se orientarán las medidas, el tipo de pesca, el ámbito de aplicación, los objetivos y actividades de organizaciones ya existentes y los mecanismos para el asesoramiento científico y un órgano consultivo, debiendo dar la publicidad pertinente en la formación de la organización o el arreglo a los otros Estados que tengan interés real en el tema, estipulando sus funciones, la admisión de nuevos miembros o cooperantes, y sobre todo asegurando la transparencia en la toma de decisiones, fundamentadas especialmente en datos científicos, técnicos y estadísticos, que sean

⁵⁸⁹ Acuerdo de Nueva York, Art. 21.- Cooperación subregional v regional con fines de ejecución, núm. 11.

- a) *Pescar sin licencia, autorización o permiso válido expedido por el Estado del pabellón de acuerdo con el inciso a) del párrafo 3 del artículo 18;*
- b) *La falta de mantenimiento de registros precisos de datos sobre las capturas y actividades relacionadas, según lo exigido por la organización o el arreglo subregional o regional de ordenación pesquera pertinente, o proporcionar información considerablemente inexacta sobre la captura, en contravención de los requisitos sobre declaración de la captura vigentes en dicha organización o arreglo;*
- c) *Pescar en un área cerrada, pescar durante el cierre de la temporada de pesca o pescar sin cuota o después de alcanzar la cuota establecida por la organización o arreglo subregional o regional de ordenación pesquera pertinente;*
- d) *La pesca dirigida a una población sujeta a moratoria o cuya pesca ha sido prohibida;*
- e) *Utilizar aparejos de pesca prohibidos;*
- f) *Falsificar u ocultar las marcas, la identidad o el registro de un buque pesquero;*
- g) *Ocultar, manipular o destruir pruebas relacionadas con una investigación;*
- h) *Cometer violaciones múltiples que, en su conjunto, constituyen una inobservancia grave de las medidas de conservación y de ordenación; o*
- i) *Cualquier otra violación que pueda especificarse en procedimientos establecidos por la organización o el arreglo subregional o regional de ordenación pesquera pertinente...*

⁵⁹⁰ Acuerdo de Nueva York de 1995, Art. 7.- Compatibilidad de las medidas de conservación y ordenación, Art. 27.- Obligación de solucionar las controversias por medios pacíficos, Art. 29.- Controversias de índole técnica Art. 30.- Procedimientos de solución de controversias

⁵⁹¹ Acuerdo de Nueva York de 1995, Art. 34.- Buena fe y abuso de derecho

⁵⁹² Acuerdo de Nueva York de 1995, Art. 8.- Cooperación para la conservación y la ordenación, núm. 4, 5 y 6.

evaluados con suficiente detalle, en formatos aplicables y técnicas de análisis y metodologías de evaluación de éstas poblaciones.⁵⁹³

Se hacen ciertas aclaraciones para casos específicos -mares cerrados o semicerrados-, al igual que para el caso en que las áreas de AM estén totalmente rodeadas de una zona que se encuentre bajo la jurisdicción nacional de un solo Estado⁵⁹⁴ en que se debe cooperar para establecer las medidas de conservación y ordenación. Se deben fundamentar en datos científicos disponibles teniendo como referencia las medidas adoptadas por el ER, para estipular como en el caso de que se trate de la conservación de recursos vivos en la ZEE, y de igual forma, en el caso en que no se tenga un acuerdo para las medidas adoptadas por el ER, pero mientras no se resuelva el inconveniente, los Estados deben tomar medidas sobre los buques de su bandera para impedir que lleven a cabo operaciones de pesca que puedan perjudicar a las poblaciones, por otra parte, el hecho de no ser miembro de una OROP, no obsta el aplicar las medidas adoptadas en cuanto a sus buques de bandera que pesquen dichas poblaciones.⁵⁹⁵ Esto permite que el ER precautele con mayor medida los recursos vivos de estos dos tipos de especies en precautelación de la actividad extractiva y beneficio de sus connacionales.

Al contemplar los deberes del ERB, especifica obligaciones a ser verificadas con sus buques, debiendo resaltarse la obligación del registro nacional de buques autorizados así como las reglas de marca de sus buques y aparejos de pesca, las disposiciones que deben contemplarse en su legislación en cuanto a las actividades pesqueras, reglas de registro, comunicación, verificación de la captura de especies, mecanismos de inspección, programas de observación, sistemas de seguimiento, control y vigilancia de buques y sus operaciones y actividades conexas, incluyendo el trasbordo en AM. Todo esto permite dejar en claro los aspectos que son de responsabilidad de los ERB's y por ende, la verificación de cumplimiento y ejecución correspondiente, previo el procedimiento de investigación y de ser el caso, -acorde a la posición y captura realizada-, la imposición de las sanciones tanto al buque como a los oficiales y su capitán, y, de igual forma específica las infracciones graves, específicamente en el numeral 11, resaltando el incumplimiento o violación verificado en procedimientos establecidos por la OROP o arreglo.⁵⁹⁶ Todas estas acciones permiten adoptar la noción de pesca ilegal.

Ahora bien, para el caso del ERP, tiene el derecho de fomentar la eficacia de las medidas adoptadas, verificando los documentos, aparejos de pesca y la captura de buques que se encuentren en sus puertos y terminales frente a la costa, así como contemplar la prohibición de desembarco y trasbordo en el caso de encontrar fundamentos que vulneraron las medidas adoptadas.⁵⁹⁷ Esta calidad ameritó una ampliación y trato con mayor detalle que fue necesario llegar a tener un nuevo instrumento internacional concretamente orientado a los fines de control e imposición de las medidas específicas.

⁵⁹³ Acuerdo de Nueva York de 1995, Art. 10.- Funciones de las organizaciones y los arreglos subregionales o regionales de ordenación pesquera, Art. 12.- Transparencia de las actividades de las organizaciones o arreglos subregionales o regionales de ordenación pesquera, Art. 14.- Reunión y suministro de información y cooperación en materia de investigación científica

⁵⁹⁴ Este bien podría ser *mutatis mutandis* aplicable al caso de Ecuador, como ER en el área entre las dos ZEE la continental e insular.

⁵⁹⁵ Acuerdo de Nueva York de 1995, Art. 15.- Mares cerrados o semicerrados, Art. 16.- Áreas de la alta mar totalmente rodeadas de una zona que se encuentra bajo la jurisdicción nacional de un solo Estado, Art. 17.- Estados no miembros de organizaciones y Estados no participantes en arreglos; CONVEMAR, ART. 61.- Conservación de recursos vivos.

⁵⁹⁶ Acuerdo de Nueva York de 1995, Art. 18.- Deberes del Estado de pabellón Art. 19.- Cumplimiento y ejecución por el Estado de pabellón

⁵⁹⁷ Acuerdo de Nueva York de 1995, Art. 23.- Adopción de medidas por el Estado del puerto

A la actividad pesquera se contempla en la FAO⁵⁹⁸ considerando como fuente importante de alimentos y beneficios económicos a las poblaciones, y, derivado del desarrollo del derecho en especial por la CONVEMAR y sus dos instrumentos inherentes, derivó en la búsqueda de una nueva y mejorada situación de los intervinientes en la actividad pesquera, por una parte al igual que por la otra de los ER's especialmente en los aspectos de preservación y control de sus ZEE.

De ahí deriva el Código de Conducta para la Pesca Responsable⁵⁹⁹ para hacer frente a los inconvenientes presentados desde una mejor perspectiva, desde una óptica ecléctica, por un lado, los principios de conservación ambiental del medio marino, por otro la necesidad de la sostenibilidad en el aprovechamiento de los recursos vivos y finalmente la sustentabilidad para los encargados de las pesquerías que, con su inversión de riesgo, se dedican a la actividad extractiva pesquera, estableciendo los principios generales así como la ordenación pesquera y las practicas posteriores a su captura. De donde se iría sentando las bases para el mejoramiento del marco jurídico y el establecimiento de medidas responsables considerando todos los aspectos biológicos, tecnológicos, económicos, sociales, ambientales y comerciales pertinentes.⁶⁰⁰

Es pertinente resaltar que se enfoca en el aporte que puede desempeñar la cooperación internacional para el cumplimiento de los objetivos trazados, buscando evitar las controversias, especialmente en la ordenación pesquera que debe estar basada en datos científicos fidedignos para evitar el exceso de capacidad de pesca asegurando que la explotación sea económicamente viable o sostenible. Tiene un enfoque ecosistémico al preservar hábitats, corrigiendo el impacto negativo⁶⁰¹ y estableciendo un marco adecuado, que prevé infracciones, sanciones, y el seguimiento, control, vigilancia y ejecución de normativa pesquera.

El resultado en corto tiempo es la consideración de pesca contraria a las normas, o, que no se haya cumplido con las exigencias de control con su voluntaria declaración, o, que se actúe con violación a la veracidad en cuanto al ejercicio de la actividad extractiva pesquera. Estas bases desembocarían en la concepción de Pesca INDNR, al igual que de las especificaciones de los deberes del ERB consecuente con tales lineamientos y lo propio en cuanto a los deberes del ERP.

Otro instrumento que permite llegar a la determinación de la condición de Pesca INDNR es la norma que busca controlar a los pesqueros en la AM,⁶⁰² contempla responsabilidades para el ERB, con la finalidad de sean cumplidas las medidas internacionales de conservación y ordenación por parte del buque pesquero o el "...utilizado o que se tenga previsto utilizar para la explotación comercial de los recursos marinos vivos, incluyéndose los buques de apoyo y cualesquiera otros buques empleados directamente en tales

⁵⁹⁸ La carta de constitución de la Organización de las Naciones Unidas sobre Alimentación y Agricultura, *Food and Agriculture Organization*, FAO, Quebec, Canadá, el 16-OCT-1945, Ecuador ratifica con D.E. # 2112 R.O. # 370 del 23-NOV-1949.

⁵⁹⁹ El Código de Conducta para la Pesca Responsable de 1995, es un instrumento voluntario, destinado a todos los que trabajan e intervienen en pesca y acuicultura. Como es voluntario, es necesario asegurar que todos hagan suyos principios y objetivos y adopten medidas prácticas. Consiste en principios, objetivos y elementos de acción. Es resultado del esfuerzo de grupos diferentes empeñados en la pesca y la acuicultura. Representa un consenso o acuerdo mundial sobre una amplia gama de cuestiones de pesca y acuicultura. Recuperado de <http://www.fao.org/3/x9066s/x9066s01.htm>

⁶⁰⁰ Código de Conducta, Art. 2.- Objetivos del Código

⁶⁰¹ Código de Conducta, Art. 7.- Ordenación pesquera

⁶⁰² Acuerdo para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros que pescan en alta mar, aprobado por la Resolución 15/93 de 29-NOV-1993 del 27º período de sesiones de la Conferencia de la FAO, en vigor el 24-ABR-2003. Ecuador no ha ratificado encontrándose en el análisis de constitucionalidad.

*operaciones de pesca...*⁶⁰³ y que por otra parte se resalta también el registro de pesqueros sea independiente o general.

Así se contemplan obligaciones del ERB para con sus buques, y como contraparte tiene la obligación del cumplimiento de tales normas, so pena de incurrir en la consideración de Pesca INDNR, que engloba en contemplar la autorización de pesca pertinente, una vez que cumplidas las inspecciones y requisitos previos. En el caso de presentarse alguna novedad, deja de estar autorizado, por suspensión o por retiro de la autorización. El cumplimiento de la entrega de información requerida sobre la operación del buque,⁶⁰⁴ además de que se contemple dentro del registro de buques autorizados, -que debe registrar a los buques denegados, suspendidos o retirados la autorización- y por ende publicitada tal calidad, así como sus observaciones, para poder efectuar la pesca en AM.⁶⁰⁵

Tanto la cooperación internacional como el intercambio de información detallando particularidades, tienen la finalidad de servir como elemento de control cuando sea requerido. El mecanismo para solucionar controversias, mediante las consultas entre las partes o mediante negociación, investigación, mediación, conciliación, arbitraje, resolución judicial u otro medio pacífico a su propia elección, son aspectos fundamentales para el cumplimiento de los fines de este ILBI.

Sobre la base cada vez más extendida a nivel global en aspectos de ordenación pesquera, y en el desarrollo de los lineamientos del Código de Conducta, se estimula la creación de un ILBI basado en este Plan de Acción.⁶⁰⁶ Lo que es importante resaltar que en este se contemplan las definiciones a ser adoptadas en el resto de instrumentos internacionales.

Estas consideraciones permiten evidenciar las conductas, en el accionar del ERP.⁶⁰⁷ Nace este instrumento al estar conscientes de que toda actividad que se realice en el mar, necesariamente va a tener que desembocar en un puerto, en tierra, entonces, en virtud de la colaboración, cooperación y coordinación previstas en una serie de instrumentos ahora orientados a la sostenibilidad y seguridad alimentaria mundial, y, no solo en calidad de ERB o ER, sino ERP, es decir de su actividad comercial, de su condición de seguridad integral, aprovechando del desarrollo de la tecnología aplicada a las bases de datos, redes y registros globales que apoyan la gestión de control especialmente orientada a las necesidades de los Países en desarrollo.⁶⁰⁸

Su objetivo es prevenir, desalentar y eliminar la Pesca INDNR, garantizar el uso sostenible y la conservación a largo plazo. Es pertinente resaltar los conceptos que son definidos como aplicación especial y para efectos de esta norma pesca, peces o pescado, puerto, y buque.⁶⁰⁹

⁶⁰³ Acuerdo de 1993, Art. 1 definiciones, lit. a

⁶⁰⁴ Acuerdo de 1993, Art. III: Responsabilidad del Estado de pabellón

⁶⁰⁵ Acuerdo de 1993, Art. IV: Registros de buques pesqueros

⁶⁰⁶ Plan de acción internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada PAI-PINDNR se elaboró como instrumento voluntario, en el marco del Código de Conducta para la Pesca Responsable, atendiendo a una petición formulada en el 23º período de sesiones del Comité de Pesca, COFI. El PAI-INDNR aprobado por consenso el 02-MAR-2001 en el 24º período de sesiones del COFI y ratificado el 23-JUN-2001 por el Consejo de la FAO en su 120º período de sesiones. Recuperado de <http://www.fao.org/3/y1224s/y1224s00.htm>

⁶⁰⁷ Basado en el PAI-PINDNR-2001, así como en el Modelo de sistema sobre las medidas del REP destinadas a combatir la Pesca INDNR-2005, el Acuerdo sobre medidas del estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal no declarada y no reglamentada, AMERP, Roma el 22-NOV-2009; Ecuador ratifica con D.E. # 630, R.O.S. # 447 de 15-MAR-2019.

⁶⁰⁸ AMERP, Art. 21.- Necesidades de los Estados en desarrollo

⁶⁰⁹ AMERP, Art. 1.- Términos utilizados, lit. b, pesca "...búsqueda, captura, recogida o recolección de peces o cualquier actividad que pueda dar lugar, previsible y razonablemente, a la atracción, localización, captura, extracción o recolección de peces..." c, peces o pescado. "...todas las especies de recursos marinos vivos, ya sea que estén procesados o no..." g, puerto "...abarca todos los terminales costa afuera y otras instalaciones para el desembarque, transbordo, empaquetado, procesamiento, repostaje o reabastecimiento ..." j,

Contemplando como excepciones a la pesca artesanal y de subsistencia para Estados limítrofes, portacontenedores que transporten pescado previamente desembarcado, a buques en fletamento y que operen en zonas de jurisdicción, pero de igual forma, no se afecta a la soberanía ni derechos de soberanía ni en los puertos ni en las zonas de jurisdicción, y además no implica que quede vinculado un Estado a las decisiones de una OROP que no sea parte o no la reconozca o si se adoptaron incumpliendo el Derecho Internacional.⁶¹⁰

Entonces desde el aviso de entrada a puerto de un pesquero, previamente especificado⁶¹¹ y que cuente con las facilidades pertinentes, se le hará las peticiones de información con la finalidad de autorizar o denegar su entrada, junto con las acciones de notificación a la bandera, otros ER's y OROP's, sin obviar los casos fortuitos, en función del bien jurídico de la salvaguarda de la vida humana, como el bien jurídico a proteger más elevado,⁶¹² sin desmedro de que también se efectúen las inspecciones por inspectores adecuadamente capacitados a dichos buques en puerto y si se hubiese tenido noticias de la realización de Pesca INDNR o actividades relacionadas. Los resultados de la inspección de igual forma deben ser notificados, verificando todos los parámetros y procedimientos estipulados en los Anexos de este ILBI.⁶¹³

En función de la incidencia en los recursos pesqueros de Ecuador, se deben observar los siguientes OROP's:

a) Comisión Interamericana del Atún Tropical, CIAT

Esta CIAT,⁶¹⁴ entidad intergubernamental estipula como parte de sus responsabilidades - para contar con elementos fehacientes para la emisión de sus normas de ordenamiento pesquero- las investigaciones sobre abundancia, biología, biometría y ecología, analiza los informes recibidos para mantener y aumentar las poblaciones de peces, tanto en las aguas bajo jurisdicción de los Estados -es decir, en su ZEE-, como en AM, recopilando información estadística, diseminándola, pero especialmente promulgando normas para aplicación como ERB, así como ER al respecto.⁶¹⁵

Desde su suscripción ha mantenido y ratificado instrumentos internacionales orientados a la precautelación de túnidos y especies relacionadas, compatible con la CONVEMAR y normas de la FAO. El objetivo de la CIAT es asegurar la conservación y uso sostenible a largo plazo de los túnidos, a más de protección y conservación de tiburones, tortugas y aves

buque "...cualquier navío, barco de otro tipo o embarcación utilizado, equipado para ser utilizado o destinado a ser utilizado para la pesca o actividades relacionadas con la misma..."

⁶¹⁰ AMERP, Art. 3.- Aplicación, Art. 4.- Relación con el Derecho internacional y otros instrumentos internacionales

⁶¹¹ AMERP, Art. 9.- Autorización o denegación de entrada al puerto "...a efectos de desembarque, transbordo, empaquetado y procesamiento de pescado, así como otros servicios portuarios, incluidos, entre otros, el repostaje, el reabastecimiento, el mantenimiento y la entrada en dique seco..."

⁶¹² AMERP, Art. 10.- Fuerza mayor o dificultad grave

⁶¹³ Ecuador, ha venido adoptando acciones derivadas de instrumentos internacionales y se han actualizado las normas pesqueras en este aspecto, faltando por especificarse los procedimientos para la jurisdicción de estas conductas punibles acorde al COIP.

⁶¹⁴ La Comisión Interamericana del Atún Tropical, CIAT, organización regional pesquera, creada para precautelar las especies de atunes de aleta amarilla y bonito, en el Océano Pacífico Oriental. Responsable de la conservación y ordenación de túnidos y otras especies marinas. Tiene 21 miembros plenos y 5 cooperantes. Emite resoluciones y recomendaciones sobre diversos tópicos para especificar la calidad de Pesca INDNR, medidas de conservación y ordenación y mecanismos de control para túnidos y medidas para la conservación de especies asociadas como tiburones, rayas, tortugas, aves marinas. Creada por la Convención para el establecimiento de una Comisión Interamericana de Atún Tropical establecida por la Convención de 1949 entre los Estados Unidos de América y la República de Costa Rica, suscrita en Antigua, el 1949. Ecuador se adhiere con D.E. # 651, R.O. # 208 de 08-MAY-1961.

Luego la Convención para el Fortalecimiento de la Comisión Interamericana del Atún Tropical, Washington D.C. el 14-NOV-2003, Ecuador firma este instrumento el 14-ABR-2004 pero pese a que se publica en el R.O.E.C. # 26 de 23-ENE-2018, aún no ha completado su proceso interno de adhesión.

⁶¹⁵ Convención de Antigua, Arts. 2 y 3

marinas, rayas; las acciones de control de extracción, uso de plantados, sellado y capacidad de bodegas, registro regional de buques, fletamentos y prestamos de capacidad, palangreros, captura incidental, en el OPO, área comprendida entre América, los paralelos 50 grados norte hasta 50 grados sur y el meridiano 150 grados oeste.⁶¹⁶

Se ratifica en esta norma el criterio de precaución⁶¹⁷ sin afectar otras medidas de conservación y administración que se establezcan para AM o áreas de jurisdicción nacionales que deben ser compatibles para la conservación y administración de los túnidos, especies afines y otras especies capturadas.⁶¹⁸ Para la toma de decisiones, se adopta en este organismo, el consenso de los miembros presentes, y, un mecanismo *sui generis* para materias específicas, lo propio para la revisión de la aplicación de medidas adoptadas.⁶¹⁹ Se resalta también la transparencia para el proceso de toma de decisiones mediante la difusión pública, consultas con ONG's, representantes de la industria pesquera, a otros interesados, así como a entes que no son parte como Estados, ONG's y organizaciones intergubernamentales, OIG's, constituyéndose éstos como observadores.⁶²⁰

Los Estados parte adoptan las medidas necesarias, acciones tanto internas como internacionales y otras para efectivizar sus fines, estipulando deberes como ERB y para las entidades pesqueras así como para la solución de controversias⁶²¹ -estas normas deben ser reportadas para su análisis por el Comité-, de otra parte, contempla medidas de ordenación para técnicas y aparejos específicos como plantados, así como la prohibición de pesca sobre boyas de datos; como parte del seguimiento y control contempla observadores para palangreros, el sistema de seguimiento de buques a través del VMS.

Se establecen acuerdos relacionados con diversos aspectos como cuotas de buques y financiamiento, sistemas de seguimiento de túnidos, lista de buques implicados en incumplimientos al equipo de protección de delfines, infracciones por lances nocturnos, así como mantener una lista de capitanes calificados; en definitiva, existe una gran cantidad de resoluciones y recomendaciones promulgadas, cuyo listado se puede observar en la página oficial de la organización. Incumplimientos, violaciones u omisiones a las normas estipuladas se constituyen en aspectos para determinar la calidad de Pesca INDNR.

Es pertinente resaltar que se ha contemplado áreas de traslape entre la CIAT y la *Western and Center Pacific Fishing Comision, WCPFC*, en que ambas comisiones mantienen como objetivo fundamental el desarrollo y fortalecer su cooperación en el ámbito de sus competencias, lo mismo se puede especificar en relación con la *South Pacific Regional Fishing Managment Organization, SPRFMO*, al igual que con la Comisión Permanente del Pacífico Sur, CPPS, que de igual forma contempla un traslape de áreas.

b) Comisión Permanente del Pacífico SUR, CPPS

En el ámbito subregional pertinente es meritorio resaltar el trabajo que ha venido realizando esta entidad.⁶²² Debido a su origen en la región, anterior a que se traten o definan a las

⁶¹⁶ Convención de Fortalecimiento de la CIAT, Art. 3.- Área de aplicación de la convención

⁶¹⁷ Convención de Fortalecimiento de la CIAT, Art. 4.- Aplicación del criterio de precaución

⁶¹⁸ Convención de Fortalecimiento de la CIAT, Art. 1, núm. 1.

⁶¹⁹ Convención de Fortalecimiento de la CIAT, Art. 9.- Toma de decisiones

⁶²⁰ Convención de Fortalecimiento de la CIAT, Art. 16.- Transparencia

⁶²¹ Convención de Fortalecimiento de la CIAT, Art. 25.- Transparencia

⁶²² La Comisión Permanente del Pacífico Sur, CPPS, organismo intergubernamental que se constituye una alianza regional, estratégica, política y operativa, que tiene como antecedente a la Convención Permanente de la Conferencia sobre Explotación y Conservación de Riquezas Marítimas del Pacífico Sur, y el Convenio sobre organización de la Comisión Permanente de la Conferencia sobre explotación y conservación de las riquezas marítimas del Pacífico Sur; suscrita en Santiago de Chile el 18-AGO-1952 por Ecuador, Perú y Chile, -

OROP'S, el establecimiento de este organismo se constituye aspecto visionario de los ER's de la región para el cumplimiento los fines de asegurar la sustentabilidad y sostenibilidad de los recursos vivos en el área contemplada, con soberanía plena como MT de 200 NM, - hoy, el cumplimiento de sus fines se lo efectúa en el MT al igual que con derechos de soberanía en la ZEE-, e inclusive va más allá, en aspectos que van a tener incidencia en las áreas de jurisdicción de dichos ER's, efectuando tanto la presencia de los ER's como la proyección de manera efectiva y coordinada, en zonas aledañas a las 200 NM y de la Cuenca del Pacífico, en general.⁶²³

Tiene aspectos considerados compatibles con la OROP's, así al tener las funciones resolutorias, en función a los datos recolectados, uniforma o estandariza las normas sobre caza y pesca marítima de especies comunes, al igual que establece las políticas para especies protegidas, temporadas, zonas, métodos y medidas permitidas y prohibidos, es decir, contempla realizar el ordenamiento de las faenas de extracción de recursos vivos, la promoción de estudios e investigaciones científicas, absolver consultas, intercambiar información técnica y científica, entre otras.⁶²⁴ Considera un Sistema de Sanciones⁶²⁵ en que incluye a los infractores extranjeros, personas naturales o jurídicas, contempla el decomiso, multas, prohibición de pescar y cazar en zonas, de igual forma expresa la conformación del Tribunal competente al igual que su procedimiento específico.

Entre sus líneas de gestión en la protección de sus recursos marítimos, se encarga de:

1. Articulación de la cooperación, colaboración y coordinación entre sus miembros con el resto de la Comunidad Internacional,
2. Coordinación en la realización de los estudios técnicos científicos para reducir las afectaciones de fenómenos naturales y sus riesgos climáticos asociados.
3. La prevención de la incidencia de los tsunamis y la preparación de las poblaciones costeras.
4. La capacitación a los pescadores artesanales para evitar la sobreexplotación de recursos empatando con el aspecto de Pesca INDNR.
5. La coordinación con la FAO y otras entidades relacionadas, con un esfuerzo conjunto, colaborativo y coordinado para la adopción de acciones.
6. La valoración de los ecosistemas marino costeros incrementando la conciencia marítima para el beneficio y bienestar de la población.
7. El monitoreo y control de la contaminación marina constatando el estado de la salud del océano Pacífico en la región Sudeste.

Se resalta un instrumento nacido bajo su auspicio como es el Acuerdo Marco para la conservación de los recursos vivos marinos en la AM del Pacífico sudeste, o Acuerdo de Galápagos y su protocolo modificatorio,⁶²⁶ que expresamente contempla a las especies

Colombia se adhiere en 1979-, para la conservación y protección de recursos, reglamentar su aprovechamiento e impedir la explotación si se pone en peligro la integridad y conservación, fuente de subsistencia y medio de desarrollo económico. Se lo conoce como la Declaración de Santiago de 1952 y que junto con su Protocolo de Lima de 1954 se constituyen precedentes jurídicos internacionales en la región. Es Secretaría Ejecutiva del Convenio de Lima de 1981 y del Plan de Acción para la protección del medio marino y las áreas costeras del Pacífico Sudeste. Ecuador ratifica con el D.E. # 275 de 07-FEB-1955, R.O. # 1029 de 24-ENE-1956. Adquiere personería internacional en la Declaración de Paracas, Perú el 14-ENE-1966, ratificada por Ecuador con el D.E. # 1515, R.O. # 134 de 26-MAY-1967

⁶²³ Recuperado de <http://cpps-int.org/index.php/home/cpps-historia>

⁶²⁴ Convenio sobre la organización de la CPPS, Art. 3o.

⁶²⁵ Convenio sobre sistema de sanciones, suscrito en Lima el 04-DIC-1954, parte integrante, complementaria y que no deroga las resoluciones y acuerdos adoptados en la Conferencia sobre Explotación y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur de Santiago de Chile del 18-AGO-1952

⁶²⁶ Acuerdo Marco para la conservación de los recursos vivos marinos en la alta mar del pacífico sudeste, o Acuerdo de Galápagos, suscrito en Galápagos el 14-AGO-2000 y el Protocolo modificatorio, suscrito en Lima el 27-NOV-2003 en el cual se cambiaba la entrada en vigor del mismo, que será 30 días luego del depósito de la ratificación del tercer país miembro.

altamente migratorias y transzonales, recursos vivos marinos asociados o dependientes de ellas, -teniendo que especificarse en la reunión posterior a los tres meses de entrada en vigor- en el área que va desde el paralelo 5° Norte hasta 60° Sur y hasta el meridiano 120° Oeste, sin comprender zonas de jurisdicción de los ER's.⁶²⁷

En esta norma se especifica las responsabilidades de los Estados como ERB, ERP y ER, el establecimiento del registro de pesqueros y sus aparejos, así como de su posición, datos de captura de especies reguladas e incidentales, el esfuerzo pesquero, condiciones ambientales y otros datos de interés pertinentes, como los estudios, investigaciones científicas, tecnologías sobre la incidencia en aspectos ecológicos, económicos y sociales involucrados.⁶²⁸

Pese a decir que lo contemplado en el Acuerdo de Galápagos, estaría traspasando los límites de su competencia, es meritorio resaltar que en la ZEE se tiene en claro que se acogerá a lo que el ER estipule, así para establecer medidas de conservación y ordenación de recursos vivos, y también, tanto para la ZEE como en las áreas específicas comprendidas por la organización regional, para los Estados no adherentes a este instrumento, aún si no existe un acuerdo definitivo o provisional, es de responsabilidad del ERB adoptar las medidas para evitar que sus buques afecten o perjudiquen a dichas poblaciones, contribuyendo a precautelar los recursos vivos al ER, pese a que se habría expresado que mantendría incompatibilidades con la CONVEMAR⁶²⁹ y el Acuerdo de Nueva York de 1995⁶³⁰.

c) Organizaciones regionales de ordenación pesquera, OROP's

Al analizar los aspectos contemplados dentro de los ilícitos marítimos, la adecuación de su conducta en aquellas consideradas punibles, en el aspecto de Pesca INDNR, amerita una gran abstracción de aspectos de diverso orden, tanto de carácter interno -especificado para regular las conductas en espacios de jurisdicción de los Estados-, así como internacional -que contempla una gran cantidad de elementos que se encuentran especificados en instrumentos internacionales-; en el presente caso se enfoca el análisis a las conductas que contemplan tanto organizaciones internacionales así como las que se traducen en instrumentos internacionales.

Existen entidades de ordenamiento pesquero que brindan asesoramiento, decisiones o acciones de coordinación no vinculantes para sus miembros, mientras otras tienen un mandato de gestión adoptando medidas de ordenamiento y conservación de recursos obligatorias o vinculantes. Sus funciones varían desde la “...*recopilación, el análisis y la difusión de información y datos, coordinar la gestión de la pesca a través de esquemas y mecanismos conjuntos, servir como foro técnico y de políticas, y tomar decisiones relacionadas con la conservación, gestión, desarrollo y uso responsable de los recursos...*”⁶³¹ y se resalta además que un “organismo regional de pesca” difiere de un “acuerdo regional de pesca”, el primero establece una Secretaría que opera bajo un órgano rector de los Estados miembros.

⁶²⁷ Acuerdo de Galápagos, Art. 3.- Área de aplicación, Art. 4.- Especies reguladas

⁶²⁸ Acuerdo de Galápagos, Art. 7.- Obligaciones de los Estados parte, Art. 9.- Adopción de medidas por el Estado del puerto

⁶²⁹ CONVEMAR, Arts. 63 a 67. Pero específicamente en el art. 116 que resalta la sujeción a las obligaciones convencionales, derechos e intereses de los Estados ribereños y en el Art. 117 que impone a los Estados el deber de adoptar medidas para sus nacionales para la conservación de recursos vivos en AM o de cooperar en su adopción.

⁶³⁰ Acuerdo de Nueva York de 1995, Art. 16.- Áreas de la alta mar totalmente rodeadas de una zona que se encuentra bajo la jurisdicción nacional de un solo Estado, Art. 17.- Estados no miembros de organizaciones y Estados no participantes en arreglos.

⁶³¹ Recuperado de <http://www.fao.org/fishery/topic/16800/en>

Al contemplarse a la CONVEMAR al igual que los instrumentos derivados de esta, que se constituyen en la consideración de principios que serán desglosados por otros instrumentos y contemplados con organismos de carácter mundial, regional y subregional, de donde se desprende que el rol que desempeñan las OROP's, es fundamental bajo el marco convencional presente, para el cumplimiento de los fines especialmente orientados a una aplicación del bien común, como se constituye la conservación de los recursos vivos -no solo pesca sino aves, mamíferos y reptiles marinos- para lograr la sustentabilidad y sostenibilidad en el tiempo beneficiando a la humanidad en su conjunto, resaltando cuanto se contempla en cuanto al beneficio de la humanidad, administra todas las poblaciones de peces en una área específica en el AM y la ZONA, o bien, otras se dedican a la gestión de cierto tipo o especie particular, especies transzonales y migratorias en áreas geográficas extensas.

Estas entidades internacionales contemplan a los ER's y también a los Estados con algún interés particular. Dentro de las funciones que constan en sus instrumentos de creación o establecimiento, está el cumplir con los principios que se estipulan en materia de pesca especialmente la CONVEMAR⁶³² y El Acuerdo de 1995⁶³³ a más de los lineamientos y hasta directrices de la FAO, como el Código de Conducta para la Pesca Responsable, el Acuerdo de 1993 para promover el incumplimiento de medidas internacionales de conservación y ordenación por buques pesqueros que pescan en AM, y, los planes de acción y programas internacionales adoptados para diversos tipos de especies.

Entre sus funciones destacan las de establecer límites de pesca, de capacidad de bodega, de periodos de veda, inactividad o mantenimientos, lista de naves autorizadas o negadas de pescar, al igual que de naves que ha cometido infracciones a las normas y regulaciones impuestas, así como servir de órgano de consulta. La principal responsabilidad es la facilitación de la cooperación internacional para lograr optimizar sus funciones alcanzando una gestión sostenible de los recursos del mar, entre las zonas de jurisdicción nacional o bien, exclusivamente en el AM.

En virtud de la consideración de actos ilegales, bien de circunstancias particulares, o bien, al no cumplir los procedimientos que se especifican en las OROP's, se acoge la condición de pesca irregular y permite asignar la calidad de Pesca INDNR en el AM, cumpliendo un rol fundamental en la administración y gestión pesquera, teniendo como objetivo el llegar a ser la principal herramienta de cooperación entre Estados y sus pesquerías, elemento esencial para la conservación y gestión efectiva de los recursos pesqueros al igual que los hábitats y ecosistemas internacionales asociados.

(1) Organización regional de ordenación pesquera del Pacífico sur, OROP-PS

Ahora en igual forma se considerara a la norma que insta la OROP-PS,⁶³⁴ se constituye la acción para una especificación de la conservación a largo plazo y explotación sostenible

⁶³² Ver parte pertinente en el numeral 10.

⁶³³ Acuerdo de Nueva York de 1995, Art. 7.- Compatibilidad de las medidas de conservación y ordenación,

⁶³⁴ Convención para la conservación y ordenación de los recursos pesqueros de alta mar en el Océano Pacífico Sur, suscrito en Auckland el 14-NOV-2009. Establece a la Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur, OROP-PS, más conocida por su consideración en inglés *South Pacific Regional Fisheries Management Organization*, *SPRFMO*, establecida en el art. 6 de la norma antes citada con su sede en Wellington, Nueva Zelanda. Organización intergubernamental con sede en Wellington, Nueva Zelanda, encargada de la conservación a largo plazo de los recursos pesqueros, orientada a su uso sostenible y resguardando los ecosistemas marinos, su área es aproximadamente la cuarta parte de AM de la tierra; los principales recursos actuales son el calamar volador gigante, el jurel y también especies de aguas profundas asociadas a montañas submarinas, tiene 15 miembros y 3 cooperantes no miembros. Ecuador ratifica con D.E. # 570, R.O. # 448 de 28-FEB-2015; R.O. # 576 de 31-AGO-2015.

de los recursos y por ende de los ecosistemas marinos,⁶³⁵ al igual que la ratificación de la coordinación y cooperación internacional que ha sido promulgada en las citadas normas internacionales.

Al considerar las circunstancias económicas, geográficas y necesidades especiales de los Estados en desarrollo, en cuanto a la conservación y sostenibilidad de recursos, ya no exclusivamente de las zonas sujetas a su jurisdicción, sino que se evidencia la interacción de las especies migratorias y transzonales, considerándose como Zona de Convención o Zona de Aplicación.⁶³⁶ Esta zona comprende toda el área de AM contemplado entre los paralelos 55° Sur y 60° Norte y meridianos 120° Este hasta 150° Este, con ciertas particularidades que se expresan.

Se especifica el concepto de pesca que deriva al de recurso pesqueros, que comprende otros recursos marinos vivos como el calamar gigante o pota, que se está capturando, entonces para que no quepa duda entre captura y pesca, define peces o recursos pesqueros.⁶³⁷

Se contemplan normas específicas como principios aplicables⁶³⁸ acorde con las funciones determinadas. Se constituyen en argumentos para la aplicación de las medidas de conservación y gestión tanto en las pesquerías existentes como para los mecanismos de la exploración de nuevas pesquerías. Establece el procedimiento para determinar la capacidad de pesca o esfuerzo pesquero, así como del total de pesca admisible, según su Anexo III. Por otra parte, especifica y detalla las responsabilidades en función ERB, ERP, e inclusive de ER, para lo cual, con el apoyo del programa de observadores independientes e imparciales, y que es resaltado en el Informe Anual.⁶³⁹

La OROP-PS ratifica el establecimiento en cada Estado de un registro de pesqueros autorizados a enarbolar el pabellón⁶⁴⁰ que contemple todos los datos a ser requeridos para efectos de control,⁶⁴¹ al igual que un registro propio de la organización autorizados a faenar en la Zona de Convención,⁶⁴² y se puede contemplar las siguientes acciones como contrarias

⁶³⁵ Convención de Auckland de 2009, Art. 2.- Objetivo

⁶³⁶ Convención de Auckland de 2009, Art. 5.- Zona de aplicación

⁶³⁷ Convención de Auckland de 2009, Art. 1.- Definiciones, núm. 1.

"...f) recursos pesqueros: todos los peces en aguas de la zona de la Convención, incluidos los moluscos, los crustáceos y otros recursos marinos vivos que pueda decidir la Comisión, pero excluidas:

- i) las especies sedentarias, en la medida en que estén sometidas a la jurisdicción nacional de los Estados ribereños en aplicación del artículo 77, apartado 4, de la Convención de 1982;*
- ii) las especies altamente migratorias enumeradas en el Anexo I de la Convención de 1982;*
- iii) las especies anádromas y catádromas, y*
- iv) los mamíferos marinos, los reptiles marinos y las aves marinas;*

g) pesca:

- i) el intento logrado o fallido de capturar, extraer o recolectar recursos pesqueros;*
- ii) la realización de cualquier actividad que razonablemente pueda conducir a la localización, captura, extracción o recolección de peces para cualquier fin;*
- iii) el transbordo y cualquier operación realizada en el mar con vistas a la preparación o apoyo de cualquier actividad descrita en la presente definición; y*
- iv) la utilización de buques, vehículos, aeronaves o aerodeslizadores en relación con cualquier actividad descrita en la presente definición;*

No se incluye, no obstante, ninguna operación relacionada con situaciones de emergencia en las que se vean afectadas la salud o seguridad de los miembros de la tripulación o la seguridad de un buque..."

⁶³⁸ Convención de Auckland de 2009, Art. 3.- Principios y enfoques en materia de conservación y gestión, Art. 8. Funciones de la Comisión, Art. 20. Medidas de Conservación y Gestión, Art. 22.- Pesquerías Nuevas o Exploratorias

⁶³⁹ Convención de Auckland de 2009, Art. 25.- Obligaciones del Estado de pabellón, Art. 26.- Obligaciones del Estado del puerto, Art. 28.- Programa de observadores, Art. 29 informe anual de la comisión

⁶⁴⁰ Convención de Auckland de 2009, Art. 25.- Obligación del Estado de pabellón, núm. 3, lit. b.

⁶⁴¹ Convención de Auckland de 2009, Art. 23.- obtención, compilación e intercambio de datos, núm. 1, lit. e.

⁶⁴² Convención de Auckland de 2009, Art. 27.- Seguimiento, cumplimiento y ejecución, núm. 1, lit. a.

a la norma de control.⁶⁴³ Acorde a dichos principios de la convención, se puede indicar también que acoge a tal calidad de contraria a la norma de control, si se presenta:

1. Pesca desproporcionada, en relación con la explotación sostenible
2. Sobrepesca y/o exceso de capacidad de pesca
3. Atentado al ecosistema marino, más aún si han sufrido alteraciones
4. No reducción al mínimo la contaminación mediante los residuos de pesqueros
5. Descartar o capturar por aparejos perdidos o abandonados
6. Incumplimientos a las medidas de conservación y ordenación adoptada por la SPRFMO
7. Incumplimientos a normas o disposiciones contrariando el criterio de precaución

Entonces, como se especificó en calidad de recursos pesqueros, al contempla todas las especies objetivo en al área de la convención, los buques pesqueros deben estar cumpliendo con las medidas de ordenamiento, administración y control de los recursos,⁶⁴⁴ bajo responsabilidad última del ERB, por lo cual es pertinente que se dé cumplimiento a los procedimientos estipulados para la imposición de las medidas efectivas en respuesta a las actividades de Pesca INDNR, incluido el enjuiciamiento o imposición de sanciones de adecuada severidad, por parte del Estado de bandera, especialmente.⁶⁴⁵

(2) Comisión de pesquerías del Pacífico occidental y central, CPPOC

En función al área a la cual se aplicarán las normas de ordenamiento pesquero, se tiene otra que crea a esta OROP,⁶⁴⁶ mediante un proceso que involucra a los ER's y los que pescan en la región especies altamente migratorias. A fin de garantizar la conservación a largo plazo y el uso sostenible de especies altamente migratorias, -todas las especies del Anexo I de la CONVEMAR- y otras especies que se especifiquen -exceptuando a los saurios-.

Su gestión se efectúa dentro del área comprendida entre los meridianos 141° Este hasta el paralelo 55° Sur; de allí hacia el este a lo largo del paralelo 55° Sur, la intersección con el

⁶⁴³ Las normas constan en su página oficial.

- a) Se dedican a la pesca y no están registrados en la lista OROP-PS de buques autorizados para pescar en el Área de la Convención;
- b) Participar en la pesca de recursos pesqueros cuyo Estado del pabellón ha agotado o no tiene cuotas, límite de captura o asignación de esfuerzo, incluidos, si corresponde, los recibidos de otro Miembro o parte cooperantes no contratantes bajo las medidas relevantes de conservación y ordenación de OROP-PS;
- c) No registre y/o informe sus capturas o datos relacionados, realizados en el Área de la Convención, ni haga informes falsos;
- d) Tomar a bordo, transbordar o desembarcar peces de tamaño insuficiente de manera que socava las medidas de conservación y gestión de OROP-PS;
- e) Participar en la pesca durante periodos cerrados de pesca o en áreas cerradas, sin o después del agotamiento de una cuota o más allá de una profundidad cerrada, en contravención de las medidas de conservación y gestión de OROP-PS;
- f) Utilizar artes de pesca prohibidas o que no cumplan con las normas de conservación y gestión de OROP-PS;
- g) Transbordar con, o participar en operaciones conjuntas tales como reabastecer o reabastecer de combustible a los buques incluidos en la Lista de buques INDNR;
- h) No tienen nacionalidad y se dedican a la pesca de recursos pesqueros en el Área de la Convención, y / o
- i) Participar en actividades pesqueras contrarias a cualquier otra medida de conservación y ordenación de OROP-PS.

Recuperado de <https://www.sprfmo.int/measures/1uu-lists/>

⁶⁴⁴ En el caso de las medidas de conservación y manejo de los recursos, contempla especialmente para: jurel, bacalao, merluza, calamar volador gigante, especies demersales, y, aspectos para las pesquerías nuevas. En la página oficial se detallan las medidas de conservación y ordenamiento pesquero de la OROP-PS.

⁶⁴⁵ Acorde con el Arts. 19 y 20 del Acuerdo de Nueva York.

⁶⁴⁶ La *Convention on the Conservation and Management of High Migratory Fish Stocks in the Western and Central Pacific Ocean, WCPFC*, que estableció la Comisión de Pesquerías del Pacífico Occidental y Central, CPPOC, en vigor el 19-JUN-2004; tiene la Secretaría sede en *Kolonia, Federated States of Micronesia*. Contempla la participación de entidades pesqueras y de territorios situados en el área de la Convención, Estados asociados autónomos y territorios que gocen de plena autonomía interna reconocidos por la ONU. Es responsable de casi el 20% de la superficie de la tierra, sin incluir el Mar del Sur de China, se dedica especialmente a los túnidos como el barrilete, aleta amarilla, marlines, pez espada que son especies altamente migratorias, Tiene 26 Estados parte, 8 territorios participantes y 8 Cooperantes No Miembros, Ecuador es uno de éstos.

meridiano 150° Este; luego hacia el sur a lo largo del meridiano de 150° Este hasta su intersección con el paralelo de 60° Sur; desde allí hacia el este a lo largo del paralelo 60° Sur hasta el meridiano 130° Oeste; desde allí hacia el norte a lo largo del meridiano 130° Oeste hasta el paralelo 4° Sur; desde allí hacia el oeste a lo largo del paralelo 4° Sur hasta el meridiano 150° Oeste; luego a lo largo del meridiano de 150° Oeste.

Entre sus normas se tiene a las Decisiones que son las medidas de conservación y gestión obligatorias o vinculantes, son las *Conservation and Management Measures, CMM*, y, las Resoluciones que especifican declaraciones y recomendaciones no vinculantes para sus miembros, tales normas se pueden verificar en el documento adherido a su página oficial.⁶⁴⁷

2) Tratamiento en el orden interno

En cuanto a la eventual aplicación de este tipo de infracciones cometidas en el mar, acorde a la legislación penal de Ecuador, el COIP⁶⁴⁸ contempla en forma expresa la sanción para quien, en primer lugar, solo por el mero hecho de invadir áreas del Sistema Nacional de Áreas Protegidas, SNAP,⁶⁴⁹ imponiendo el máximo si causa graves daños a la biodiversidad y recursos naturales o si se aprovecha de la gente con engaño o falsas promesas, considerando el mandato constitucional sobre la conservación de la biodiversidad y el mantenimiento de las funciones ecológicas.

El ente rector de pesca, regula la conservación, manejo y uso sustentable, recuperación y limitaciones de dominio de los ecosistemas frágiles y amenazados entre los que se cita a los ecosistemas marinos y marino costeros expresamente.⁶⁵⁰ En segundo lugar, se especifica como parte de las acciones contrarias a la flora y fauna silvestres⁶⁵¹ teniendo como agravantes para la imposición de la pena máxima si se comete en período o zona de producción de semilla o de reproducción o de incubación, anidación, parto, crianza o crecimiento de especies, solo excluyéndose si se realiza para subsistencia, medicina tradicional o consumo doméstico pero por las comunidades en sus territorios y con fines no comerciales ni de lucro.

En el ámbito de extracción de recursos vivos en el mar, se ha adoptado para el caso de la Pesca INDNR, en virtud de las especies de fauna acuática o marina, pero, adquieren mayor importancia las consideraciones en cuanto a la vulneración:

1. Aspecto especial o de la especie *per se*: que estén amenazadas, en peligro de extinción, endémicas, transfronterizas o migratorias, debiendo estar listadas por la Autoridad Ambiental;
2. Aspecto territorial, si se realiza en las áreas no permitidas, parte del SNAP, áreas especiales para la conservación de la biodiversidad o ecosistemas frágiles,
3. Aspecto temporal si se comete en periodos de veda o prohibición, por dichas consideraciones expresadas.
4. Aspecto material, si se utiliza técnicas o medios no permitidos;

⁶⁴⁷ *Conservation and Management Measures and Resolutions of the Western Central Pacific Fisheries Commission (WCPFC)*. Verificado de <https://www.wcpfc.int/conservation-and-management-measures>

⁶⁴⁸ COIP, Capítulo Cuarto: Delitos contra el ambiente y la naturaleza o *Pacha Mama*; Sección Primera: Delitos contra la biodiversidad; Art. 245.- Invasión de áreas de importancia ecológica. (de uno a tres años), Art. 247.- Delitos contra la flora y fauna silvestres

⁶⁴⁹ CRE, Art. 405.

⁶⁵⁰ CRE, Art. 406

⁶⁵¹ COIP, Art. 247.- Delitos contra la flora y fauna silvestres. Si "...cace, pesque, tale, capture, recolecte, extraiga, tenga, transporte, introduzca, almacene, trafique, provea, maltrate, se beneficie, permute o comercialice, especímenes o sus partes, sus elementos constitutivos, productos y derivados, de flora o fauna silvestre terrestre, marina o acuática, de especies listadas como protegidas por la Autoridad Ambiental Nacional o por instrumentos o tratados internacionales ratificados por el Estado..."

5. Aspecto consecuencial, o sea si se produce daño grave a la biodiversidad o recursos naturales,

Otra consideración nacional es en función de la aplicación del principio de precaución o restricción para actividades que puedan conducir a la extinción de especies, destrucción de ecosistemas o alteración permanente de los ciclos naturales,⁶⁵² lo cual se le podría atribuir al considerar como atentado contra el patrimonio genético,⁶⁵³ si incumpliendo norma nacional accede a recursos genéticos del patrimonio nacional, ora, si trafique o comercialice organismos o material orgánico que pueda alterar de manera definitiva el patrimonio genético o si provoca su pérdida, incluya o no componente intangible asociado.

Sobre la base constitucional, se desprende una norma para el régimen de la soberanía alimentaria⁶⁵⁴ que contempla como finalidad garantizar la autosuficiencia de alimentos sanos, nutritivos y culturalmente apropiados de forma permanente, por lo que busca fomentar la pesca y acuicultura sustentables, estableciendo normas de protección de ecosistemas, protegiendo a pescadores artesanales e industriales y estipulando la práctica sustentable de reproducción en cautiverio de las especies de mar. El fomento de la producción sostenible y sustentable de la pesca bajo un enfoque multisectorial,⁶⁵⁵ se acopla al objetivo de la prevención, desalentar, anular y erradicar la Pesca INDNR, siendo compatible de igual modo con la atención a los principios de aplicación de esta norma interna resaltando a la solidaridad, transparencia, no discriminación, sustentabilidad, sostenibilidad, prioridad del abastecimiento nacional, equidad e inclusión social, eficiencia e inocuidad,⁶⁵⁶ totalmente aplicable para el caso sea en ZEE así como en la AM.

Mientras que en normas orgánicas de reciente data tanto ambiental como de acuicultura y pesca, se especifican aspectos sancionatorios administrativos y que involucran así en la primera norma sustantiva ambiental⁶⁵⁷ al igual que en su norma adjetiva⁶⁵⁸ se tiene consideraciones que servirán para complementar el proceso penal por ejemplo el especificar al SNAP y las disposiciones especiales tanto para la pesca como para la precautelación de los recursos genéticos y sus derivados, bioseguridad y biocomercio,⁶⁵⁹ debiendo cumplir con ciertos requisitos previos incluyendo la conectividad ecosistémica, especificando las herramientas de gestión necesarias, especificando también las responsabilidades pesqueras,⁶⁶⁰ acorde a las consideraciones o categorías como siendo la pertinente la Reserva Marina.⁶⁶¹

En cuanto a los recursos marinos, se especifica el aprovechamiento sostenible y se emiten normas para evitar daños o afectaciones al ecosistema de zonas especiales⁶⁶² o de ecosistemas de importancia,⁶⁶³ lo propio en cuanto a la biodiversidad marina, pesquerías y

⁶⁵² CRE, Art. 73

⁶⁵³ COIP, Art. 248.- Delitos contra los recursos del patrimonio genético nacional.

⁶⁵⁴ Ley orgánica del régimen de la soberanía alimentaria, LORSA, R.O.S.# 583 de 05-MAY-2009, Art. 1.- Finalidad, Art. 16.- Producción pesquera y acuícola

⁶⁵⁵ LORSA, Art. 3.- Deberes del Estado

⁶⁵⁶ LORSA, Art. 4.- Principios de aplicación de la ley

⁶⁵⁷ Código Orgánico del Ambiente, CODA, R.O.S. # 983 de 12-ABR-2017, en vigor desde el 12-ABR-2018

⁶⁵⁸ Reglamento al Código Orgánico del Ambiente, D.E. # 752 del 21-MAY-2019, R.O.S. # 507 de 12-JUN-2019

⁶⁵⁹ Reglamento CODA, Capítulo IV: Pesca, Capítulo V: Recursos genéticos y sus derivados, bioseguridad y biocomercio, Arts. 213 y sgts.

⁶⁶⁰ Reglamento CODA, Art. 771.- Regulación y responsabilidades de actividades pesqueras, Art. 772.- Lineamientos para el aprovechamiento de recursos marinos

⁶⁶¹ COA, Art. 37.- Del sistema nacional de áreas protegidas; Art. 40.- Declaratoria de áreas protegidas. Art. 41.- Categorías de manejo. Art. 42.- Herramientas para la gestión de las áreas protegidas: Parque nacional; Refugio de vida silvestre: Reserva de producción de fauna; Área nacional de recreación; y Reserva marina

⁶⁶² COA, Art. 275.- Del aprovechamiento de los recursos marinos, Art. 276.- Del ecosistema de zonas y comunidades coralinas

⁶⁶³ Reglamento COA, Art. 769.- Ecosistemas de importancia

acuicultura marina, en cuanto a las investigaciones sobre la acidificación del mar y priorizando:

1. El equilibrio de los ecosistemas marinos y se especifica la resiliencia en especial en zonas de alta diversidad, ecosistemas sensibles y áreas naturales protegidas,
2. Especies de interés pesquero, con potencial de explotación pesquera, que contempla la alteración de su biología, migración, distribución, pérdida poblacional, entre otros, y
3. Especies de maricultura y acuicultura que podrían verse afectadas

Contemplando como acciones que merecen sanción administrativa,⁶⁶⁴ una o varias de las contempladas que podrían ser aplicables a la Pesca INDNR cuando se produce sean infracciones graves⁶⁶⁵ o muy graves.⁶⁶⁶ En cuanto a las sanciones administrativas, acorde con especificaciones o particularidades propias de cada infracción, como la capacidad económica, clasificando en cuatro categorías y acorde con las que se impone la multa pertinente, a más de especificar circunstancias atenuantes y agravantes que se deben ventilar en el proceso administrativo.⁶⁶⁷

Como norma especial en materia pesquera se tiene a la norma orgánica,⁶⁶⁸ que reemplaza una anacrónica norma, con vacíos y falencias muy difíciles de zanjar. Ya con un marco constitucional y con las normas orgánicas citadas, se hizo necesario su adopción. Acorde al mandato constitucional⁶⁶⁹ tanto para la provisión de alimentos como para el mantener un ambiente sano y ecológicamente equilibrado que garantice la sostenibilidad, al igual que el respeto integral a la existencia de ciclos vitales, estructura, funciones y procesos evolutivos, estableciendo medidas de precaución y restricción de actividades así como velar por la soberanía alimentaria y todo cuanto ello implica en su derivación en la mar, con un modelo ambientalmente equilibrado que conserve la biodiversidad y capacidad de regeneración natural de los ecosistemas y asegure la satisfacción de las generaciones presentes y futuras.

⁶⁶⁴ CODA, Título IV: Infracciones y Sanciones

⁶⁶⁵ CODA, Art. 317.- Infracciones graves: "...3. La caza, pesca, captura, recolección, extracción, tenencia, exportación, importación, transporte, movilización, aprovechamiento, manejo y comercialización de especies de vida silvestre, sus partes, elementos constitutivos, productos o sus derivados, sin autorización administrativa. Para esta infracción se aplicará la sanción contenida en el numeral 2 del artículo 320 y cuando se requiera, la destrucción de los elementos constitutivos, productos o sus derivados;

4. El uso de mecanismos no autorizados para atraer, cazar, pescar y capturar especímenes o sus partes. Para esta infracción se aplicará, según corresponda, la sanción contenida en el numeral 2 del artículo 320;

7. El incumplimiento de las disposiciones emitidas por la Autoridad Ambiental Nacional para los medios de conservación y manejo ex situ que afecte la vida silvestre o la seguridad de la población. Para esta infracción se aplicarán, según corresponda, las sanciones contenidas en los numerales 2 y 4 del artículo 320;

8. El incumplimiento de las normas de manejo, conservación y demás herramientas para las áreas protegidas, que altere sus funciones y afecte la biodiversidad. Para esta infracción se aplicará, según corresponda, la sanción contenida en el numeral 2 del artículo 320..."

⁶⁶⁶ COA, Art. 318.- Infracciones muy graves: "...2. La caza, pesca, captura, recolección, extracción, tenencia, exportación, importación, transporte, movilización, aprovechamiento, manejo, comercialización de especies de vida silvestre, sus partes, elementos constitutivos, productos o sus derivados, de especies migratorias, endémicas o en alguna categoría de amenaza, que no cuenten con autorización administrativa. Para esta infracción se aplicará la sanción contenida en el numeral 2 del artículo 320 y cuando se requiera, la destrucción de los elementos constitutivos, productos o sus derivados;

5. El suministro de información incorrecta o que no corresponda a la verdad de los hechos o las personas en la obtención de una autorización administrativa o para el cumplimiento de los mecanismos de control y seguimiento que induzca al cometimiento de errores a la Autoridad Ambiental Competente. Para esta infracción se aplicará, según corresponda, la sanción contenida en el núm. 5 del artículo 320;

12. El inicio de un proyecto, obra o actividad categorizada como de alto impacto que no cuente con la autorización administrativa. Para esta infracción aplicará, según corresponda, la sanción contenida en el numeral 4 del artículo 320..."

⁶⁶⁷ CODA, Art. 320.- Sanciones, Art. 329.- Circunstancias atenuantes en materia ambiental, Art. 330.- Circunstancias agravantes en materia ambiental.

⁶⁶⁸ Ley orgánica para el desarrollo de la acuicultura y pesca, LOPDAP; 14-ABR-2020, publicado en el R.O.S. #187 de 21-ABR-2020.

⁶⁶⁹ CRE, Arts. 13, 14, 71, 73, 281 y 395

En su texto comprende en forma expresa un régimen especializado⁶⁷⁰ para las actividades pesqueras y acuícolas y de igual forma para las actividades conexas, es decir las derivadas o relacionadas con la actividad pesquera o acuícola en apoyo o preparación a ellas que, de forma directa o indirecta la complementan, en el aspecto principal, constituyéndose aspecto fundamental para buscar la precautelación de las actividades lícitas en este aspecto así se tiene al transporte, almacenamiento, refrigeración y congelación, comercialización de insumos pesqueros y se deja la apertura para cualquier otra actividad que forme parte de la cadena productiva y que determine el ente rector. En forma expresa se acoge la definición del PAI-PINDNR y contempla internamente a la pesca irregular en sus tres aspectos: ilegal, no declarada y no reglamentada.⁶⁷¹

Es pertinente resaltar que acoge el concepto de “zona de reserva pesquera” como aquella de “...resguardo de los recursos hidrobiológicos con el objeto de proteger áreas de desove, reproducción, caladeros de pesca y áreas de repoblamiento por manejo...” que, de igual manera acoge a la “zona de reserva”⁶⁷² para reproducción de especies que comprende 1 NM desde la costa continental al mar, “zona de exclusión”⁶⁷³ para el aprovechamiento exclusivo de pescadores artesanales, dentro de las 7 NM posteriores a la anterior hasta un total de 8 NM, se especifican normas especiales para el control de la pesca artesanal, distinta de la pesca industrial.⁶⁷⁴ De igual forma la “zona de interés”⁶⁷⁵ para el caso de concesiones marinas para maricultura, en el marco de la gobernanza pertinente. Se cita también a las “zonas de seguridad” establecidas por el sector defensa y las “zonas de protección hídricas” establecida por el ente rector del agua.⁶⁷⁶

Se cuenta con un Sistema Nacional de Acuicultura y Pesca, que engloba a varias entidades de injerencia en la materia, cuyas resoluciones obligatorias contribuyen al logro de los objetivos para evitar la duplicidad de esfuerzos. Se conforma un Consejo Consultivo así como un Instituto Público de Investigación de Acuicultura y Pesca adscrito al ente rector, a quien se asigna responsabilidades en realizar la zonificación los espacios marinos jurisdiccionales,⁶⁷⁷ para ejercer las actividades pesqueras en coordinación con el ente rector del ambiente -que debe contar con el aval del instituto de investigación, excepto las áreas del SNAP-, debe aplicar medidas cautelares cuando amerite, categorizar los pesqueros de bandera, fomentar el desarrollo sustentable y sostenible, gestionar la cooperación internacional -todo lo cual se encuentra concordante con los estándares internacionales de ordenamiento marino-, de igual forma, autoriza las artes y aparejos de pesca para las distintas modalidades,⁶⁷⁸ las no contempladas forman parte de la Pesca INDNR.

Entonces, en función a la línea de sostenibilidad, se asigna la responsabilidad a la Autoridad Ambiental para definir el área de protección de especies, pero previo a la investigación técnica, social y ambiental justificativa, es decir se determina el responsable de la emisión para la emisión de un Plan Nacional de Ordenamiento de Acuicultura y Pesca, por parte de la Autoridad Pesquera.⁶⁷⁹ Con lo cual se busca al aprovechamiento sostenible de recursos

⁶⁷⁰ LOPDAP, Título VI: Del régimen sancionatorio para las actividades acuícolas, pesqueras y conexas; Capítulo I: Del régimen sancionatorio, Art. 188 y siguientes

⁶⁷¹ LOPDAP, Art. 7.- Definiciones, núm. 2.-Actividad acuícola, núm. 3.- Actividad pesquera, núm. 5.- Actividades conexas, núm. 7.- Actividades conexas. Núm. 45.- Pesca ilegal, núm. 47.- pesca no declarada núm. 48.- pesca no reglamentada

⁶⁷² LOPDAP, Art. 102.- Zona de reserva para reproducción de especies

⁶⁷³ LOPDAP, Art. 104.- Zona para pesca artesanal

⁶⁷⁴ LOPDAP, Parágrafo I: Normas especiales para la pesca artesanal; Art. 108 y sgts. Parágrafo II: Normas especiales para pesca industrial, Art. 115 y sgts.

⁶⁷⁵ LOPDAP, Art. 77.- Zonificación

⁶⁷⁶ LOPDAP, Art. 131.- Régimen de acceso

⁶⁷⁷ LOPDAP, Art. 14.- Atribuciones del ente rector. Concordante con el Reglamento CODA, Disposición General Vigésimoquinta

⁶⁷⁸ LOPDAP, Art. 105.- Uso de artes y aparejos de pesca

⁶⁷⁹ LOPDAP, Capítulo II: De la sostenibilidad en el aprovechamiento de los recursos hidrobiológicos, Art. 8.- Protección de especies

hidrobiológicos en aguas jurisdiccionales, estableciendo que las normas del Estado para este efecto estipuladas “...se aplicarán también en la zona adyacente a la zona económica exclusiva, para proteger a las especies de peces transzonales y altamente migratorios y los otros recursos vivos marinos asociados o dependientes de ellas, así como para proteger a las especies que están asociadas a la cadena trófica de las especies de la zona económica exclusiva...”⁶⁸⁰ concordante con esto, se indica que en ecosistemas frágiles la Autoridad Ambiental junto con la Autoridad Pesquera, delimitarán las áreas especiales para el aprovechamiento sostenible y conservación de recursos hidrobiológicos.⁶⁸¹

En cuanto a la trazabilidad, aspecto que ha sido largamente buscado por el beneficio que conlleva el contar con la información veraz, legítima y pertinente, capaz de permitir la adopción de acciones correctivas, así como de acciones prospectivas en cada aspecto de la actividad pesquera en toda la cadena productiva desde el origen o extracción al consumo o comercialización interna o externa final, contando con las certificaciones de calidad pertinentes.⁶⁸²

Se contempla la responsabilidad de establecer las medidas conservación o de ordenamiento pesquero en el Plan de Ordenamiento o Plan de Manejo, bajo los principios de gobernanza y sostenibilidad de los recursos pesqueros, así como el listado de especies permitidas para su explotación pesquera se resalta a cargo de la Autoridad de Pesca y previo informe del ente de investigación pesquera en coordinación con la Autoridad Ambiental, permite contemplar las pesquerías que están autorizadas y deben cumplir con las medidas de gestión y administración así como determina aquellas especies que ingresarían como Pesca INDNR, lo cual, debe mantener coherencia con el plan de manejo estipulado, en los casos que la especie no esté bajo el control de una OROP.⁶⁸³

Entonces, con la determinación del límite de captura permisible y las medidas para su conservación,⁶⁸⁴ determina la autorización o permiso de pesca para los pesqueros, las artes de pesca permitidas,⁶⁸⁵ el establecimiento de las vedas y sus áreas correspondientes,⁶⁸⁶ lo propio en cuanto a los cupos para cada barco pesquero, y, cuotas, en función a la biomasa y a cupos disponibles,⁶⁸⁷ al hablar de la fauna acompañante, captura o pesca incidental si se captura junto a las especies objetivo y esto en función a porcentajes sobre la base de los estudios científicos-técnicos,⁶⁸⁸ especialmente para una mejor protección de tiburones especies afines,⁶⁸⁹ al igual que aquella prohibida por la norma penal constituyen aspectos fundamentales para no incurrir en Pesca INDNR, al igual que se especifican las prohibiciones para el caso de que se haya contemplado tal calidad, para la comercialización, procesamiento e importación de otro Estado.⁶⁹⁰

⁶⁸⁰ LOPDAP, Art. 9.- Aprovechamiento sostenible

⁶⁸¹ LOPDAP, Art. 101.- Áreas especiales para la conservación de los recursos hidrobiológicos y de los ecosistemas, Reglamento CODA, Disposición General Vigésimoquinta

⁶⁸² LOPDAP, Art. 36.- De la trazabilidad

⁶⁸³ LOPDAP, Art. 96.- Ordenamiento pesquero, Art. 772.- Lineamientos para el aprovechamiento de recursos marinos, lit. d), Art. 97.- Plan de Manejo

⁶⁸⁴ Reglamento CODA, Art. 772.- Lineamientos para el aprovechamiento de recursos marinos, lit. d)

⁶⁸⁵ LOPDAP, Art. 7.- Definiciones, núm. 4.- Actividades relacionadas a la pesca, Art. 115.- Ejercicio de la actividad pesquera industrial, Reglamento CODA, Disposición General Vigésimoquinta

⁶⁸⁶ LOPDA, Art. 129.- Permiso de pesca para embarcaciones

⁶⁸⁷ LOPDAP, Capítulo IV: De las cuotas o cupos, Art. 141 y sgts.

⁶⁸⁸ LOPDAP, Art. 149.- Índice de permisividad de pesca, Art. 150.- Captura y comercialización de la pesca incidental

⁶⁸⁹ LOPDAP, Art. 152.- Tiburones y especies afines como mantas y otros elasmobranchios, peces de esqueleto cartilaginoso. Las especies más representativas son los tiburones, las rayas y los torpedos. Comprenden unas 800 especies.

⁶⁹⁰ LOPDAP, Art. 153.- Prohibición, Art. 146.- Prohibición para comercializar, procesar o importar Pesca INDNR

Se especifica en esta norma orgánica, el rol que desempeña la Autoridad Marítima, bien expresando a nombre de la Autoridad de Defensa Nacional -a través de la Armada del Ecuador, o bien, de las Capitanías de Puerto-, tanto en el cumplimiento de los siguientes roles:

1. Rol diplomático y de fuerza naval bajo la supervisión de la soberanía e integridad, en cuanto se especifica para las zonas de seguridad⁶⁹¹ establecidas, las precauciones que se deben dar publicidad para evitar inconvenientes en dichas áreas;
2. Rol de autoridad marítima al asignado a las capitanías de puerto con la función del registro de propiedad de naves, que le faculta el enarbolar el pabellón nacional y por ende cumplir con las normas soberanas del ERB al igual que efectuar la baja de la nave para un eventual reemplazo o sustitución⁶⁹²;
3. Rol de Policía Marítima cumpliendo su función de la prevención de accidentes y siniestros mediante la señalización marítima de las áreas marítimas concesionadas,⁶⁹³ en la verificación de la seguridad tanto documental como física previo a emitirse el zarpe⁶⁹⁴ en las capitanías de puerto; o bien, al efectuar el control seguimiento y vigilancia de seguridad,⁶⁹⁵ efectuada por la Armada; lo propio éstas, al realizar las inspecciones a naves en faenas de pesca⁶⁹⁶ eventualmente realizar la aprehensión de naves en Pesca INDNR o bien citarlas o escoltarlas al puerto y colocar a órdenes del ente rector.⁶⁹⁷

En cuanto al procedimiento sancionatorio, especifica que se debe cumplir con la adecuada motivación y aplicación de criterios que junto con las acciones atenuantes y agravantes, van a regular la gravedad de la imposición de la sanción administrativa.⁶⁹⁸ Así, acoge particularidades del ámbito pesquero y acuícola, que bien se aplica en la maricultura.

En cuanto a las sanciones a ser impuestas según su gravedad -existiendo una gran cantidad de conductas y acciones para los tipos de infracciones leves, graves y muy graves- se tiene que, a más de las sanciones para los capitanes y armador, suspensión a las embarcaciones cuya incidencia es contra el armador pesquero, o bien la inmovilización de la embarcación pesquera. En caso de Pesca INDNR también se prohíbe el ingreso a puerto nacional,⁶⁹⁹ así se encuentre en maniobra. De igual forma para las empresas, especialmente por actividades conexas, teniendo que las multas pueden llegar hasta 1500 SBU,⁷⁰⁰ se especifican para las actividades acuícolas como para las pesqueras.

Como se observa, existe una gran cantidad de conductas que podrían dar lugar a la configuración de ilícitos pesqueros, -y por ende punibles, acorde a normas internas y estándares internacionales-, en especial se ha englobado como Pesca INDNR, teniendo cada una de estas conductas, aspectos que general un abanico de posibilidades. Se busca mayor atención de los Estados a fin de efectivizar la coordinación, cooperación y colaboración internacional mediante la creación de organismos directamente relacionados como son las OROP's.

⁶⁹¹ LOPDAP, Art. 131.- Régimen de acceso

⁶⁹² LOPDAP, Art. 135.- Sustitución o reemplazo

⁶⁹³ LOPDAP, Art. 84.- Obligaciones

⁶⁹⁴ LOPDAP, Art. 129.- Permiso de pesca para embarcaciones

⁶⁹⁵ LOPDAP, Art. 159.- Del seguimiento, control y vigilancia pesquera

⁶⁹⁶ LOPDAP, Art. 160.- De las inspecciones

⁶⁹⁷ LOPDAP, Art. 197.- Medidas cautelares

⁶⁹⁸ LOPDAP, Art. 193.- Atenuantes, Art. 194.- Agravantes

⁶⁹⁹ LOPDAP, Disposición General Segunda

⁷⁰⁰ El Salario Básico Unificado, SBU, es asignado anualmente para el 2023 es \$ 450.00 USD que daría un total de \$ 675.000.00 USD

La comunicación e intercambio de información previa al ERB del pesquero para requerir la autorización de inicio de procedimientos de abordaje, así como de los resultados de la inspección también es un aspecto fundamental en materia pesquera a fin de adoptar las medidas correctivas pertinentes para los dos Estados, así como las eventuales responsabilidades por omisiones o infracciones efectuadas.

Tanto como ERB, ERP y ER, se especifican derechos y responsabilidades para contribuir a erradicar la Pesca INDNR. En función de los tres controles: el Estado debe asumir sus responsabilidades desde el inicio en función de la obligación del control previo en calidad de ERB con la verificación de artes de pesca, períodos de veda, áreas prohibidas o restringidas, etc.

El control concurrente se lo debe ejecutar mediante el concurso de las entidades responsables en cada Estado, que al igual que se especificó en los ilícitos anteriores, se debe cumplir con los procedimientos contemplados, llegando a la conducción al puerto más cercano, retención y remisión a las autoridades competentes, garantizando el bienestar de la tripulación, independiente de su nacionalidad. El procedimiento de inspección y abordaje se lo hace además de lo expresado, acorde con protocolos y procedimientos expresamente contemplados para el área de la OROP correspondiente, sea regional o subregional.

En tanto que el control posterior se debe ejecutar acorde a las normas de control de los puertos e instalaciones portuarias sobre la base de los estándares de la FAO y las OROP's especialmente, como ERP y, en igual manera también como ER en cuanto a la contaminación que derive del accionar de tales buques, como se trató en los ilícitos relativos a la contaminación.

La jurisdicción y competencia al encontrarse en AM -acogiendo el ámbito especial de extraterritorialidad- y ZEE, tanto civil y administrativo y eventualmente penal, la asume, acorde con las normas explicadas, para el caso de los pescadores, bien por parte del ERB del buque de guerra, que por lo general será del ER -cuyas actividades pesqueras vayan a influir en sus aguas de jurisdicción-, o bien, del ERB del pesquero infractor, que debe adoptar las medidas para judicializar y sancionar las infracciones reportadas por incumplimientos específicos a normas internacionales capaces de desalentar la incidencia de estos ilícitos.

El proceso debe estar acorde a los principios jurídicos pertinentes, brindando un trato justo, sin efectuar discriminación de ningún tipo, ni efectuar dilaciones innecesarias y siempre garantizar los derechos de los imputados acorde a instrumentos nacionales e internacionales. El ERB es responsable por los incumplimientos a las normas de control de aspectos pesqueros de sus buques al igual que por los cometidos por los buques de guerra durante la inspección y visita. Expresamente se estipula que cada Estado debe en su legislación contemplar sanciones suficientemente drásticas para la Pesca INDNR.

En actividades de extracción pesquera, en especial en su aplicación a naves apátridas⁷⁰¹ en que se expresan acciones específicas para este caso como infracciones pesquera graves y

⁷⁰¹ LOPDAP; Art. 213, 214, 224. La UNODC contempla como un capítulo especial a las naves apátridas o sin bandera, tratando acorde a CONVEMAR, Arts. 90, 91, 92; resaltando los deberes del Estado de Bandera, Art. 94, además la Convención de la ONU contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas de 1988, Art. 17, núm. 3 en cuanto al tráfico ilícito por mar; y, extractos de fallos de ITLOS "Saiga" (núm. 2) (San Vicente y nias Granadinas c. Guinea) y "Virgina G" (Panamá c. Guinea Bissau) que refieren a la Relación Auténtica que debe existir entre el buque y el ERB.

muy graves, sea en la ejecución de pesca marítima cometiendo cualquier tipo de infracción, o bien, ejerciendo la actividad en la ZEE o MT, en el trasbordo o en operaciones conjuntas de pesca con naves apátridas, dando una consideración especial en cuanto a que también se acoge a lo que la OROP u otras organizaciones internacionales lo hayan publicado. Se contempla automáticamente el decomiso de la embarcación pesquera apátrida, del recurso o pesca efectuada y artes de pesca que esté efectuando Pesca INDNR.

En cuanto a las estadísticas se tiene que⁷⁰²

e. Actos ilícitos contra la seguridad de la navegación

Bajo esta consideración se analiza el accionar o conducta del ser humano en las diversas actividades que se desarrollan en el mar, en cuanto a la incidencia a la navegación, en toda actividad que se realice.

Para este aspecto de naturaleza eminentemente comercial y con raigambre histórica ancestral, se ha buscado especificar y luego tratar de eliminar las conductas que contrarían la seguridad en la mar y que por tanto ponen en peligro a los buques y consiguientemente a la vida humana en el mar, razón por la cual toda la Comunidad Internacional ha buscado precautelar el primer derecho humano, al igual que los demás derechos inmersos en la actividad comercial marítima, por su afectación a los servicios marítimos y por ende aquejando el estado de bienestar que ha sido el objetivo fundamental del desarrollo progresivo del derecho.

En forma generalizada se la contempla como parte de la seguridad marítima a la seguridad de la navegación, mientras la primera se la enfoca como seguridad en el mar, pero se lo ha tomado en un carácter asimétrico y con la acción de actores no estatales en que las organizaciones criminales alcanzan preponderancia. Teniendo a la seguridad marítima como el conjunto de políticas, normas, procedimientos y protocolos operacionales dirigidos a proteger el mar y su entorno marítimo de actos ilegales, por lo cual amerita acciones preventivas de control previo, operativas de control concurrente y jurisdiccionales de control posterior.⁷⁰³

Su objetivo es la salvaguarda de la vida humana como primero y más elevado objetivo, la seguridad de la navegación, el cuidado y preservación del medio marino, el resguardo de los actos lícitos, así como la anulación de los ilícitos y la preservación de recursos vivos y no vivos. Al presentarse casos de siniestros o afectaciones a la navegación, por lo general se acude a los tribunales arbitrales y se encargan de ventilar los seguros marítimos de las

Para la norma penal ya en el proceso punitivo, se contempla la figura del apátrida en similar condición que el refugiado, como persona protegida por el DIH, lo propio en la norma de migración en que se contempla que no procede la Orden de Deportación en el caso de los apátridas, debiendo cambiarse la medida cautelar por una de protección especial. COIP, Art. 111

⁷⁰² Información obtenida del Comando de Guardacostas:

CLASE O TIPO	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Cantidad de Patrullajes ejecutados	3581	3200	3963	3287	1623	1748	1629	19031
Embarcaciones inspeccionadas	3420	5474	6668	3680	1671	4015	2791	27719
Cantidad de citaciones emitidas	802	1032	999	537	228	985	882	5465
Pesqueros retenidos por pesca ilícita	17	12	5	11	5	17	4	71
Aprehendidos por pesca ilícita (nacionales)	66	42	24	0	1	42	8	1830

⁷⁰³ Urbina, Jorge; "Seguridad marítima e interceptación de buques en la represión de actividades ilícitas en el Derecho del Mar"; Revista Electrónica de Estudios Internacionales; Junio-2021 localizada en: https://www.researchgate.net/publication/352680096_Seguridad_maritima_e_interceptacion_de_buques_en

naves, y se concluye en aspectos de ámbito comercial. La prevención de su ocurrencia es cuanto amerita en este caso.

a) Tratamiento internacional

Para este caso en particular se tiene un instrumento internacional específico, bajo el amparo de la OMI⁷⁰⁴ que contempla los actos que atentan contra el bien jurídico a ser tutelado, la vida humana en el mar como el bien más elevado y al que se deben sujetar todos los demás principios. Acorde al ordenamiento internacional, se acogen los principios fundamentales del Derecho Internacional en función al mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales, fomentando al mismo tiempo las relaciones entre Estados, por lo cual, con mayor razón cuanto se ha expresado en que en el orden marítimo el primer derecho a ser considerado es un derecho humano, el de mayor consideración: la vida humana, en cuanto a su accionar a bordo, en el mar, de igual forma amerita acoger los principios contemplados para los DDHH.⁷⁰⁵

A pesar de no ser precisamente aplicable al análisis de la presente, se cita la norma derivada que se enfoca en el accionar contrario a la seguridad de las plataformas fijas de la plataforma continental,⁷⁰⁶ dado que dichas conductas son aplicables plenamente a la eventualidad de contarse con plataforma continental extendida, es decir que puede llegar hasta las 350 NM, pero sin afectar las reglas aplicables acorde al Derecho Internacional⁷⁰⁷.

Por tanto, al igual que el delito de mayor raigambre en aspectos internacionales, la piratería, y de la cual se contemplan como aspectos relacionados o coligados acorde a la especificación de actualidad como ha sido la consideración del motín abordo, así como del polizonaje, la apatridia y refugiados, el terrorismo, mercenarios, toma de rehenes, migración ilegal, trata de personas, trata de blancas o nuevas formas de esclavismo, en definitiva, englobados como parte de la delincuencia organizada transnacional, dado que su concepto abarca entre otras, este tipo de conductas, bien sea para cometer uno o varios delitos de los citados, como para obtener un beneficio de orden material.

Para el caso particular que atañe, el objetivo es evitar las afectaciones a la libertad de la navegación y, de darse, castigar a los infractores, pero, el primer inconveniente se planteaba en individualizar los actos que afectarían a la segura navegación, planteándose acciones concordantes con las consideraciones de terrorismo internacional, así como violaciones a las libertades y derechos fundamentales. Teniendo presente que se contemplaría como criminal, actos como el terrorismo cometido abordo de barcos o contra éstos y en las plataformas fijas, *mutatis mutandis*, en cualquier método y práctica, dondequiera y por quienquiera que lo cometiese.

Entonces, aquello que no está regulado por un tratado, se rige por el Derecho Internacional Consuetudinario y, acorde con los principios, de conservación de valores, así como especialmente de promoción de valores, se han ido codificando como en el presenta caso.

⁷⁰⁴ Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima, SUA; Roma el 10-MAR-1988 en vigor el 01-MAR-1992; Ecuador ratifica con el D.E. # 35 del 07-MAR-2003; R.O. # 220 de 27-NOV-2003. Es pertinente resaltar que en la página de la OMI se señala en el Documento "Status of IMO treaties", en la parte correspondiente a Signatarios consta Ecuador como "Sujeto a ratificación", pp. 436, constando como depósito el 10-MAR-2003 y de entrada en vigor el 08-JUN-2003. Recuperado de <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%20202020.pdf>

⁷⁰⁵ En especial contenidos en la Declaración Universal de los DDHH y en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos

⁷⁰⁶ Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental; Roma el 10-MAR-1988 en vigor el 01-MAR-1992; Ecuador ratifica con el D.E. # 158; R.O. # 35 de 07-MAR-2003, R.O.S. # 219 de 26-NOV-2003.

⁷⁰⁷ Protocolo SUA, Art. 4.

En esta consideración se define al buque en forma singular contemplándolo a más de artefactos navales, como una sola cosa⁷⁰⁸ y exceptúa a los de guerra, de Estado o utilizados por un Estado, cuando sean considerados como “unidades auxiliares” o para fines aduaneros o policiales, y de igual forma se excluye a los buques retirados de la navegación o desarmados⁷⁰⁹. Para que sea aplicable el convenio, debe estar navegando o se prevé navegar fuera de su MT, acorde con su plan de navegación y derrota.⁷¹⁰ Así, al considerar el concepto de delito va a diferir *mutatis mutandis* para el caso de la PC.⁷¹¹

Se puede considerar en dos grandes grupos a los actos ilícitos.

- a) Aquellos que en forma directa o son cometidos expresamente, como:
- 1) Muerte o lesiones de personas a bordo;
 - 2) Ejecución de actos de violencia contra personas a bordo;
 - 3) Destrucción o daños a un buque o su carga;
 - 4) Colocación de artefactos o sustancias capaces de dañar al buque o carga;
 - 5) Apoderamiento o ejercer el control del buque, mediante intimidación;

⁷⁰⁸ SUA Art. 1. Buque es definido como “...*toda nave del tipo que sea, no sujeta de manera permanente al fondo marino, incluidos vehículos de sustentación dinámica, sumergibles o cualquier otro artefacto flotante...*”

⁷⁰⁹ SUA, Art. 2. Es pertinente resaltar que en el 2005 se efectuaron enmiendas a este instrumento ampliando el articulado para abarcar o especificar otras conductas, acorde al avance del Derecho en el mar, la ciencia y tecnología aplicables, y lo propio en cuanto a los procedimientos a seguir. Ecuador está en proceso de adhesión.

⁷¹⁰ Derrota acorde al término empleado en la náutica es la graficación del rumbo o dirección, velocidad planificada y posibles posiciones, al igual que las afectaciones que pudieren afectar su planificación inicial para el arribo al punto de recalada o llegada.

⁷¹¹ SUA, Art. 3.

1. Comete delito toda persona que ilícita e intencionadamente:

- a) Se apodere de un buque o ejerza el control del mismo mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación; o,
- b) Realice algún acto de violencia contra una persona que se halle a bordo de un buque, si dicho acto puede poner en peligro la navegación segura de ese buque; o,
- c) Destruya un buque o cause daños a un buque o a su carga que puedan poner en peligro la navegación segura de ese buque; o,
- d) Coloque o haga colocar en un buque, por cualquier medio, un artefacto o una sustancia que pueda destruir el buque, o causar daños al buque o a su carga que pongan o puedan poner en peligro la navegación segura del buque; o,
- e) Destruya o cause daños importantes en las instalaciones y servicios de navegación marítima o entorpezca gravemente su funcionamiento, si cualquiera de tales actos puede poner en peligro la navegación segura de un buque; o,
- f) Difunda información a sabiendas de que es falsa, poniendo así en peligro la navegación segura de un buque; o,
- g) Lesione o mate a cualquier persona, en relación con la comisión o la tentativa de comisión de cualquiera de los delitos enunciados en los apartados a) a f).

2. También comete delito toda persona que:

- a) Intente cometer cualquiera de los delitos enunciados en el párrafo 1; o,
- b) Induzca a cometer cualquiera de los delitos enunciados en el párrafo 1, perpetrados por cualquier persona, o sea de otro modo cómplice de la persona que comete tal delito; o,

Amenace con cometer, formulando o no una condición, de conformidad con lo dispuesto en la legislación interna, con ánimo de obligar a una persona física o jurídica a ejecutar un acto o a abstenerse de ejecutarlo, cualquiera de los delitos enunciados en los apartados b), c) y e) del párrafo 1, si la amenaza puede poner en peligro la navegación segura del buque de que se trate.

Protocolo SUA, Art. 2.

1. Comete delito toda persona que ilícita e intencionadamente:

- a) Se apodere de una plataforma fija o ejerza el control de la misma mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación; o,
- b) Realice algún acto de violencia contra una persona que se halle a bordo de una plataforma fija, si dicho acto puede poner en peligro la seguridad de ésta; o,
- c) Destruya una plataforma fija o cause daños a la misma que puedan poner en peligro su seguridad; o,
- d) Coloque o haga colocar en una plataforma fija, por cualquier medio, un artefacto o una sustancia que pueda destruir esa plataforma fija o pueda poner en peligro su seguridad; o,
- e) Lesione o mate a cualquier persona, en relación con la comisión o la tentativa de comisión de cualquiera de los delitos enunciados en los apartados a) a d).

2. También comete delito toda persona que:

- a) Intente cometer cualquiera de los delitos enunciados en el párrafo 1; o,
- b) Induzca a cometer cualquiera de esos delitos, perpetrados por cualquier persona, o sea de otro modo cómplice de la persona que comete tal delito; o,
- c) Amenace con cometer, formulando o no una condición, de conformidad con la legislación interna, con ánimo de obligar a una persona física o jurídica a ejecutar un acto o a abstenerse de ejecutarlo, cualquiera de los delitos enunciados en los apartados b) y c) del párrafo 1, si la amenaza puede poner en peligro la seguridad de la plataforma fija de que se trate.

- 6) Destruya, dañe o entorpezca instalaciones o servicios de navegación; y,
 - 7) Difunda información falsa.
- b) Aquellos que se constituyen en calidad de intensión, denotándose:
- 1) En acto frustrado, o,
 - 2) Que pretenda inducir al cometimiento, o bien,
 - 3) Se constituya en cómplice, e inclusive, si existe la amenaza del cometimiento de alguno de las conductas contempladas en el primer grupo.

En forma expresa se cita a la jurisdicción de un Estado⁷¹² si bien, en barcos de su bandera, o si está en área de soberanía como el MT o de derechos de soberanía del Estado en la ZC, como en el caso en la PC para las plataformas fijas, o bien, si es cometido por un nacional del Estado, aspectos lógicos de aplicación acorde a las normas de jurisdicción contempladas en instrumentos internacionales. A esto se suma el caso del cometimiento por parte de un apátrida, o, si es afectado algún nacional sea muerto, lesionado, amenazado, aprehendido, en la ejecución del acto, o si el objetivo era coaccionar a dicho Estado a ejecutar alguna acción.

Debe asumir la jurisdicción, en el caso de que el infractor se encuentre en un Estado y no se contemple la extradición a otro Estado parte. El hecho que expresamente señala que “...no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de conformidad con la legislación interna...”⁷¹³ amerita ser resaltado, dado que no puede ser eximida la acción penal del Estado en virtud de esta norma, es decir, cabe y es pertinente, la determinación de responsabilidad del infractor y por ende del establecimiento de su correspondiente sanción.

El principio que se ha implementado es que un Estado puede ejercer su jurisdicción, siguiendo un proceso sin dilación, en cualquiera de las circunstancias en que puede adquirir la competencia, adoptando las acciones similares a otro delito grave acorde a su derecho interno, recibiendo un trato justo, y todas las garantías y derechos estipulados en dicho Estado. Se resalta expresamente que deben ser contemplados estos delitos como aquellos susceptibles a extradición, acorde a convenios suscritos entre las partes.

En cuanto a aspectos sustanciales y formalidades, similar a lo ya expresado, se cita la pertinencia de la detención u otras medidas, para asegurarse la presencia durante el proceso penal. Se debe seguir el proceso investigativo inmediatamente, comunicando al representante competente más próximo del Estado -al que pertenezca o bien tenga residencia habitual, como el caso de los apátridas- así como a los Estados que hubieran establecido jurisdicción previamente o demás Estados interesados, y permitir ser visitado por el representante de su Estado. Se debe comunicar sin retardo los resultados de la investigación y de ser el caso, proponer su jurisdicción.

El Capitán del buque, puede entregar a un Estado receptor a quien considere haya cometido alguno de los delitos contra la seguridad de la navegación,⁷¹⁴ debiendo tener en claro todos los aspectos antes del ingreso al MT del Estado receptor. El Estado podrá negarse a recibirlo exponiendo motivadamente sus razones. De igual forma debe comunicarse al Secretario General de la OMI la información relacionada con el ilícito: sus circunstancias; las medidas

⁷¹² SUA, Art. 6 y Protocolo SUA, Art. 3. Ecuador está en proceso de adhesión a las enmiendas 2005.

⁷¹³ SUA, Art. 6.

⁷¹⁴ SUA, Art. 8.

adoptadas en relación con el buque, carga, tripulación y pasaje; las medidas adoptadas con el presunto delincuente, y, el resultado final del procedimiento seguido⁷¹⁵.

Siempre y cuando no sea contrario a su ordenamiento jurídico, todo Estado parte debe prestar todo el apoyo necesario para el caso de la obtención de pruebas para obrar en un proceso y cooperar en la prevención de estos ilícitos, mediante la adopción de acciones para impedir la preparación de tales ilícitos, así como con el intercambio de información para este efecto.

De igual forma en el caso de la tripulación, pasaje, carga y del propio buque, no deben ser objeto de demora o inmovilización indebida, y solo por el tiempo necesario para permitir la tramitación de un procedimiento expedito. Se contempla disposiciones para el caso de controversias en la interpretación o en su aplicación. Se tiene a la negociación directa en un plazo razonable, o se someterá a un arbitraje a petición de parte; pero si en 6 meses no se ponen de acuerdo en relación con el arbitraje, entonces irá el caso a la Corte Internacional de Justicia, acorde a su estatuto.

b) Tratamiento en el orden interno

En Ecuador, no obstante, lo indicado en la norma internacional, en ningún caso, se contempla que se podrá extraditar a un ecuatoriano⁷¹⁶ al igual que a un extranjero, en que se lo considera como un nacional, siendo esto un elemento transformador de las relaciones desiguales entre los países,⁷¹⁷ al considerarse a todas las personas iguales, gozan por tanto de los mismos derechos y obligaciones⁷¹⁸ sin discriminación,⁷¹⁹ por tanto no se cumpliría la extradición al ser contraria el texto de la norma internacional con la norma suprema.

Ecuador en su norma penal prevé en varios tipos punitivos relacionados pero que no se adecuan al estándar internacional. El caso de la muerte como asesinato⁷²⁰ si se producen circunstancias que son efectuadas en la parte marítima, para casos de ilícitos en contra de la seguridad de la navegación, como colocar a la víctima en situación de indefensión, inferioridad o aprovecharse de esta situación; o bien, por medio de eventos que son mucho

⁷¹⁵ SUA, Art. 15.

⁷¹⁶ CRE, Art. 79: En ningún caso se concederá la extradición de una ecuatoriana o ecuatoriano. Su juzgamiento se sujetará a las leyes del Ecuador. Sin embargo, de que existen instrumentos internacionales suscritos si bien, anteriores a la vigencia de la CRE, pero no se ha efectuado el mecanismo para su denuncia. Así:

1. Acuerdo sobre Extradición, Caracas, el 18-JUL-1911; R.O. # 74 de 29-NOV-1912.
2. Convención interamericana sobre extradición, Caracas, el 25-FEB-1981; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005.
3. Convención interamericana sobre extradición; Caracas, el 25-FEB-1981; Documento institucional 1981 de 25-FEB-1981
4. Acuerdo sobre extradición entre Estados parte de MERCOSUR, Bolivia y Chile; R.O. # 545 de 10-MAR-2009.
5. Convención sobre Extradición, Montevideo, 26-DIC-1933; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005.
6. Memorando de Entendimiento entre la Secretaria General de la Organización de los Estados Americanos y la Corte Nacional de Justicia de la República del Ecuador para participar en la Red Hemisférica de Intercambio de Información para la Asistencia Mutua en Materia Penal y Extradición; R.O. # 925 de 03-ABR-2013.

De igual forma se han suscrito sendos instrumentos internacionales con Estados como: Colombia, Perú, Bolivia, Chile, España, Francia, Bélgica, Suiza, Brasil, México, Estados Unidos, Australia, China.

⁷¹⁷ CRE, Art. 416, núm. 6: Propugna el principio de ciudadanía universal, la libre movilidad de todos los habitantes del planeta y el progresivo fin de la condición de extranjero como elemento transformador de las relaciones desiguales entre los países, especialmente Norte-Sur

⁷¹⁸ CRE, Art. 11, núm. 2. Todas las personas son iguales y gozarán de los mismos derechos, deberes y oportunidades. // Nadie podrá ser discriminado por razones de etnia, lugar de nacimiento, edad, sexo, identidad de género, identidad cultural, estado civil, idioma, religión, ideología, filiación política, pasado judicial, condición socio-económica, condición migratoria, orientación sexual, estado de salud, portar VIH, discapacidad, diferencia física; ni por cualquier otra distinción, personal o colectiva, temporal o permanente, que tenga por objeto o resultado menoscabar o anular el reconocimiento, goce o ejercicio de los derechos. La ley sancionará toda forma de discriminación. // El Estado adoptará medidas de acción afirmativa que promuevan la igualdad real en favor de los titulares de derechos que se encuentren en situación de desigualdad

⁷¹⁹ CRE, Art. 66, núm. 4: Derecho a la igualdad formal, igualdad material y no discriminación

⁷²⁰ COIP, Art. 140, que trata las circunstancias del Asesinato.

más riesgosos, -en el caso de buques en navegación, como una vía de agua que cause inundación, envenenamiento en los víveres, incendio o cualquier otro medio-; si se pone en peligro la vida o salud de las personas -sea tripulación o pasaje-; asumiendo que el buque se encuentra *per se* en un área despoblada, más si se realiza en la noche, que es cuando se incrementa todo tipo de riesgo en la mar; empleando medios capaces de causar estragos mayores como podría considerarse la contaminación o alarma social que se presente; o bien, aumentando en forma deliberada o inhumana el dolor. Pero por sobre todo en cuanto a lo que se indica para preparar, facilitar, consumir, ocultar o asegurar los resultados de otra infracción -que puede estar conexas a otros tipos penales de orden marítimo o de carácter general-. Al motín se la consideraría dentro del concepto de tumulto,⁷²¹ sin ser lo adecuado ni pertinente.

De igual forma existe la tipología del homicidio culposo y también, por mala práctica profesional, en cuanto a la omisión de un deber objetivo de cuidado, -es decir si se presenta la concurrencia de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas-, en el ejercicio o práctica de la profesión de marino, pescador, o inclusive, si priva de la libertad de las personas para obtener dinero o beneficios en acciones u omisiones en favor propio o de terceros, teniendo entonces tipos penales específicos.⁷²²

Para el caso de las lesiones de igual forma se considera algunas reglas que son plenamente adaptables a las circunstancias especiales en la mar para este tipo de ilícito⁷²³ y que deriven en daño, enfermedad o incapacidad, o bien disminución de sus facultades físicas o mentales, pérdida de un sentido o de la facultad de hablar, inutilidad en el trabajo, pérdida o inutilización de órganos o enfermedad transmisible e incurable; teniendo la misma consideración para el caso de tumultos como agravante.

En cuanto a los actos de violencia, se contempla en este caso a la física, psicológica, sexual -es considerada como circunstancia agravante de toda infracción penal-, sumado a las particularidades existentes en la mar y cuanto se dispone en este medio. Debe observarse también la violencia de género, en consideración de la mayor participación de la mujer, la mayor apertura laboral en forma general a las distintas atenciones de orientación sexual y autodeterminación, -pese a ser muy herméticos al sucederse y que de hecho se han presentado en la parte marítima-⁷²⁴ sin embargo al ser el proceso de carácter reservado, se carece de información específica.

Mientras que el aspecto de daños -que considera inmersa a la destrucción de bienes, y que en el resguardo a los derechos de propiedad, se adecua como daño a los bienes-⁷²⁵ que contempla varios agravantes como el paralizar un servicio público, teniendo presente que el transporte acuático -y las actividades conexas- es considerada como un servicio público, de interés nacional prioritario y facilitador de la competitividad⁷²⁶, al igual que un acto de comercio⁷²⁷ para los efectos legales, de ahí la importancia en su consideración.

⁷²¹ COIP, Art. Art. 47.- *Circunstancias agravantes de la infracción*, Art. 140.- *Asesinato*, Art. 152.- *Lesiones*

⁷²² COIP, Art. 144.- *Homicidio*; Art. 145.- *Homicidio culposo*. Art. 146.- *Homicidio culposo por mala práctica profesional*. Art. 162.- *Secuestro extorsivo*. Art. 185.- *Extorsión*. Art. 189.- *Robo*. Art.- *Tráfico ilícito de migrantes*. Art. 366.- *Terrorismo*. Art. 152.- *Lesiones*.

⁷²³ COIP, Art. 152, que aborda las reglas para el trato de las Lesiones.

⁷²⁴ Aspectos relacionados constan en el COIP, Art. 78.1.- *Mecanismos de reparación integral en casos de violencia de género contra las mujeres*. Art. 105.- *Trabajos forzados u otras formas de explotación laboral*.

⁷²⁵ COIP, Art. 69.- *Penas restrictivas de los derechos de propiedad*. Art. 204.- *Daño a bien ajeno*.

⁷²⁶ Ley de fortalecimiento y desarrollo del transporte Acuático, Art. 1.

⁷²⁷ Código de Comercio, Art. 8.

Lo relacionado con los artefactos o sustancias capaces de dañar al buque o la carga se lo puede examinar en el tipo penal nacional de terrorismo⁷²⁸ en especial en cuanto a los que especifica como el apoderarse o ejercer el control mediante intimidación, de una nave, plataforma fija marina, instalaciones de áreas estratégicas, servicios de transportación, navegación marítima, o inclusive en puertos o instalaciones de áreas estratégicas fijas, que destruya, cause daños, coloque o haga colocar un artefacto o sustancia capaz de destruirlo, causar daño o incapacitar su empleo, -tanto al buque como por transitividad a la carga que lleva o se encuentra embarcada-, para el caso de los servicios de navegación el daño se ve reflejado también en entorpecer el servicio de seguridad marítima que provee.

Se aclara como medio para el efecto específico a la violencia, amenaza e intimidación, -en sentido amplio las dos últimas como parte esencial de la primera-, en su aspecto psicológico o moral para eventualmente tornarse en físico, y derivar en su concepción o connotación sexual o de género. Y, en cuanto a la difusión de información falsa, es decir de quien comunique, difunda o transmita informes falsos poniendo con ello en peligro la seguridad de un transporte o de un buque o aeronave.

Con esto, se podría adecuar a los tipos punibles contemplados en las normas internacionales como actos ilícitos en contra de la seguridad de la navegación y plataformas fijas emplazadas. Al presentarse estos ilícitos, Ecuador debería asumir la jurisdicción bajo la consideración de ERB, ER o ERP, considerando la condición especial de los apátridas, o, si es afectado algún nacional -sea muerto, lesionado, amenazado, aprehendido, en la ejecución del acto ilegal-. Si los presuntos infractores se encuentran en Ecuador que no contempla la extradición, reafirmando el principio estipulado en la jurisdicción penal acorde a la legislación interna, se ha contemplado su sanción, adoptando o adaptando similar consideración a los diversos tipos penales de la norma, de acuerdo con los hechos ciertos evidenciados, en la norma penal, bajo el apercibimiento del principio de legalidad en materia penal.

El proceso debe carecer de dilaciones -se ha podido evidenciar que se incumple este particular-, el trato justo, si ningún tipo de discriminación y con plena consideración de las garantías y derechos estipulados y a normas de derechos humanos, de directa e inmediata aplicación, así Ecuador no haya suscrito.

No se puede verificar aspectos de afectación a la seguridad de la navegación, no obstante es meritorio citar que, en función de la aplicación de dicha seguridad de la navegación, en muchos casos en que se encontraba actos ilícitos en embarcaciones vetustas, al efectuar el remolque para su judicialización, estas eran averiadas por el oleaje y las condiciones propias de la navegación, por lo cual se hundían y al ser de flotabilidad positiva, se debió tomar acciones para que no se afecte a la libre y segura navegación. Al efectuarse los procesos penales en cuanto a la preservación de los medios se especificó la no responsabilidad del Estado y por ende de la Policía Marítima al presentarse estos casos, ante la ocurrencia de ilícitos en la mar.

En cuanto al hundimiento de barcos por causas diversas se efectuaron los análisis correspondientes y se presentaron casos por tráfico ilícito de migrantes, supuestas actividades de pesca irregular, y especialmente tráfico de estupefacientes y sicotrópicos, lo

⁷²⁸ COIP. Art.- 366.- Terrorismo, núm. 1 al 3.

cual desencadenó procesos de reclamos. La Armada debió acudir al pleno del Congreso Nacional para explicar este particular.⁷²⁹

f. Contaminación marina

La contaminación marina especialmente aquella efectuada por acción de los buques, y específicamente relacionadas con hidrocarburo o petróleo, se constituyen un flagelo que amerita un trato especial. Estas circunstancias pueden ser delito, contravención o inclusive no susceptible de asignación de responsabilidad.

Los hidrocarburos, de igual manera, también se constituye en un elemento determinante para la realización de otro tipo de actividades ilícitas como se ha dicho, en el mar todas las actividades están estrechamente relacionadas. La movilización de estas sustancias trae consigo grandes beneficios y por ende amerita un tratamiento especial.

Por otro lado, el incremento de las actividades lícitas genera una mayor demanda de combustibles, por lo cual, deriva en la acción ilícita de su entrega y comercialización, así como también la ocurrencia de subsidios estatales para beneficiar su comercio, industria ingresos nacionales, por lo que se presenta gran cantidad de opciones para su empleo y por tanto su provisión y consecuentemente los ilícitos que se pudieren presentar. En esta parte se centrará en los delitos que ocasionan contaminación en el mar.

Para la UNODC se enfoca en los delitos o actividades ilícitas relacionadas con el petróleo y el combustible, pero en una función de financiamiento de la delincuencia organizada transnacional, terrorismo, insurgencia, activismo. Resaltan al bajo riesgo y alta rentabilidad que representan. Así tienen al aprovisionamiento ilícito de combustible en la mar, o transferencia ilícita sea de crudo o derivados y enlista las actividades fraudulentas que se presentan. El justificativo señala a los requerimientos de energía, el beneficio personal, el contribuir en calidad de precursor para la obtención de drogas ilegales, así como brindar un aspecto de ilusión a grupos de pesca artesanales que contribuirán en el cometimiento de actos ilícitos en la mar.⁷³⁰

1) Tratamiento internacional

Para los actos ilícitos en la mar derivados de la contaminación marina, se cuenta con algunos instrumentos internacionales que contemplan tal calidad, pero en forma general se orientan a prevenir, reducir, mitigar, luchar y controlar, sea de la fuente o el origen que sea, en función de la incidencia al ambiente y por ende, al ser humano como fin último del derecho aplicable, y, solo luego de esta cobertura, se estipulan las acciones que se deben considerar como ilícitos o delitos marítimos por contaminación y las acciones consiguientes.

Al analizar el Ordenamiento Marítimo, en especial en las zonas protegidas, particulares o especiales como la zona marina especialmente sensible y zona a evitar, en que se considera como objetivo el reducir las amenazas de contaminación por parte de buques, de igual forma en la CONVEMAR, especificándose que no afectará “...las obligaciones contraídas

⁷²⁹ Se puede verificar un análisis detallado de estos casos en especial los casos denunciados ante la Asociación Latinoamericana de Derechos Humanos, ALDHU. Se conforma una Comisión Especial para verificar la legitimidad de los hechos. Escobar, Krupskaya; “Seguridad Marítima y Derechos Humanos en el Ecuador: Vulnerabilidad y tensiones 1998-2006”; Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales; Quito, Ecuador, 2009.

⁷³⁰ UNODC; “Delincuencia Marítima: Manual para los profesionales de la Justicia Penal”, pp. 186.

*por los Estados en virtud de otros instrumentos internacionales celebrados anteriormente sobre la protección y preservación del medio marino, ni los acuerdos que puedan celebrarse para promover los principios generales...*⁷³¹ sin embargo de que se cumplan en forma compatible con sus principios y objetivos.

En forma amplia se contempla esta actividad negativa para el ambiente, partiendo de las ayudas a la navegación, la seguridad y otras mejoras que contribuyen en prevenir, reducir y controlar la contaminación marina, así, en la parte correspondiente a la protección y preservación del medio marino. También constan en esta norma, las obligaciones generales, las medidas en cuanto a los derechos soberanos para la explotación de recursos, el deber de no transferir daños o peligros ni transformar un tipo de contaminación en otro. Además, se contempla los principios de la cooperación mundial y regional junto con la determinación de la obligación de los planes de emergencia para enfrentarla, a más de la asistencia técnica, la vigilancia de los riesgos de contaminación y evaluación ambiental.

La CONVEMAR especifica su tipo o clasificación, en función de su origen, como:

1. Procedente de efluentes terrestres incluidos los ríos, estuarios, tuberías y estructuras de desagüe, teniendo en cuenta las reglas y estándares, así como las prácticas y procedimientos recomendados, que se hayan convenido internacionalmente, (arts. 207 y 213);
2. Resultante de actividades relativas a los fondos marinos sujetos a la jurisdicción nacional y de las islas artificiales, instalaciones y estructuras bajo su jurisdicción, (arts. 208 y 214);
3. Resultante de actividades en la zona, (arts. 209 y 215);
4. Causada por vertimiento, no se realice sin autorización de las autoridades competentes de los Estados en MT, ZEE o PC, (arts. 210 y 216);
5. Generada por buques, siendo una condición para que buques de otra bandera ingresen a sus aguas jurisdiccionales, sus puertos o instalaciones costa afuera, previa publicidad al respecto, (art. 211);
6. Originada desde la atmosfera o a través de ella, (art. 212).

Es fundamental entonces, contemplar reglas, estándares, prácticas y procedimientos recomendados de carácter mundial o regional para acorde a cada región particular, al igual que políticas, reglas, estándares, medidas, reglamentos, leyes, no menos eficaces en el ámbito interno para reducir la evacuación en el medio marino de cualquier sustancia tóxica, perjudicial o nociva, especialmente de carácter persistente, normas que deben ser reexaminadas periódicamente.

Centrándose en el caso de la contaminación originada por buques, se especifica en cuanto a la prevención, como medidas previas se indica que se debe promover por los Estados, en los casos que sean pertinentes, la adopción de sistemas de ordenación del tráfico, destinados a reducir el riesgo de accidentes con la consiguiente y eventual contaminación del medio marino, o, afectar negativamente los intereses conexos de los ER's; de igual forma la obligación de notificar su paso cuando se tengan Acuerdos de Cooperación, sin afectar su paso inocente, por lo que debe dictarse normas para prevenir la contaminación en las ZEE -dado por hecho que se lo hace en aguas interiores y mar territorial, y por consiguiente para las actividades relativas a los fondos marinos sujetos a la jurisdicción nacional e islas

⁷³¹ CONVEMAR, Art. 237

artificiales, instalaciones y estructuras bajo su jurisdicción,- y en casos en que se tenga motivos razonables para imponer medidas obligatorias especiales.⁷³²

Se especifica que las normas sobre descargas o prácticas de navegación, pero no en cuanto a estándares de diseño, construcción, dotación o equipo distinto de las reglas y estándares generalmente aceptados. Se resalta la notificación inmediata a los ER's con intereses conexos, que pudieren resultar afectados por incidentes o accidentes marítimos que derivaría en descargas -sean intencionales o no-.

Para el caso de la contaminación resultante de accidentes marítimos de buques, entre los que pueden ser la varada, colisión o abordaje u otro incidente de navegación en el mismo buque o en su exterior, que entrañe grave daño material al mismo buque o su carga, tal como incendio, averías, alije, vertimiento o descargas intencionales en los buques en operación o navegación, etc.; sin restringir a un Estado que adopte medidas para protegerse, y no solo su territorio sino también sus intereses conexos como la pesca, y aun si van más allá de sus áreas jurisdiccionales, si guardan la debida proporción con la amenaza resultante del accidente marítimo, o bien, con actos relacionados con dicho accidente.⁷³³

En cuanto a la preservación del medio marino,⁷³⁴ se especifica a más de la ejecución, sus garantías; indica las medidas para facilitar los procedimientos, resaltando que el ejercicio de esta obligación, debe cumplirse por parte de los buques de guerra o buques de Estado, sin poner en riesgo al buque o en peligro la seguridad de la navegación, tampoco al medio marino, en forma injustificada. Como principio a ventilar en los procesos pertinentes, el trato a los buques de otra bandera, no debe ser discriminatorio; no debe extenderse su tiempo de retención a lo estrictamente necesario, lo que debe estar siendo vigilado por su ERB, especialmente la colaboración para agilizar dichos procesos.

El tiempo de tres años desde la fecha de la infracción⁷³⁵ se considera de caducidad para la acción penal, -esto es se especifica que hay acciones de contaminación que se constituyen delitos, pero no se lo especifica-, pero no para iniciar las acciones civiles de daños y perjuicios resultantes de la contaminación;⁷³⁶ las sanciones pecuniarias que se impongan en las infracciones relacionadas con la prevención, reducción y control de la contaminación del medio marino, -excepto en casos que se presente la intencionalidad sumado a la gravedad de la contaminación-.⁷³⁷

Debe resaltarse la responsabilidad de los Estados en el cumplimiento de las obligaciones internacionales, en especial para la pronta y adecuada indemnización u otra reparación de daños por la contaminación causada por personas naturales o jurídicas bajo su jurisdicción, al igual que cuando sea pertinente, el pago de parte de un seguro obligatorio o fondos de

⁷³² CONVEMAR, Art. 211 "...por reconocidas razones técnicas relacionadas con sus condiciones oceanográficas y ecológicas, así como por su utilización o la protección de sus recursos y el carácter particular de su tráfico, los Estados ribereños, tras celebrar consultas apropiadas por conducto de la organización internacional competente con cualquier otro Estado interesado, podrán dirigir una comunicación a dicha organización, en relación con esa área, presentando pruebas científicas y técnicas en su apoyo e información sobre las instalaciones de recepción necesarias. Dentro de los doce meses siguientes al recibo de tal comunicación, la organización determinará si las condiciones en esa área corresponden a los requisitos anteriormente enunciados. Si la organización así lo determina, los Estados ribereños podrán dictar para esa área leyes y reglamentos destinados a prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques, aplicando las reglas y estándares o prácticas de navegación internacionales que, por conducto de la organización, se hayan hecho aplicables a las áreas especiales. Esas leyes y reglamentos no entrarán en vigor para los buques extranjeros hasta quince meses después de haberse presentado la comunicación a la organización..."

⁷³³ CONVEMAR, Art. 221

⁷³⁴ CONVEMAR, Parte XII

⁷³⁵ CONVEMAR, Art.- 228

⁷³⁶ CONVEMAR, Art.- 229

⁷³⁷ CONVEMAR, Art.- 230

indemnización.⁷³⁸ Cabe resaltar además que existe la responsabilidad del Estado por su falta de control a los particulares, en cuyo caso atañe a las obligaciones de la debida diligencia, así como la responsabilidad por acciones propias, de sus agentes en el ejercicio de sus funciones oficiales, cuya responsabilidad es directa. En ambos casos, es el Estado quien responde pudiendo ejercer el derecho de repetición en contra de los particulares.

En su ejecución para el caso que un buque cometa infracciones a reglas, leyes o reglamentos se tiene tres consideraciones, acorde a las circunstancias:

1. En primer caso, se tiene que el ERB, debe velar por la ejecución efectiva de las normas: en el proceso de zarpa, en la inspección pre zarpe, verificando los documentos que avalen el cumplimiento de los estándares, así como la verificación del diseño, construcción, equipo y dotación de las naves, debiendo realizar inspecciones periódicas; durante su operación, emitiendo su conformidad y condición real, -documentos que deben ser aceptados por los demás Estados, salvo casos de existir dudas razonables en que otro Estado puede realizar una verificación por sí mismo-; también, la obligatoriedad de facilitación de la información que sea requerida por otro Estado para fines investigativos procesales o pre-procesales. Debe contemplarse mecanismos para instaurar los procesos investigativos con la colaboración de otros Estados de ser necesario, sea por propia iniciativa, o bien, a petición de parte: de la Autoridad de su bandera. Debe realizar una investigación -en caso de contaminación, independiente del sitio en que se halle el buque de bandera-, la información en estos casos es obligatoria y sin dilaciones, debiendo poner a disposición de los interesados las medidas adoptadas y sus resultados. Las sanciones -incluyendo las penales- que el ERB contemple, deben constituirse en mecanismos para desalentar las conductas negativas descritas.⁷³⁹
2. Para el caso de ERP, aguas interiores o costa afuera, le corresponde realizar los procesos investigativos en caso de descargas -en violación a normas vigentes-, deben estar totalmente claras las normas y estándares internacionales, acorde a las circunstancias propias del área, y, solo será de propia iniciativa cuando cause contaminación o sea probable hacerlo. Las medidas adoptadas y los resultados deben ser puestos a disposición de los Estados interesados. A petición de otro Estado -sea de bandera, perjudicado o amenazado por la descarga, no como obligación sino en la medida en que sea factible- el proceso podrá suspenderse, remitiéndosele el expediente, pruebas y fianza o garantía financiera constituida para el efecto, por consiguiente, le dejará fuera de dicha investigación. Si se evidencian posibles riesgos de navegabilidad en un buque, que eventualmente podrían derivar en siniestros y contaminación, debe adoptarse las medidas para impedir el zarpe, excepto al astillero apropiado más cercano, para reparaciones.⁷⁴⁰
3. Para el caso de un ER, éste debe realizar el proceso investigativo por encontrarse en su área de jurisdicción, es decir en AI o MT inclusive ZEE y AM. Si durante su paso viola las normas y se cuenta con motivos fundados, y, en el caso de darse una descarga importante o amenaza de contaminación considerable, debe realizarse la inspección física del buque, para la verificación de la infracción o eventual delito, y, también en casos de negativa de información o de evidente contradicción en la misma, y, si la prueba clara y objetiva lo justifica, aplicar la retención del buque inclusive. Para el caso de encontrarse navegando, debe exigírsele la información para especificar o determinar las responsabilidades -nacionalidad, puerto registro,

⁷³⁸ CONVEMAR, Art.- 235

⁷³⁹ CONVEMAR, Art.- 217

⁷⁴⁰ CONVEMAR, Arts.- 218 y 219.

escalas de zarpe y de arribo inmediatas y demás información pertinente-; excepto si se ha iniciado la investigación por parte de una Organización Internacional competente o en casos acordados expresamente. Se autoriza el zarpe de la nave previo cumplimiento de garantías financieras, pero solo en el caso de que sea vinculante para el ER.⁷⁴¹

El mecanismo de información al igual que los procedimientos especiales ante la presencia de la contaminación es similar en la gran mayoría de instrumentos de la OMI ha considerado algunos a los que se ha adherido y por tanto se encuentran en vigor, y otros que no se ha emitido el consentimiento, se consideran como Derecho Internacional positivo vigente, y, aunque no vinculante directamente, si para Ecuador, mediante la aplicación directa de los principios, derechos y garantías previstos en la Constitución y en instrumentos de derechos humanos⁷⁴² siendo de directa e inmediata aplicación por y ante cualquier servidor administrativo o judicial, y, en función de la consideración en calidad de derecho humano al medio ambiente, dichas normas son aplicadas pro ser humano y en forma directa.⁷⁴³

Como se indicó, es contaminación del medio marino, cualquier introducción de sustancias o de energía en el medio marino, directa o sea indirectamente, pero que cause efectos nocivos y exclusivamente realizado por el hombre. Caso especial merece el trato para los hidrocarburos por la gravedad de resultados de un vertimiento sea por la causa que fuere o como suceso de contaminación por hidrocarburos⁷⁴⁴ o por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.⁷⁴⁵ Para poder ejecutar lo estipulado, un Estado, sea en forma

⁷⁴¹ CONVEMAR, Art.- 220

⁷⁴² CRE, Art. 11.- El ejercicio de los derechos se regirá por los principios que establece la Carta Magna, adicionalmente se resalta el Art. 417, en cuanto a los tratados internacionales ratificados por el Ecuador y el Art. 426 sobre la aplicación de normas entre las que adquieren la supremacía los instrumentos internacionales de DDHH que estarán sobre la misma Constitución inclusive, de inmediato cumplimiento y aplicación y sin poder alegar falta de ley o desconocimiento de las normas para justificar la vulneración de los derechos y garantías, reafirmado en el Art. 417, sobre la aplicación de los principios pro ser humano, no restricción de derechos, de aplicabilidad directa y de cláusula abierta establecidos.

⁷⁴³ Estos instrumentos son:

1. Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 y por el Protocolo de 1997 (Convenio MARPOL) D.E. # 1464, R.O. # 432 de 08-MAY-1990.
2. Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969 (Convenio de intervención) R.O. # 229; 09-DIC-1976
3. Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (Convenio de responsabilidad civil) R.O. # 228 y 229; 08-09-DIC-1976
4. Protocolo de 1992 del Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (Fondo de 1992) R.O. # 206; 07-NOV-2007
5. Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (Convenio SNP) y (Protocolo SNP de 2010) R.O. # 56; 07-ABR-2003
6. Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972 (Convenio de Londres) y (Protocolo de Londres de 1996) D.E. # 2184; R.O. # 486 de 03-ENE-2002, R.O. # 56 de 07-ABR-2003
7. Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990 (Convenio de Cooperación) D.E. # 2184, R.O. # 486 de 3-ENE-2002 promulgado en el R.O. # 56 de 07-ABR-2003.
8. Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2000 (Protocolo de Cooperación-SNPP). D.E. # 2184, R.O. # 486 de 03-ENE-2002; R.O. # 56 de 07-ABR-2003.
9. Convenio internacional sobre el control de los sistemas anti-incrustantes perjudiciales en los buques, 2001 (Convenio AFS)
10. Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009
11. Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, 1971 (NUCLEARES, 1971)
12. Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001
13. Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007

⁷⁴⁴ Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos; Art. 2.- Definiciones. Teniendo presente como Vertimiento al "...petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, el fuel oil, los fangos, los residuos petrolíferos y los productos refinados..."; y suceso de contaminación "...acaecimiento o serie de acaecimientos del mismo origen que dé o pueda dar lugar a una descarga de hidrocarburos y que represente o pueda representar una amenaza para el medio marino, o el litoral o los intereses conexos de uno o más Estados, y que exija medidas de emergencia u otra respuesta inmediata...".

⁷⁴⁵ Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, Art. 2.- Definiciones. "...Todo acaecimiento o serie de acaecimientos del mismo origen, incluidos un incendio o una explosión, que dé o pueda dar lugar a una descarga, escape o emisión de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, y que represente o pueda

individual o en forma cooperativa o regional, debe adoptarse normas de conducta y procedimientos que mejor se adecuen a cumplir con el objeto y propósito de los instrumentos internacionales -esto es el de prevenir, mitigar, luchar y controlar la contaminación- para que los efectos de la contaminación, no se extiendan más allá de sus zonas de soberanía y jurisdicción. Solo en forma excepcional, se contempla su penalización, luego de los procedimientos investigativos pertinentes. Se tiene suscritos instrumentos de cooperación internacional que abarcan las conductas que afectan al ambiente como la contaminación intencional o dolosa e inclusive la culposa, luego de la determinación judicial.

Por otra parte como se evidenció, en otras normas internacionales en vigencia, para la protección de la contaminación de todo tipo y fuente al medio ambiente y la zona costera del Pacífico Sudeste -incluyendo lo visto en la CONVEMAR-, se busca un mecanismo regional para enfrentar las emergencias, la particularidad es que contempla a la seguridad de las operaciones de los buques más allá de las 200 NM, hasta una distancia que la contaminación pudiere afectar a los Estados, debiendo cada Estado definir la zona costera -lo cual estaría pendiente de ser cumplido por Ecuador-⁷⁴⁶.

De igual forma, en otros instrumentos bajo el marco de la CPPS, -cuyo campo de acción prácticamente es de todo el Pacífico Sur-, como en los instrumentos para la conservación y administración de las áreas marinas y costeras protegidas,⁷⁴⁷ en el ámbito de aplicación contemplado. En el caso de la protección contra la contaminación radioactiva, se especifica que es aplicable también más allá de las 200 NM, si la plataforma continental se constituye como plataforma extendida.⁷⁴⁸ Existiendo una modificación o discordancia en otras normas relacionadas con la contaminación por hidrocarburos y otras sustancias nocivas, que expresamente señala que alcanza más allá de las 200 NM, hasta una distancia que los contaminantes vertidos presenten peligro al medio marino, la costa o sus intereses conexos.⁷⁴⁹ Esta consideración debe ser tomada en el contexto general, a la luz del objeto y propósito del instrumento y complementariamente del ordenamiento internacional, que procure un resguardo a los intereses del ambiente, teniendo presente que en el AM la titularidad es compartida por toda la humanidad, por ende, se propenderá a su mayor resguardo.

Como uno de los instrumentos más importantes a cargo de la OMI, está el Convenio MARPOL 73/78,⁷⁵⁰ que especifica las reglas para evitar, prevenir, reducir, todo tipo de contaminación originada por los buques debido a sus operaciones, contiene elementos válidos para ser exigidos por la bandera, como el diseño y construcción de buques, las prescripciones de doble fondo y doble casco, las prescripciones de estabilidad, compartimentaje y averías, así como, especifica la validez de los certificados y documentos

representar una amenaza para el medio marino, el litoral o los intereses conexos de uno o más Estados, y que exija medidas de emergencia u otra respuesta inmediata..."

⁷⁴⁶ Convenio para la protección del medio ambiente y la zona costera del Pacífico Sudeste, R.O. # 466 de 03-DIC-2001; Art. 1.

⁷⁴⁷ Protocolo para la Conservación y Administración de las áreas marinas y costeras protegidas del Pacífico Sudeste, Convenio 2; R.O. # 563 de 08-NOV-1994. Art. 1.- Ámbito de aplicación.

⁷⁴⁸ Protocolo para la conservación y administración de las áreas marinas y costeras protegidas del Pacífico Sudeste; Aprobado por Resolución Legislativa # 000, R.O. # 532 de 22-SEP-1994, promulgado en el R.O. # 563 de 08-NOV-1994. De igual forma en el Protocolo para la protección del Pacífico Sudeste contra la contaminación radioactiva; Convenio 1; R.O. # 563 de 08-NOV-1994. Art. 1

⁷⁴⁹ Acuerdo sobre la cooperación regional para el combate contra la contaminación del pacífico sudeste por hidrocarburos y otras sustancias nocivas en casos de emergencia; Art. II

⁷⁵⁰ Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, y su protocolo modificadorio, MARPOL 73/78, adoptado en Londres, el 2-NOV-1973 y el Protocolo modificadorio de 1978 debido al número de accidentes de tanqueros entre 1976 y 1977, en vigor el 2-OCT-1983. En 1997, se adoptó un Protocolo para introducir enmiendas en el Convenio y se añade el Anexo VI, que entró en vigor el 19-MAY-2005. A lo largo de los años, ha sido objeto de enmiendas. Ecuador con ratifica D.E. # 1407, R.O. # 418 de 17-ABR-1990 y se adhiere con D.E. # 1464, R.O. # 432 de 08-MAY-1990.

en el ámbito administrativo. En el protocolo se especifica la actividad de los inspectores para el control. Tales se consideran:

- Descargas de residuos, en zonas especiales -no a menos de 12 NM-;
- Aguas sucias, -no a menos de 3 NM, previamente desmenuzadas y desinfectadas-;
- Tanques de decantación y de agua de lastre, -pese a que cita, por su importancia derivó en otro instrumento-;
- Basuras con la prohibición de plásticos;
- Emisiones de óxidos de azufre, nitrógeno y material particulado de los gases de escape, prohibiendo emisiones que afecten al ozono –se considera normas para la eficiencia energética para la reducción de gases de efecto invernadero-;
- Sustancias nocivas líquidas o perjudiciales transportadas al granel o en bultos -con cuidado en el empaquetado, marcado, etiquetado, documentación, estiba, limitaciones cuantitativas, excepciones y notificaciones, esto se detalla en un código marítimo internacional de mercancías peligrosas-; y,
- Vertimientos y derrames ocasionados por accidentes o siniestros de buques.

Con lo visto, para los casos en que es necesario judicializar, es pertinente resaltar que en una norma relacionada a aspectos de contaminación, se contempla dentro de las acciones de sanción que se debe “...adoptar las medidas a su alcance que estime pertinentes, para prevenir y sancionar cualquier acto que viole esas disposiciones...”⁷⁵¹ es decir, a quien violente lo contemplado en los instrumentos internacionales, en las obligaciones ahí constantes, así como se indica que nada de lo dispuesto impide “...adoptar para su aplicación individual o entre dos o más de ellas, medidas más estrictas, en relación con la lucha contra la contaminación...”⁷⁵² o sea, en el derecho interno o en convenciones particulares, se debe observar medidas más estrictas de todo aquello que los instrumentos internacionales establecen como principios.

La notificación a los Estados que pudieren tener intereses inmersos a fin de alertar el peligro real o potencial, así como las acciones de vigilancia, evaluación, intercambio de información y asistencia técnica. Pero en cuanto a las acciones posteriores, es decir, en la judicialización de dichas acciones, se tiene la responsabilidad civil e indemnización por los daños resultantes, ocasionados por personas naturales o jurídicas, bajo jurisdicción de las partes contratantes. Existe una obligación expresa que dispone que los Estados deben emitir instrucciones para que los Capitanes de barcos de bandera o a toda persona que esté a cargo de dichos buques, a los Comandante y Pilotos de aeronaves de su registro, informen o notifique sin demora, si se evidencia derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas observadas en el mar que puedan ser consideradas como amenaza inminente, o bien, cualquier otra emergencia acaecida o cualquier evento ocurrido en buques, que amenace causar contaminación, al ER más próximo o en el caso de estar mar adentro, al ER bajo cuya jurisdicción se encuentre,⁷⁵³ con la finalidad de que se ponga en alerta todas las acciones a ser seguidas para evaluar el evento, la naturaleza, magnitud y posibles

⁷⁵¹ Se puede verificar lo indicado en:

- Protocolo para la protección del Pacífico Sudeste contra la contaminación proveniente de fuentes terrestres, Quito el 22-JUL-1983; A.M. # 627, R.O. # 863 de 29-ENE-1988. Art. 13.- Medidas de sanción.
- Protocolo para la protección del Pacífico Sudeste contra la contaminación radioactiva; Art. 12.- Medidas de Sanción.
- Protocolo para la conservación y administración de las áreas marinas y costeras protegidas del Pacífico Sudeste; Art. 13.- Cumplimiento y Sanciones.

⁷⁵² Protocolo contra la contaminación proveniente de fuentes terrestres, Art. 14.- Aplicación de medidas.

⁷⁵³ Acuerdo sobre la cooperación regional para el combate contra la contaminación del pacífico sudeste por hidrocarburos y otras sustancias nocivas en casos de emergencia, Art. IX, y de igual forma en el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos; Art.4.- Procedimientos de notificación de contaminación por hidrocarburos.

consecuencias, para prevenir, mitigar y anular dichas amenazas o riesgos con los medios más expeditos posibles, sin desmedro de la adopción de acciones para la investigación y sanciones pertinentes.

Como se puede visualizar el trato que se da a los aspectos de contaminación son eminentemente de carácter preventivo o paliativo, sin embargo, también se expresa que pueden llegar a constituirse en delitos penales, y por tanto ameritando su trato en esta materia. Se tiene como referencia la norma de prevención de contaminación en los Estados Unidos que, en aplicación de MARPOL, ha ejercido acciones legales ante sucesos de contaminación, así como su ocultamiento y falta de control en los buques de otra bandera –Libro de Registro de Petróleo–, se impone grandes multas por omisión u ocultamiento de accidentes o siniestros relacionados con contaminación marina.⁷⁵⁴

La UNODC enfoca como delitos relacionados con el petróleo y combustible, y expone al robo, contrabando, adulteración y otras formas de fraude, hace una amplia explicación de la importancia del combustible y cita los motivos para participar en estas actividades.⁷⁵⁵ En todas las cuales se pueden presentar los aspectos de contaminación al medio marino y contar con la calificación de delito por esta causa, es decir al existir el dolo, conciencia y voluntad, si bien no para la contaminación, pero como consecuencia de los delitos citados, la contaminación debe ser tratada como tal.

En forma expresa remite a la legislación de cada Estado para enfrentar los delitos citados, y, con mayor razón para el caso del ER en que debe enfrentar las consecuencias de la contaminación. En forma sucinta el Instituto de Derecho Internacional expone solo tres tipos de delitos relacionados con el petróleo y combustibles: el contrabando por mar, la transferencia abastecimiento de combustible en el mar, y, el robo de combustible en el mar. En los tres se puede dar como consecuencia lógica y normal la contaminación marina y por ende el delito de contaminación concurrente con cualquiera de los otros ilícitos.⁷⁵⁶

2) Tratamiento en el orden interno

Derivado de la norma internacional, la interna de Ecuador, en la parte correspondiente a los delitos el ambiente y la naturaleza o *Pacha Mama*⁷⁵⁷ se tiene a los delitos para precautelar la biodiversidad, los recursos naturales, la gestión ambiental, y, los recursos naturales no renovables. Puede también ser incluido como parte del tipo penal asignado de mayor consideración de crueldad en contra del ser humano, teniéndose como terrorismo, en cuanto a la afectación al ambiente como resultado de los actos de violencia que por su naturaleza lesionen o puedan constituirse en peligro para la seguridad.⁷⁵⁸

⁷⁵⁴ Estados Unidos de América, signatario de los Anexos I, II, III, V y VI. ha incorporado la Ley para Prevenir la Contaminación por los Buques (*Act pollution Prevented from Ships, APPS*) y implementado dentro de 33 U.S.C. § 1901 y 33 C.F.R. Parte 151. La AAPS fue posteriormente modificada por la Ley de Investigación y Control de la Contaminación Plástica Marina (1987) y la Ley de Prevención de la Contaminación (2008). Estados Unidos incorpora el Anexo III en la Ley de transporte de materiales dañinos (*Hazardous Materials Transportation Act, HMTA*). Aunque no ha ratificado el Anexo IV, tiene equivalente reglamentos para el tratamiento y las normas de descarga de aguas residuales a bordo - la Ley de Control de la Contaminación (*Federal Water Pollution Control Act, FWPCA*), modificada por la Ley de Agua Limpia, (*Clean Water Act*).

<https://coast.noaa.gov/data/Documents/OceanLawSearch/ActtoPreventPollutionfromShipsandMARPOL7378.pdf>

⁷⁵⁵ UNDOC; Delincuencia marítima: Manual para los profesionales de la justicia penal; 2020. Pp. 186

⁷⁵⁶ IIHL; Curso Especial sobre Operaciones Navales de vigilancia en el mar; Módulo IV: Operaciones contra la delincuencia organizada transnacional, 2023.

⁷⁵⁷ *Pacha Mama* es la denominación que se hace en la CRE a la naturaleza, el sitio donde se reproduce la vida. CRE, Art. 71.

⁷⁵⁸ COIP, Art. 366.- Terrorismo.

En todo este articulado se debe acoger el aspecto pertinente a la contaminación sea cual fuere su origen, en especial en los delitos contra el agua, que se expone como supuesto que quien contravenga la normativa vigente, “contamine” colocando varios posibles elementos susceptibles de tal contaminación, aclarándose al expresar en general en dos aspectos, primero al tratar de los recursos hidrobiológicos o segundo, si se realiza descargas en el mar provocando daños graves. Se colocan tres aspectos como agravantes si:

1. El área pertenece al Sistema Nacional de Áreas Protegidas, SNAP;
2. Se realiza con ánimo de lucro; y
3. Emplea métodos, instrumentos o medios que resulten daños extensos y permanentes.⁷⁵⁹

Como parte de los delitos contra la biodiversidad, se contempla la invasión de áreas de importancia ecológica, protegidas o que tengan ecosistemas frágiles, que sean parte del SANP, sea que se promueva, financie o dirija dicha invasión, aprovechándose de la gente con engaño o falsas promesas;⁷⁶⁰ si se produce un atentado contra el patrimonio genético en que se provoque pérdida del patrimonio genético nacional, con o sin componente intangible asociado, en consideración con el valor del perjuicio causado, producto de acciones u omisiones.⁷⁶¹ Esta figura alcanza mayor relevancia con la aprobación de la norma internacional que versa sobre la protección de la biodiversidad en el AM.

En los delitos contra la gestión ambiental, se especifica a la gestión prohibida o no autorizada de productos, residuos, desechos o sustancias peligrosas si producen daños graves a la biodiversidad y recursos naturales -es decir contaminación en el mar-, si contraviene normas expresas, con elementos empleados como agravantes de cuatro aspectos, que se puede adecuar a los aspectos de contaminación marina:

1. Armas químicas, biológicas o nucleares.
2. Químicos y Agroquímicos prohibidos, contaminantes orgánicos persistentes altamente tóxicos y sustancias radioactivas.
3. Diseminación de enfermedades o plagas.
4. Tecnologías, agentes biológicos experimentales u organismos genéticamente modificados nocivos y perjudiciales para la salud humana o que atenten contra la biodiversidad y recursos naturales⁷⁶²

Es pertinente indicar que se contempla para la Autoridad Ambiental como responsabilidad la emisión de definiciones técnicas y el alcance de “daño grave”, a más de las normas relacionadas con el derecho de restauración, identificación de ecosistemas frágiles y listas de especies de flora y fauna silvestres tanto amenazadas, en peligro de extinción y migratorias,⁷⁶³ así en norma secundaria, se aclara que es daño grave tanto a las especies de flora y fauna silvestre, el causado por invasión a sitios de importancia, ecosistemas frágiles o nativos, agua, aire, suelo o espacio forestal, en el territorio nacional incluyéndose el espacio marítimo.

Todos estos aspectos se conjugan en el ambiente marino, en primer lugar, en este medio las especies de obligatoria consideración está acorde a los listados de instrumentos

⁷⁵⁹ COIP, Art. 251.- Delitos contra el agua.

⁷⁶⁰ COIP, Art. 245.- Invasión de áreas de importancia ecológica

⁷⁶¹ COIP, Art. 248.- Delitos contra los recursos del patrimonio genético nacional

⁷⁶² COIP, Art. 254.- Gestión prohibida o no autorizada de productos, residuos, desechos o sustancias peligrosas

⁷⁶³ COIP, Art. 256.- Definiciones y normas de la Autoridad Ambiental Nacional

nacionales e internacionales en especial amenazadas, en peligro de extinción, vulnerables, frágiles y especies de uso restringido,⁷⁶⁴ por invasión a sitios de importancia ecológica se contempla entre otros a los cuerpos de agua marinos -como en el caso especialísimo de las islas Galápagos y su reserva marina-, a más de los marinos costeros y de agua dulce, y, zonas sensibles⁷⁶⁵ e incluye los efectos negativos causados por modificaciones físicas o químicas y especialmente en los casos que se presenten en forma simultánea varias acciones.⁷⁶⁶

En cuanto a las actividades contaminantes que se produzcan en la PC al igual que en la ZONA, -y ante una eventual extensión de la PC por Ecuador, por ende el aprovechamiento de sus recursos-, es pertinente indicar que, se adaptaría la norma como daños al ambiente, si se produce contaminación, como producto de una actividad económica minera y esto en todas las fases como extracción, explotación, exploración, aprovechamiento, transformación, transporte, comercialización o almacenamiento de los recursos mineros.⁷⁶⁷

Aunque de menor gravedad o incidencia se podría acoger como contravención el arrojar desechos que contaminen el ambiente, que sería considerado como de mínima gravedad y bajo el apercibimiento de la similitud de vía pública al espacio en se movilizan los vehículos de transporte o buques en este caso,⁷⁶⁸ -como el alijo de buques o desecho de la basura en el mar-. En el caso de que derrame sustancias o materiales inflamables o contaminantes se incrementa su gravedad y se considera delito, salvo el caso fortuito o fuerza mayor, que debe ser debidamente comprobado.

Se considera como contaminación de sustancias destinadas al consumo humano, solo si altera productos alimenticios o bebidas alcohólicas poniendo en riesgo la vida o salud; -lo cual podría adecuarse en los casos de pesca como producto alimenticio-.⁷⁶⁹ Y en cuanto a la contaminación del aire, si contraviene la normativa vigente o por no adoptar medidas exigidas en las normas contamine el aire, pero esto con la condición de que resulte daños graves a los recursos naturales, biodiversidad y salud humana, que se ha contemplado en especial para el caso de los buques y sus emisiones contaminantes.⁷⁷⁰ Se considera también el caso de contaminación a consecuencia de tráfico ilícito de armas de naturaleza química, biológica, tóxicas, nucleares o contaminantes para la vida, la salud o el ambiente, inclusive se lo hace como agravante si estaban destinadas a conflictos bélicos.⁷⁷¹

⁷⁶⁴ Establece los instrumentos internacionales, acorde a la Norma Técnica para la Aplicación del Art. 247 del COIP. Acuerdo MAE # 84. R.O.S. # 598 de 30-SEP-2015.

⁷⁶⁵ Acuerdo MAE # 84, Art. 5.- Daño grave por invasión a sitios de importancia ecológica, lit. d. se tiene como "...lugares de reproducción, refugio, dormitorio, saladero, alimentación, producción de semilla, anidación, crianza o crecimiento, ya sea por su difícil o irreversible restauración, o porque así lo determine el respectivo informe técnico..."

⁷⁶⁶ Acuerdo MAE # 84, Art. 7.- Daño grave al agua se presenta cuando:

- a) Exista incumplimiento de los requerimientos técnicos ambientales para prevención, mitigación y/o contingencia de impactos ambientales, exigidos de acuerdo al tipo de proyecto obra o actividad, establecidos en el plan de manejo ambiental y normativa ambiental nacional;
- b) Exista descarga de un contaminante o se registre incumplimiento de límites permisibles en las descargas y/o vertidos, determinándose alteración de la calidad de agua del cuerpo hídrico receptor de acuerdo uso del mismo; y
- c) Se presente cualquier alteración evidente de las características hidrobiológicas del recurso agua o cualquier afectación a la salud humana por consecuencia de dicha alteración.

De igual manera, se considera daño grave al agua la contaminación con productos químicos peligrosos, calificados como tales por los entes correspondientes, que causen alteración del recurso natural de manera prolongada.

Adicionalmente se considerará como daño grave al agua a la contaminación o alteración de ojos de agua y/o nacimiento de cuerpos hídricos y aguas subterráneas; así como también, cuando la alteración de cuerpos hídricos provoque daño a la flora y fauna y/o ecosistemas frágiles conforme lo establecido en el presente Acuerdo Ministerial

⁷⁶⁷ COIP, Art.- 260.- Actividad ilícita de recursos mineros

⁷⁶⁸ COIP, Art. 392.- Contravenciones de tránsito de séptima clase. Art. 388.- Contravenciones de tránsito de tercera clase

⁷⁶⁹ COIP, Art. 216.- Contaminación de sustancias destinadas al consumo humano.

⁷⁷⁰ COIP, Art. 253.- Contaminación del aire.

⁷⁷¹ COIP, Art.- 362 Tráfico de armas de fuego, armas químicas, nucleares o biológicas.

Dentro de las penas restrictivas a los derechos de propiedad, así como en las infracciones contra el ambiente o naturaleza, contra los recursos mineros, sin perjuicio de la aplicación del comiso penal, podrá ordenarse la inmediata destrucción o inmovilización de la maquinaria pesada utilizada, que se acoge a las acciones dispuestas en las infracciones cometidas en la mar por parte de personal embarcado, llegando hasta el desguace o destrucción de la nave.⁷⁷²

En lo referente a la indemnización pertinente, la norma constitucional contempla este principio de indemnización y se acoge como derecho en la norma penal para una reparación integral de daños, que también incluye el conocimiento de la verdad de los hechos, el restablecimiento del derecho lesionado, la garantía de no repetición de la infracción, la satisfacción del derecho violado, considerando como compensación por todo perjuicio que resulte como consecuencia de la infracción pero que necesariamente debe ser evaluable económicamente.⁷⁷³ Deja la opción en cuanto a la determinación de cualquier otra forma de reparación adicional que se justifique según el caso, como se cita en la obligación de restauración integral de ecosistemas y compensar, reparación e indemnizar a personas y comunidades afectadas por los daños, pudiendo el Estado asumir la responsabilidad pero con el derecho de repetición en contra de los causantes del daño;⁷⁷⁴ de igual forma considerada como atenuante de la infracción a la reparación voluntaria o la indemnización integral a la víctima, o la adopción de medidas de compensación de daños ambientales, mientras que se acogerían a varias de las circunstancias agravantes.⁷⁷⁵

Dentro de las medidas de protección⁷⁷⁶ se considera la suspensión inmediata de la actividad contaminante o que se encuentre afectando al ambiente cuando existe el riesgo de daño para las personas, ecosistemas, animales o a la naturaleza, -aspecto que podría extrapolarse en el ámbito del AM ante los eventuales casos de contaminación-; y de igual forma, se dispone la emisión de incautación –ya se especificará esta figura en cuanto a los buques-, inhabilitación o destrucción de maquinaria pesada que por su naturaleza cause daño ambiental o se dé difícil movilidad, pero como medida cautelar, a pedido del fiscal al juzgador.⁷⁷⁷

En los procesos a sustanciar se debe observar el caso de la falsedad u ocultamiento de la información ambiental –caso que aparenta normalidad en AM-, que provoquen el error de la autoridad encargada de emitir sea permisos ambientales, estudios de impacto ambiental, auditorias, diagnósticos, permisos o licencias de aprovechamiento de recursos, que pueden ser aplicables en forma relacionada con la acción principal que es la contaminación del ambiente, plenamente aplicable en las acciones que se efectúan en el mar, en especial para el caso de las actividades extractivas de recursos vivos y no vivos, que si bien no está directamente orientado a la acción de la contaminación, por lo general es el paso previo a que se produzcan este tipo de consecuencias y por ende debe realizarse el control previo, concurrente y posterior dentro de los procesos a instaurarse.⁷⁷⁸

Es así que el establecimiento de la jurisdicción y competencia, son fundamentales aspectos para que, sea bajo la consideración de ERB, ER o ERP, se adopten las acciones

⁷⁷² COIP, Art. 69.- Penas restrictivas de los derechos de propiedad.

⁷⁷³ CRE, Art. 78. COIP, Art. 78.- Mecanismos de reparación integral. Art. 363-e.- Mecanismos de reparación integral

⁷⁷⁴ COIP, Art. 257.- Obligación de restauración y reparación

⁷⁷⁵ COIP. Art. 11.- Derechos, Art. 45.- Circunstancias atenuantes de la infracción, Art. 259.- Atenuantes. Art. 47.- Circunstancias agravantes de la infracción

⁷⁷⁶ COIP, Art. 558.- Modalidades de las medidas de protección.

⁷⁷⁷ COIP, Art. 551.- Órdenes especiales

⁷⁷⁸ COIP, Art. 255.- Falsedad u ocultamiento de información ambiental

correspondientes para la judicialización con las restricciones específicas que las normas imponen, debiendo contemplarse responsabilidades tanto para buques como para las áreas específicas. El cumplimiento de estándares y la veracidad de la información remitida o entregada a la Autoridad, empezando por la constatación del diseño, construcción, equipamiento y dotación de los buques, siendo acciones de control:

- Previas, cuyo incumplimiento es motivo de acciones administrativas de orden marítimo ambiental; la verificación de posibles riesgos a la navegabilidad con el impedimento de zarpe, excepto al astillero adecuado más cercano; las inspecciones físicas periódicas previa al zarpe en puerto;
- Concurrentes para prevenir ilícitos por contaminación durante la operación del buque en la mar; ejerciendo el derecho de inspección y visita en casos de motivos fundados o dudas razonables, dan la certificación y conformidad de la condición real, parte de las investigaciones correspondientes; y,
- Posteriores a un evento de contaminación, con la verificación de la documentación, la información que sea requerida para las instancias pre-procesales como procesales sea de orden civil o penal.

La coordinación, cooperación, colaboración internacional es materia imperativa en todas las fases e instancias. La iniciativa, sea propia o a petición de otro Estado -de bandera, perjudicado o amenazado por la contaminación-, justifica la competencia, pero, puede suspenderse de igual forma, a petición de parte, debiendo remitirse lo actuado y conseguido en calidad de elementos probatorios, conllevando modificaciones en el recorrido procesal. Las sanciones definitivamente deben desalentar el riesgo de ocurrencia de las conductas negativas. Dentro del proceso al contemplar la retención del buque, sea en la fase de control que sea, dará claridad al establecimiento de las responsabilidades por casos de contaminación y por ende de los Estados subsidiariamente, autorizando el zarpe solo al contar con las cauciones como fianza o garantías financieras, para el respaldo en el cumplimiento de las obligaciones pertinentes.

Debe resaltarse también que se considera el Plan Nacional de Contingencia⁷⁷⁹ o Plan Nacional de Preparación y Lucha para Contingencias -para cada Estado- al igual que Planes de Emergencia, -para cada buque-⁷⁸⁰, es así que al asignar responsabilidades, incluyendo al sector naviero, debe asignarse la acción correspondiente en caso de incumplimiento a sus obligaciones.

El cumplimiento de estas obligaciones internacionales para la judicialización por daños al ambiente y las posibles acciones que podrían desencadenar la aplicación de convenios internacionales, se efectúa por la Fiscalía General del Estado, único ente investigador, mediante la acción de gestión internacional y participación de la Cancillería, requiriéndose el impulso de la Autoridad Marítima y de Policía Marítima, la Armada del Ecuador y Ministerio de Defensa Nacional, la Autoridad Ambiental, el Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica, como responsable final.

⁷⁷⁹ Protocolo complementario del acuerdo sobre la cooperación regional para el combate contra la contaminación del Pacífico Sudeste por hidrocarburos y otras sustancias nocivas, Quito el 22-JUL-1983. Acuerdo Ministerial # 626; R.O. # 862 de 28-ENE-1988

⁷⁸⁰ Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas; Art. 3.- Planes de Emergencia y notificación. Art. 4.- Sistemas nacionales y regionales de preparación y lucha contra la contaminación

g. Construcción de artefactos navales o medios no permitidos

Esta particularidad conducta anti jurídica, se ha evidenciado como una consecuencia o corolario de las anteriores figuras, al ser parte de los medios por los que se van a ejecutar las acciones ilícitas pertinentes, es decir, en el ámbito marítimo, es necesario contar con el vehículo de transporte que viabilice la movilidad en el medio. Para que se presenten las demás conductas antijurídicas, indudablemente, se ha tratado de naves, buques o embarcaciones, pero como una parte separada, como el mecanismo para que se ejecuten dichas conductas típicas y antijurídicas, pero no se ha analizado la naturaleza jurídica de este medio en sí, quizá debido a que en otros ámbitos se da por descontado que el mecanismo de creación, constitución o fabricación de estos medios de locomoción son legítimos, lícitos y legales.

Entre los medios empleados se tiene a los sumergibles, (*SPFS: Self Propelled Fully-Submersible Vessel*), los semisumergibles (*SPSS, Self Propelled Semi-Submersible Vessel*) y también lanchas rápidas o *go fast (LPV, Low Profile Vessel)*. Estas innovaciones se evidencian a partir de 1993 en la región y las organizaciones criminales han venido perfeccionando y mejorando sus capacidades.⁷⁸¹

Se debe especificar que el vehículo subacuático denominado submarino, nave capaz de sumergirse y desplazarse bajo la superficie del agua,⁷⁸² acorde a su concepto operacional, es una embarcación diseñada y construida para operar en inmersión, es capaz de navegar bajo el agua, con cierto tipo o condición de autonomía y especialmente utilizada con fines militares de estrategia o ataque; siendo que para su concepción actual, se había estado empleando el término sumergible se indica que es capaz de sumergirse, pero en forma esporádica, es decir, pasar a inmersión exclusivamente para atacar; por tanto, empleado exclusivamente en el ámbito militar, de un Estado, jurídicamente constituido; tenía la forma de un buque de superficie pero podría pasar a inmersión, de escasa autonomía o tiempo de operación bajo la superficie y de poco tiempo en esta condición;⁷⁸³ se los había considerado como una “arma pérfida”⁷⁸⁴ debido a la particularidad que demostraba y a la falta de alerta que brindaba al enemigo; hasta previamente a la Segunda Guerra Mundial en que se desarrollaron verdaderamente como submarinos, por el avance de la ciencia y la técnica aplicada, luego pasar a constituirse en parte del arsenal bélico de los Estados y considerarse como una “arma estratégica”.⁷⁸⁵

⁷⁸¹ CMCON; “La amenaza de los semisumergibles”; Cartagena de Indias, Colombia; 2022.

⁷⁸² Consultado el 22-JUN-2020 de <https://dle.rae.es/submarino>

⁷⁸³ El desarrollo decidido realizado por la Alemania de la Primera Guerra Mundial, de los vehículos subacuáticos que hasta ese momento se había empleado en forma puntual y con escasa o mínima injerencia en el resto de actividades, y, se constituyen ejemplos como el recogido en forma literaria Julio Verne, o bien, se cuenta con referencia de Aristóteles en “*Problemata*” que menciona aspectos relacionados con el buceo e inmersión en su batisfera; o bien, equipos rudimentarios empleados en las Guerras Púnicas para destruir naves enemigas, y, lo propio en cuanto a la cultura china que se relata ingenios similares, en ITALIA se tiene a Guglielmo de Lorena con su campana sumergible para la extracción de tesoros romanos hundidos y a Leonardo Da Vinci con sus dibujos de una embarcación de doble casco y sumergible. Hasta 1578 se conoce de esfuerzos para mejorar estos equipos como el diseño efectuado por William Bourne, y que fue puesto en práctica tanto con el alemán Magnus Pegelius así como con el holandés Cornelius Drebbel y su “*Sinking boult*”, luego el “*Turtle*” de David Bushnell y el “*Nautilus*” del norteamericano Roberth Fulton. Cabe nombrar al ecuatoriano José Raymundo Rodríguez Labandera con su ingenio “Hipopotamo” en 1837 que navegara en el río Guayas, siendo el primero de este tipo de ingenios en Sudamérica. Se puede ahondar en el tema acorde a la publicación de recuperada el 22-JUN-2020 de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-43975695>

⁷⁸⁴ Acorde con la Teoría inglesa de la prohibición del empleo de submarinos, distinta de la Teoría francesa de la utilización reglamentada o de la Teoría alemana de la guerra submarina integral; expuesta por García-Corrochamo Moyano, Luis; “Aspectos del Derecho Internacional de la Guerra Naval”; Pontificia Universidad Católica del Perú; pp. 107
Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6302574.pdf>

⁷⁸⁵ Una clara reseña histórica se puede observar en la Tesis de Maestría en Estrategia Marítima: Andrade Daza, Galo; CPCB-SS; Tema: “Concepto operacional de la fuerza submarina”; Título: “Influencia del concepto operacional en el empleo y en el proceso de planificación

El caso de los semisumergibles SPSS o SPFS, es en cambio una realidad actual de no grata consideración al ser empleada para actividades ilícitas, de pequeño porte tanto en manga como en eslor, adecuada para ser difícil de detectar, de igual forma tiene una capacidad de bodega de hasta diez toneladas y de igual forma, con gran autonomía. Su desarrollo se da a partir de la década de los noventa, en que se evidencia su empleo para el transporte de sustancias estupefacientes y psicotrópicas especialmente en el Caribe partiendo de territorio sudamericano con el objetivo final Norteamérica o ya con la mira puesta en Europa,⁷⁸⁶ su presupuesto económico para adecuación o construcción volvían a estos ingenios como los más adecuados para este ilícito, se efectuaba con una coraza de fibra de vidrio para que la fuerza del oleaje no afecte su carga.

1) Tratamiento internacional

En el ámbito internacional marítimo aparecen grandes variables que se han evidenciado tanto para alcanzar la consumación de otros delitos como el de la piratería y apatridia relacionados éstos con el motín y polizonaje, migración ilegal o trata de personas o esclavos, tráfico ilegal de estupefacientes o psicotrópicos, contaminación marina, actos ilícitos en contra de la seguridad de la navegación o contra la seguridad del ER, Pesca INDNR, contrabando de mercaderías, comercialización ilegal de hidrocarburos, entre otros actos contrarios al Derecho Internacional, DDHH, o bien, otros actos contrarios, pero aún no punibles, como bien puede considerarse a la construcción, empleo o uso de medios o artefactos navales en forma irregular. En forma general, se considera englobada como parte de los actos de la Delincuencia Organizada Transnacional, o actos de terrorismo, debido al enfoque y gravitación que han tenido estos delitos.

Al no especificarse la naturaleza del origen de estos medios, no se ha contemplado en forma específica como un delito *per se*, más bien, ha sido contemplado como un elemento constitutivo para la consumación de otro, es decir, una herramienta empleada para ejecutar la acción ilegal. Las circunstancias especiales de estos medios permiten tener presente otro tipo de incidencias, empezando por la posible afectación a la seguridad de la navegación, consecuentemente a la seguridad de la vida humana en el mar, como el principio más elevado en el ámbito marítimo, que ha sido acogido por la OMI -organismo especializado a cargo de este aspecto-, y de igual forma el depósito final de estos medios que pasan a formar parte de la contaminación marina en calidad de vertimiento en el caso del hundimiento o bien, como lo analizado en cuanto a ser resultante de un siniestro marítimo u otro incidente por su navegación como podría ser una avería o alije o descarga intencional al mar de líquidos.

Por otra parte, la OMI, y especialmente el convenio SOLAS⁷⁸⁷ contempla los lineamientos generales o normas estándares para que la estabilidad de las naves, sea capaz de proveer la

de desarrollo de la fuerza submarina. propuesta de modelo para elaboración del concepto operacional de la fuerza submarina"; Universidad de las Fuerzas Armadas, ESPE; Sangolquí, Ecuador, 2017.

⁷⁸⁶ Un submarino cargado con cocaína interceptado frente a las costas de Galicia en España el 25-NOV-2019.

Recuperado de <https://www.dw.com/es/descubren-submarino-con-miles-de-kilos-de-coca%C3%ADna-en-espa%C3%B1a/a-51408117>

⁷⁸⁷ SOLAS, Capítulo II-1 Construcción, compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas. Derivado de estos principios o bases, se han emitido algunos Códigos orientados a aspectos diversos para la construcción de buques, estándares estipulados por la OMI, como son:

- Código Internacional de Seguridad 2000 Resolución MSC.97 (73)
- Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales (1983).
- Código Internacional de Estabilidad Sin Avería, 2008 (IS CODE 2008).
- Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera (1973).
- Código internacional de seguridad para embarcaciones de alta velocidad Resolución MSC.36 (63)
- Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro. (Código MODU.1979)
- Código internacional para la construcción y equipamiento de buques que transportan gases licuados a granel Resolución MSC.5 (48)

seguridad del caso a la tripulación, y, derivado de éste, otras normas contenidas en códigos específicos, en que se emiten directrices o estándares para su construcción acorde al tipo o uso que se le asigne, mientras que para el caso de la industria militar, se cuenta con el principio de equilibrio entre la seguridad y la capacidad militar a ser implementada, acogiendo las directrices de seguridad de la OMI, las cuales se ven contribuidas en gran medida por las Sociedades Clasificadoras⁷⁸⁸ -que brindan un nivel de seguridad en cuanto a la estabilidad, afectación ambiental y precautelación de la vida humana-.

Pero en cuanto a diseño y por ende operación o empleo, pese a ser compatibles, adquieren derivaciones propias y que van en función de la decisión de los Gobiernos, a ser implementada lo cual conlleva la gradación correspondiente en la parte económica. Hay que considerar especialmente que no existe un organismo similar a la OMI para aspectos militares, pese a que la OTAN ha establecido un equipo de especialistas a una asociación para la clasificación de buques de guerra, y que, debería contar con un Código al respecto, pero para los buques de guerra se tienen exigencias contempladas distintas a las de un barco civil, tales como “...requisitos de firma acústica, firma electromagnética, firma radar, guerra electrónica, guerra antisubmarina, antiaérea, etc...”⁷⁸⁹

Para hacer frente a esta amenaza regionalmente se ha creado el Centro Internacional de Investigación y Análisis contra el narcotráfico marítimo,⁷⁹⁰ que en función a los avances de los medios empleados, ahora utiliza estas naves irregulares. Especialmente se ha encontrado la incidencia de su empleo en el Océano Pacífico. El mejoramiento de sus capacidades -versatilidad, velocidad y costo no representativo- permite considerarse como el más lucrativo para el tráfico de los ilícitos de mayor consideración como es el narcotráfico, pero sin descartar el tráfico de armas y municiones, así como de otro tipo de bienes de alto valor.

En su publicación especializada se puede obtener una serie de datos relacionados con el empleo de estos medios. Esto, permite la inferencia que se están especializando más aún. Con el apareamiento del semisumergible en la Unión Europea,⁷⁹¹ se está evidenciando que este tipo de conductas, -la construcción y empleo de medios no autorizados o expresamente

-
- Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten químicos peligrosos a granel (Código CIQ.1983 - IBC Code).
 - Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CGRQ.1971 - BHC Code 1971).
 - Código internacional para la construcción y equipamiento de buques que transportan productos químicos peligrosos a granel Resolución MSC.4 (48)
 - Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (código CIG.1983 - IGC Code 1983).
 - Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten químicos peligrosos a granel (Código CIQ.1983 - IBC Code).

⁷⁸⁸ Las Sociedades Clasificadoras son entidades de derecho privado -ahora conocidas como ONG's-, y eminentemente técnicas -acorde a la investigación y acorde con el avance de la ciencia y tecnología lo cual permite ir de la mano de la norma, de su actualización periódica- que se encargan del cumplimiento de los estándares internacionales tanto durante la construcción como en la operación o más bien en el mantenimiento y reparaciones eventuales de dichas naves, por lo cual se contempla al Certificado de Clase, acorde a cada categoría, como el documento que avala la gestión y el cumplimiento de normas garantizando la seguridad en el aspecto material. Pese a existir muchas sociedades clasificadoras las más importantes se han unido formando la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación o *International Association of Classification Societies, IACS*.

⁷⁸⁹ Pérez Fernández, Rodrigo; Doctor Ingeniero Naval; “Estudio de estabilidad de buques. Desde los criterios usados más importantes hasta como aplicarlos en función al tipo de barco”; Editado por Punto Rojo; Sevilla, España; 2015. P. 19

⁷⁹⁰ Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el Narcotráfico Marítimo, CIMCON, es el ente creado para el análisis, intercambio de información relacionada con el flagelo del narcotráfico, y especialmente para la integración regional operacional de las unidades y fuerzas navales que enfrentan los delitos. Cuenta con la participación de personal de las Armadas de 9 Estados de América: Colombia, Brasil, Ecuador, Honduras, Panamá, República Dominicana, México, Perú y Paraguay.

⁷⁹¹ El 12-MAR-2021 la Policía Nacional española en colaboración con autoridades colombianas, neerlandesas, portuguesas, la Agencia Nacional Contra el Crimen (NCA) británica, la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP) de USA y la coordinación de la Agencia Policial de la Unión Europea, EUROPOL, incautan en Málaga un semisumergible construido para el tráfico de drogas.

prohibidos por los Estados-, se incrementaría, en función de la alta rentabilidad y sigilo que representan en relación con el volumen de carga que llevarían.⁷⁹² En esta publicación se expone estadísticamente los eventos relacionados con el empleo de estos medios, las operaciones combinadas y conjuntas realizadas así como los resultados obtenidos.

Exclusivamente en el caso de Colombia⁷⁹³ se ha contemplado como delito. Esto sirvió de impulso en la región para contemplar la judicialización de esta conducta. Hay varias figuras como el uso, la construcción, la tenencia, la comercialización e inclusive el transporte tanto de sumergibles como de semisumergibles, y se da un concepto específico para estas como “...*la nave susceptible de moverse en el agua con o sin propulsión propia, inclusive las plataformas, cuyas características permiten la inmersión total o parcial...*”⁷⁹⁴ y, hace la excepción de elementos que se podrían acoger a esta calidad y son empleados para la pesca artesanal. En Ecuador, no existe instrumento que efectúe la consideración de ilícito a estas actividades como tales, sino exclusivamente como medios para la realización de otra de mayor consideración o gravedad.

2) Tratamiento en el orden interno

Sin desmedro de que en función de la actividad comercial o productiva del Estado, se contemple a la construcción de embarcaciones, y por ende con los controles, consecución o seguimiento de estándares técnicos, con el aporte económico para el Estado, y con ello, redistribuir los ingresos -mediante el pago de los impuestos, tasas y contribuciones especiales, que se generen en el intercambio comercial- acorde a los objetivos y prioridades impuestos por el Estado y su ente gubernamental a cargo de las finanzas y de los demás sectores de interés o destinatarios de los recursos.

Al no sincerarse estas actividades se vulneran normas tributarias o fiscales, lo cual configura otro tipo delictivo como evasión fiscal o tributaria;⁷⁹⁵ normas laborales o de seguridad social, al no se proveer la seguridad laboral a los trabajadores a cargo de las distintas fases de construcción, vulnerando o afectando derechos como los de la falta de aporte a la seguridad social de dichos trabajadores lo cual cabe en los delitos en contra de la seguridad social, la mayoría de veces trabajando en condiciones infrahumanas con todos los riesgos y amenazas posibles.⁷⁹⁶

Es así que se ha evidenciado una cantidad considerable de este tipo de embarcaciones -pero que en mejor medida se acogen a la denominación de artefactos navales- como puede ser la construcción de sumergibles y semisumergibles realizados en forma artesanal. En primera instancia para ahora existir astilleros clandestinos con todos los adelantos tecnológicos acorde a las mayores exigencias marítimas, aun igual, clandestinas.

Se han empleado en el transporte de sustancias sujetas a fiscalización, debido a que, por sus características de difícil localización visual, igual o menor aún localización radárica o por otros medios, como el satelital o la video vigilancia, por lo que a efecto de contribuir con el objetivo que una navegación irregular, subrepticia que permita cumplir con el objetivo de trasladar mercadería o mercancía en forma irregular, y que, una vez conseguido

⁷⁹² CMCON; “La amenaza de los semisumergibles”; pp.80

⁷⁹³ Ley 1311 por la cual se adicionan los artículos 377A y 377B: uso, construcción, comercialización y/o tenencia de semisumergibles o sumergibles, a la Ley 599 de 2000

⁷⁹⁴ Ley 1311 de 2009, que adiciona al Código Penal de Colombia, los Arts. 377A parágrafo segundo.

⁷⁹⁵ COIP, Art. 298.- Defraudación tributaria, Art. 302.- Mal uso de exenciones o suspensiones tributarias aduaneras

⁷⁹⁶ COIP, Sección Sexta: Delitos contra el derecho al trabajo y la seguridad jurídica; Arts. 241 a 244

dicho objetivo, no dudan en buscar hundir o fondear estos artefactos navales, no obstante ha sido posible encontrarlos, analizarlos y estudiarlos consiguientemente.

Su bajo precio de construcción, así como sus réditos al finalizar su travesía, vuelven lucrativa a la empresa de construcción de sumergibles o semisumergibles. Se resalta que nuevamente la construcción naval sigue en desarrollo y especialización. Se construyen entonces sumergibles pequeños o de bolsillo con una capacidad de inmersión que, aunque pequeña, era suficiente para cumplir con su cometido ilegal. Se utilizan astilleros alejados de los sitios de control especializado; se emplea la construcción en bloques y a distancia para ser armados luego ya en el sitio de zarpa o empleo operacional, se han encontrado planos de submarinos rusos empleados para su construcción.⁷⁹⁷

Caso similar, aunque reducida su afectación es el empleo de lanchas rápidas, “*Go Fast*” o “barco cigarrillo” o actualmente como “ron-corredor” las cuales son embarcaciones menores, por lo general de fibra de vidrio, kevlar o fibra de carbono, operan o se valen de otras abastecedoras o alimentadoras que pueden ser tipo “nodriza” o de logística eventual, pero que para darle mayor rapidez se colocan motores extremadamente potentes para su normal operación.⁷⁹⁸

Este aspecto, deriva en afectación a la seguridad y estabilidad de la nave, que al tener una mayor potencia de propulsión, sus condiciones de estabilidad se veían afectadas, por lo cual, se han presentado evidencias de que ha existido el siniestro de estas naves durante su navegación, con la consiguiente destrucción de la misma, por ende los motores que han sido emplazados se depositan en el fondo, al igual que la carga, pero ésta queda a la deriva, semisumergida y con geolocalización satelital para una posterior recolección y eventual acopio, previo a su distribución, empleo y consumo, en caso de no haber sido interceptado por la policía.

La potencia de los motores les provee mayor capacidad de asentamiento de la nave y un consumo desmedido de combustible, se compensa inicialmente con la distribución del combustible en la sección de proa de la misma, logrando un trimado adecuado en primera instancia, pero que, con el consumo del peso de proa, ésta se vuelve más ligera, se levanta y puede causar el siniestro por viramiento o vuelo de la nave. Siendo la causa por la cual se establecen prohibiciones para el emplazamiento de la potencia de los motores en las embarcaciones menores.

El empleo de estas unidades se ha denominado como “Saltos de Rana” debido a que constantemente necesitan del reabastecimiento en la mar a determinadas distancias para que estas embarcaciones por su velocidad y pequeño porte, eludan los mecanismos de control de la Policía Marítima, pudiendo con esto consumir el traslado irregular de mercadería o mercancía en forma ilícita. El costo de construcción o fabricación es reducido en comparación a los anteriores artefactos navales, pero mucho más fáciles de detectar, aunque si no se cuenta con los medios aéreos, casi imposible interceptar o interdicto y neutralizar la acción ilícita, se habla de que la mayoría de éstos eran importados de

⁷⁹⁷ Lowental, Mark; “Bringing Intelligence about. Practitioners Reflect on Best Practices”; Center for Strategic Intelligence Research; Joint Military Intelligence College; Washington, United States of America; 2003. Pp. 507

⁷⁹⁸ Se contempla con velocidades mayores a los 80 nudos, aproximadamente 150 KPH o 90 MPH en mar calmo, aunque en mar agitado puede llegar a más de 50 nudos.

Norteamérica pero ahora se habla de astilleros o factorías navales que se encargarían de su construcción local.⁷⁹⁹

Una tercera forma o mecanismo empleado para la consumación de los ilícitos es la reciente uso de unidades submarinas no tripuladas, su construcción o fabricación es más costosa y con mayores mecanismos de control, pero se aprovecha que la columna de agua y los fondos marinos son el espacio terrestre menos explorado y de nulo control gubernamental. Existen indicios fehacientes de que se está empleando para el cometimiento de actividades ilícitas por mar.

Hay varias categorías de estos vehículos submarinos no tripulados o *Underwater Unmanned Vehicle*, UUV; los vehículos que son operados a distancia por un operador en una consola remota o *Remotely Operated Vehicle*, ROV, y aquellos que operan en forma autónoma o *Autonomous Underwater Vehicle*, AUV, a éstos últimos se los ha tratado de asemejar a un robot⁸⁰⁰ en operación.⁸⁰¹ Estos ingenios se los empleó para fines militares de entrenamiento para buques y submarinos, búsqueda y sembrado de minas submarinas, empleo de la guerra antisubmarina o anti submarina, guerra electrónica o acústica actuando como señuelo, o bien, inclusive el espionaje, entre otros usos dados; pero en forma paralela se les ha buscado fines distintos y ya no enfocados en el ámbito militar sino de investigación científica, espeleología submarina, búsqueda del patrimonio cultural subacuático o inclusive de turismo.

Todas estas habilidades asignadas a estos ingenios también le son apetecidas para la consumación de actividades ilegales y siendo el narcotráfico la que mayores recursos emplea para su tráfico, también se tiene conocimiento que estaría empleando estos para alcanzar sus fines. Pero, en igual forma, el medio no está contemplado como ilícito per se sino como una herramienta para la consecución de otro delito fundamental o básico.

Ecuador había venido presentando este tipo de ilícitos, pero, no se lo hizo con sustancias sujetas a fiscalización, en la mayoría de casos, lo cual, deriva en que los ocupantes o tripulantes de las naves, no fueran adecuadamente procesados, vista no existía la norma penal. En la región se incautó 12 sumergibles y 251 semisumergibles desde 1993 a 2021, de los cuales corresponden al Ecuador, 3 sumergibles y 7 semisumergibles. En todos los casos, exceptuando dos se pudo judicializar a los ocupantes al haberse podido encontrar en navegación y con sustancias sujetas a fiscalización.

El trabajo efectuado por la Armada, estos años con el apoyo de la academia, en similar consideración a la realidad colombiana, Ecuador, promulga la norma que permite judicializar estas conductas, adicionando el tipo penal para el uso, construcción,

⁷⁹⁹ Ver artículo de Claudia López, "Los barcos de los narcos".

Recuperado de <https://www.semana.com/nacion/ecuador/los-barcos-narcos/127063-3>

⁸⁰⁰ Robot proviene del checo "robota" que significa labor forzada, servicio o esclavo, se emplea para designar a las máquinas trabajadoras o esclavas; es la sigla al revés de Tóbor que era el primer autómatas que apareció en una novela; fue usado por el checo Karel Capel en la obra "Rossum's Universal Robots (RUR)" y, como acrónimo significa una cosa muy rara.

Recuperado de <http://revista.iaa.es/content/C2%BFde-d%C3%B3nde- viene-la-palabra-robot>

⁸⁰¹ Existe la disponibilidad de medios no tripulados sean vehículos submarinos no tripulados (*UUV Underwater Unmanned Vehicle*), vehículos aéreos no tripulados (*UAV Unmanned Air Vehicle*) o vehículos de superficie no tripulados (*SUV Surface Unmanned Vehicle*) u otro tipo de vehículo autónomo (*AUV Autonomous Underwater Vehicle*), sea que cuenten con sensores especiales (*LIDAR Light Detection And Ranging*, o, *LASER: Light Amplification by Stimulated Emission of Radiation*) que empleen técnica de teledetección óptica que utiliza la luz de láser para obtener una muestra densa de la superficie de la tierra produciendo mediciones exactas o sensores submarinos de barrido lateral, sensores activos de baja frecuencia remolcados, o de propósitos especiales (*SONAR Sound Navigation And Ranging*), o sonar de profundidad variable (*VDS Variable Deep Sonar*) batimétrógrafos (*XBT Expendable Bathythermograph*), sonoboyas de medición de ruido ambiental lanzadas por la unidad o aeronave embarcada

comercialización o tenencia de semisumergibles o sumergibles⁸⁰² y que inclusive sanciona el financiamiento o su adquisición, considerando agravante el hecho de utilización para el almacenamiento, transporte o comercialización de estas sustancias sujetas a fiscalización, a más de que en el caso de ser militares se incrementa su pena.

h. Contrabando de mercaderías por mar

En este caso se analizará cierto tipo de conducta que involucra al intercambio de mercaderías o mercancías⁸⁰³ en la mar, o más bien la ilicitud de dicho intercambio de mercaderías, es decir aspectos que están en contra de las normas relacionadas con la compraventa de artículos, por ende, el aporte a las entidades gubernamentales encargadas del control fiscal.

El control fiscal es aquel que realiza el Estado o sea para el erario o fisco que sería el empleado para la redistribución de los recursos, la ejecución de sus obras y la prestación de sus servicios, por lo cual, mediante el aporte como tributo de los sujetos pasivos o contribuyentes sea de impuestos, tasas, contribuciones especiales, tarifas, aranceles, tributos, etc.

Por consiguiente, se ha buscado históricamente la prevención de cualquier acto que vaya en contra de la evasión de tal responsabilidad, habiéndose dado el nombre de contrabando, debiéndose diferenciar de los conceptos de evasión tributaria o bien evasión fiscal, en virtud de la implicación que tiene por efecto de evitar el pago de los valores pertinentes para el Estado, para su hacienda o caja fiscal.

Es pertinente resaltar el caso del tráfico de armas, considerada como mercancía abordo, teniendo en cuenta la existencia de prohibiciones a la fabricación, comercio y por ende transporte ilegal, dejando exclusivamente para las fuerzas del orden en la mayoría de Estados.⁸⁰⁴ Sin embargo también existen Estados que al considerar lícito estos bienes, cuentan con un mercado para armas, repuestos o componentes y municiones. Al enfocar a la delincuencia organizada transnacional, en el protocolo del 2001, se hacen las especificaciones en cuanto a su tráfico ilícito.

1) Tratamiento internacional

En este aspecto se cuenta con la Convención sobre la Represión del Contrabando,⁸⁰⁵ que en forma expresa se orienta hacia la cooperación regional para prevenir, descubrir y castigar las contravenciones a normas aduaneras, obligando a impedir y denunciar a las autoridades competentes, los funcionarios de aduanas, en su territorio -y aquí está lo fundamental de

⁸⁰² Ley orgánica reformativa a varios cuerpos legales para el fortalecimiento de las capacidades institucionales y la seguridad integral del 13-MAR-2023; R.O.S. # 279 del 29-MAR-2023. Art. 58 que dispone la agregación al Art. 370 del COIP el tipo penal.

⁸⁰³ En el Código de Comercio se contempla en el Art. 9.- Por mercadería o mercancía, aparentemente sinónimos, sin embargo, en función de la norma específica se distingue la una de la otra. Se tiene en las Reglas de Bruselas, 1924, al concepto de Mercaderías: comprende bienes, objetos, mercaderías y artículos de cualquier naturaleza con excepción de animales vivos y del cargamento que en el contrato de transporte se declara como puesto sobre cubierta y así es transportado de hecho, mientras que en las Reglas de Hamburgo, 1978, al de Mercancías: comprende los animales vivos cuando se agrupan en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo cuando estén embaladas, comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje si ha sido suministrado por el cargador. Recuperado de <https://dle.rae.es/mercanc%C3%ADa#Ak9fnjN>, <http://etimologias.dechile.net/?mercanci.a>.

⁸⁰⁴ Protocolo contra la fabricación y el tráfico ilícitos de armas de fuego, sus piezas y componentes y municiones, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, 2001; R.O. # 122 del 13-NOV-2013

⁸⁰⁵ Convención sobre la represión del contrabando, suscrita en Buenos Aires, Argentina el 19-JUN-1935 en vigor desde 27-ENE-1937, acorde al texto de su Art. 21 una vez transcurridos tres años, el presente instrumento tiene el carácter de indefinido. Para Ecuador acorde a la promulgación de la ratificación con D.S. # 8, R.O. # 354 de 02-DIC-1936

asidero de su aplicación-, a quienes les da la obligación de mantener relación continua para concertar con rapidez y eficiencia las medidas necesarias,⁸⁰⁶ obligando al depósito de mercadería en sitios portuarios habilitados y costas de ríos fronterizos, en almacenes fiscales o depósitos flotantes desde donde se desplazarán para el consumo, reexportación o tránsito⁸⁰⁷. Se considera las tornaguías⁸⁰⁸ tanto internas como internacionales, así como de los manifiestos⁸⁰⁹ de los buques, obligándose a secuestrar provisoriamente la mercadería que se pretendía contrabandear.⁸¹⁰ En el caso de que se ocasionen gastos por tales acciones, la parte interesada debe reembolsar dicho valor, salvo que lo cubra el valor de los bienes confiscados de los infractores, luego de su venta.⁸¹¹

Cabe señalar que se especifica como el territorio de los Estados, acorde a la CONVEMAR, donde, en las 12 NM estos derechos se ejercen de forma plena, así como en la ZC es decir hasta las 12 NM adicionales, de donde se desprende su importancia, aunque para el análisis solo para abarcar o englobar la totalidad de aspectos o ilícitos por mar.

En virtud de que el aspecto marítimo es esencialmente comercial, se ha emitido una serie de normas que vayan a facilitar la operación para este fin, y se tiene por ejemplo bajo el auspicio de la OMI al Convenio de Facilitación, FAL,⁸¹² que emite los lineamientos para una facilitación y agilidad a los procesos marítimos y portuarios para acelerar el tráfico marítimo evitando demoras innecesarias a los buques, personas y bienes que se encuentren a bordo.⁸¹³

En este instrumento, se considera la entrada, estancia en puerto y salida de buques, -dejando aparentemente un vacío en cuanto al control durante el trayecto en la mar y en este caso de análisis en la AM-, sin discriminación, unificando trámites, formalidades y documentos para mejorar el tráfico marítimo internacional⁸¹⁴ pero sin afectar a las medidas que puedan adoptarse para preservar la moralidad, seguridad y orden público así como para evitar enfermedades,⁸¹⁵ extendiéndose al territorio designado en la notificación, -de donde se desprende que no se tiene aspectos para dicho trato en el tránsito por la AM, pero sí para el caso de la ZC, de igual forma en la ZEE.⁸¹⁶

En el Anexo se expresan los documentos con que se debe contar en el buque, luego de su despacho, acorde con las prácticas recomendadas, y, al mismo tiempo mantener durante su tránsito o travesía a bordo, mientras que al no contarse con los documentos da la presunción de irregularidad,⁸¹⁷ debiendo e. Armador o los intereses del buque y la carga, probar lo contrario.

⁸⁰⁶ *Ídem*, Art. 4.

⁸⁰⁷ *Ídem* Art. 5.

⁸⁰⁸ Tornaguía es el resguardo, el recibo de la guía con la que se envía una mercadería y que sirve para constancia de que se ha transmitido dichos bienes a sus destinatarios.

⁸⁰⁹ Manifiesto es la declaración de las mercaderías que se transportan a efectos aduaneros o administrativos y ahora se brinda mayor atención en cuanto a la seguridad de la nave en función a las características detalladas en tal manifiesto de carga.

⁸¹⁰ *Ibidem*, Art. 16.

⁸¹¹ *Ibidem*, Art. 19.

⁸¹² Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, FAL, adoptado en Londres el 09-ABR-1965, en vigor desde 05-MAR-1967. Para Ecuador, que suscribió el mismo día de su adopción, mediante su aprobación, ratificación y depósito el 17-MAY-1988 finalizando el mecanismo interno con la promulgación del D.E. # 3830, R.O. # 992 de 03-AGO-1988.

⁸¹³ FAL, Art.- 1

⁸¹⁴ FAL, Art.- 3

⁸¹⁵ FAL, Art. 5, núm. 2

⁸¹⁶ En la fecha de ratificación a este ILBI Ecuador propugnaba 200 NM como MT, lo cual con la adhesión a la CONVEMAR, queda sin efecto.

⁸¹⁷ FAL, Anexo Capítulo 2: Llegada, estancia y salida de buques, lit. A: Disposiciones Generales, Núm. 2.1.

Otro aspecto que se debe citar y dejar expresado en virtud de la profundidad del tema que concierne, es aquel relativo a las normas internacionales de transporte de bienes, sea mercancías o mercaderías, y se deja expresado que ha existido varias modificaciones y enfoques que difieren en su punto de vista y de aplicación de dichas normas. El régimen al que serán sometidos estos bienes, así como la determinación de las responsabilidades comerciales desde su origen hasta la finalización de la misma.

Al ser pertinente se tiene que resaltar el aporte inicial que brindó el contrato para el transporte marítimo de mercancías, con la Harter Act de 1893 o Ley Harter,⁸¹⁸ que aún está en vigencia, que en los Estados Unidos de Norteamérica, a pesar de la implantación o introducción de las Reglas de La Haya de 1924, a la que se considera como réplica de muchas de las disposiciones de ésta, mientras que la *Carrier Of Goods By Sea Act*, 1971, *COGSA* o Ley de Transporte de Mercancías por Mar de 1971⁸¹⁹, se aplica solo desde la carga hasta la descarga, por lo que tanto en la etapa anterior como en la posterior sigue vigente con la norma de Harter Act.

Entonces se tiene las siguientes normas relacionadas con la determinación de responsabilidad en el tramo marítimo, que mantienen algunas similitudes, así como divergencias entre ellas, así:

1. La primera norma que se acogió la Convención internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos o Convención de Bruselas de 1924, se la conoce como Reglas de La Haya de 1924,⁸²⁰ y el Protocolo Modificadorio a este instrumento internacional, que en adelante pasó a denominarse como Reglas de La Haya-Visby.⁸²¹
2. En igual forma se suscribió el Convenio de la ONU sobre el transporte marítimo de mercancías, 31-MAR-1978, o Reglas de Hamburgo⁸²²
3. La norma que va a versar sobre el aspecto del transporte de las mercaderías o mercancías es el Convenio de la ONU sobre el transporte multimodal internacional de mercaderías, 1980⁸²³
4. Finalmente se tiene el Convenio de la ONU sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, 23-SEP-2009, o Reglas de Rotterdam⁸²⁴, que aún no entra en vigor.

⁸¹⁸ *HARTER ACT 1893*, Act of February 13, 1893, Chap.105, 27 Stat. 445-46, 46 U.S. Code Appendix 190-196

Recuperado de http://www.trans-form-conseil.com/wp-content/uploads/2015/09/Harter_Act-1893.pdf

⁸¹⁹ *Carrier of Goods by Sea Act 1924*, *COGSA*, o Ley de Transporte de Mercancías por Mar de 1924 que fue reemplazada por su homónima de 1971, promulgado en el Reino Unido, mediante la implementación de las Reglas de La Haya Visby con algunas modificaciones, siendo nuevamente modificada por la *Merchant Shipping Act* de 1979 y 1981.

⁸²⁰ Convención internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, Bruselas el 25-AGO-1924.

⁸²¹ El Protocolo modificadorio a la convención internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque, suscrito el 23-FEB-1968, al igual que posteriormente se realizaría un nuevo Protocolo Modificadorio el 21-DIC-1979. La norma paso a ser conocida como REGLAS DE LA HAYA-VISBY en forma general. Entró en vigor la modificación de sus dos protocolos el 14-FEB-1984.

⁸²² Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 denominado como REGLAS DE HAMBURGO de 1978, aprobado el 31-MAR-1978 en la conferencia diplomática de la ONU en Hamburgo, República Federal de Alemania. sobre la base del proyecto preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional. Entra en vigor el 01-NOV-1992 para los Estados suscriptores, actualmente son 34 Estados Parte. Ecuador suscribió el instrumento, pero no lo ha ratificado.

Recuperado de https://uncitral.un.org/es/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules/status

⁸²³ Convenio sobre el transporte multimodal internacional, resultante de la Conferencia de la ONU celebrada en Ginebra del 12 al 30-NOV-1979, y, del 8 al 24-MAY-1980 en la segunda parte del período de sesiones. Se estipuló que entra en vigor 12 meses después de la ratificación por 30 Estados, pero sin necesidad de tonelaje de flota. Actualmente existen 11 Estados parte.

Recuperado de https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&clang=_en

⁸²⁴ El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, adoptado por la Asamblea General el 11-DIC-2008, se lo conoce como las REGLAS DE ROTTERDAM. Se requiere de al menos 20 Estados parte para que entre en vigor y actualmente tiene 5 Estados Parte.

Recuperado de https://uncitral.un.org/es/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/status

En las Reglas de la Haya, y como se la conoció sumando sus dos protocolos modificatorios Reglas de La Haya-Visby, su accionar se basa en el conocimiento de embarque⁸²⁵ que se constituye el contrato de transporte de bienes o mercancías, cuyo articulado privilegia a los armadores y navieros en cuanto a la determinación de responsabilidades, debiendo este contrato tener presente que las normas aplicables, -derivadas del derecho inglés y por ende orientadas a salvaguardar sus intereses comerciales en el orden marítimo⁸²⁶-, serán independientes de las nacionalidades de interés, establece las responsabilidades para el transportador,⁸²⁷ capitán o agente del transportador, pero en cuanto al cargador, es decir la contra parte en el contrato de transporte, no le brinda mayores resguardos, por lo que motivó la creación de las normas subsiguientes. La certeza de que el ERB o ERP deban ser contratantes de una norma específica, permite su aplicación en puertos de distintos Estados: de zarpe, de emisión del conocimiento de embarque o de arribo, así como también su aplicación con independencia de la nacionalidad del buque, transportador, cargador, destinatario o interesado.⁸²⁸

Es pertinente señalar que la responsabilidad del transportador es conocido como de “gancho a gancho” asumiendo la responsabilidad de las mercancías durante el trayecto en la mar, pero en función a lo que conste en el conocimiento de embarque, documento que individualiza la mercancía acorde a sus marcas de identificación; en el caso de tener fundada razón para sospechar que no corresponden a las mercancías recibidas, el transportador no tiene la obligación de declarar o de mencionar dichas mercancías sospechosas,⁸²⁹ lo cual deja en libertad para los casos de bienes fuera de norma o en eventual condición irregular, que bien pudieren ser observadas en la mar.

En las Reglas de Hamburgo, -fruto del avance de las relaciones comerciales y del desarrollo progresivo del derecho, sumado al descontento con las Reglas de La Haya-Visby-, se enfoca en disminuir la inequidad entre las partes de la relación comercial y se establece un régimen jurídico uniforme regulando derechos y obligaciones en el establecimiento de responsabilidades incluyendo nuevos aspectos como denominaciones comerciales: porteador,⁸³⁰ porteador efectivo,⁸³¹ consignatarios⁸³² así como resalta la diferencia entre el contrato de transporte marítimo con el conocimiento de embarque,⁸³³ en virtud de un contrato de transporte marítimo así como aspectos de pérdida y daño de mercancías, retraso en la entrega, entre otras.⁸³⁴

En el convenio adoptado por la ONU en 2008 o Reglas de Róterdam, en cambio establece un régimen legal más uniforme, modernizando las normas anteriores sobre el tema: Reglas

⁸²⁵ Se contempla en el Art. 1. En su texto enmendado se tiene “Contrato de transporte” se aplica únicamente al contrato de transporte comprobado por un conocimiento por cualquier documento similar que habilite para el transporte de las mercaderías por mar; se aplica también al conocimiento o documento similar extendido en virtud de un contrato de fletamento, a partir del momento en que ese documento habilitante rija las relaciones entre el transportador y el tenedor del conocimiento

⁸²⁶ Reglas de la Haya Visby, Art. 2, Art. 4 núm. 1, 2

⁸²⁷ El término comprende al propietario o el fletador, quien forma parte de un contrato de transporte con un cargador; Art. 1. Lit. a).

⁸²⁸ Reglas de La Haya, Art. 10

⁸²⁹ Reglas de La Haya Visby, Art. 3, lit. c)

⁸³⁰ Por “porteador” se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador.

⁸³¹ Por “porteador efectivo” se entiende toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución.

⁸³² Por “consignatario” se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías.

⁸³³ En términos explicativos se contempla su definición, especificando sus diferencias; en general, el contrato de transporte marítimo y el conocimiento de embarque, que es el documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo las mercancías y se compromete a entregarlas contra la presentación del documento. Reglas de Hamburgo, Art. 1.- Definiciones, núm. 6 y 7.

⁸³⁴ Para una ampliación de cuanto se contempla en relación con Nota explicativa de la secretaria de la CNUDMI sobre el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Hamburgo). A/CN.9/306

de La Haya, Reglas de La Haya Visby, y las Reglas de Hamburgo, por lo cual, regula los derechos y obligaciones de las partes con interés en un contrato de transporte que comprenda un tramo por mar,⁸³⁵ como son cargadores, porteadores, destinatarios considerando aspectos tecnológicos, acordes a la actualidad, en especial el uso del contenedor

De igual forma y complementando a las normas de embarque en el medio de transporte, se tiene a la Convención de las Naciones Unidas sobre los contratos de compraventa internacional de mercaderías de 1980⁸³⁶ para brindar una mayor seguridad jurídica aún, a compradores y vendedores, en los actos de compraventa o intercambio comercial internacional, pero sobre todo, orientado a reducir gastos operativos, considerando un régimen uniforme y equitativo para estos contratos como base fundamental para el intercambio comercial de los Estados, sin necesitarse recurrir al Derecho Internacional Privado, es decir, deja de lado aspectos como la ley aplicable que debería ser del Estado Contratante.

De donde se empata y se complementa con la Convención de la ONU sobre la utilización de las comunicaciones electrónicas en los contratos internacionales de 2005,⁸³⁷ que optimiza el tiempo en cuanto a su uso en el comercio internacional, eliminando formalidades y armonizando normas comerciales que orientan a las legislaciones nacionales orientando a la uniformidad⁸³⁸ lo cual dinamiza el intercambio comercial entre Estados, buscando armonizar las normas aplicables al comercio -y su particularidad el comercio electrónico-, aplicando criterios de no discriminación, neutralidad respecto de los medios técnicos y equivalencia funcional, pero excluyendo contratos personales, familiares o domésticos, como de derecho de familia, de sucesiones y determinadas operaciones financieras, títulos negociables y documentos de titularidad. Es pertinente indicar que se perfecciona además con la Convención sobre el reconocimiento y la ejecución de las sentencias arbitrales extranjeras.⁸³⁹

Así con lo cual, los aspectos de intercambio comercial de mercancías, se cuenta con un organismo especializado la Organización Mundial de Comercio, OMC,⁸⁴⁰ que considera como mecanismo de disuasión a los responsables de “mercancías infractoras”, y mediante

⁸³⁵ Mientras que se había contemplado exclusivamente el transporte de las mercancías como “gancho a gancho” “hook to hook” ahora se iba a adoptar la modalidad conocida como “puerto a puerto” “port to port” para posteriormente aplicar las reglas de la multimodalidad y ahora conocerse como “puerta a puerta” “door to door” mediante la aplicación de varios mecanismo o modos de transporte para poder acceder a una mercancía proveniente del exterior, es decir el transporte multimodal, pero en su tramo por mar, debe acoger a las normas específicas y por ende sus responsabilidades resultantes. En lo relacionado con el transporte multimodal reafirma el accionar derivado del Convenio de la ONU de 1980, se contemplan normas regionales que permiten o facilitan una mejor aplicación en el sector, así:

- 1) Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte Multimodal de Mercancías, ALADI, 1994
- 2) Acuerdo sobre el Transporte Multimodal en el ámbito del MERCOSUR, 1998,
- 3) Plan de Acción: Procesos Sectoriales de Integración y Ejes de Integración y Desarrollo; de IIRSA hoy UNASUR.
- 4) Decisión #331 – 1993 y Decisión #393 - 1996 Sobre el Transporte Multimodal; la Decisión # 671- 2007 Sobre la Armonización de Regímenes Aduaneros, Decisión # 770 – 2011 Sobre la Facilitación del Comercio en materia aduanera de la CAN.

Al no tener incidencia mayor en el análisis de la presente, se deja citado.

⁸³⁶ Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, Viena, 11-ABR-1980, en vigor el 01-ENE-1988. Ecuador ratifica el 27-ENE-1992; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005

Recuperado de https://uncitral.un.org/es/texts/salegoods/conventions/sale_of_goods/cisg/status

⁸³⁷ Convención de las Naciones Unidas sobre la Utilización de las Comunicaciones Electrónicas en los Contratos Internacionales de 2005, Nueva York el 23-NOV-2005, en vigor el 01-MAR-2013.

Recuperado de https://uncitral.un.org/es/texts/ecommerce/conventions/electronic_communications/status

⁸³⁸ Al brindar la Comisión de las Naciones Unidas sobre el Derecho Mercantil Internacional, CNUDMI, como Leyes Modelo diversos tópicos aplicables a la legislación mercantil interna que se constituyan armónicamente complemento de las disposiciones internacionales en vigencia, teniendo presente el avance de la técnica y tecnología.

⁸³⁹ Convención sobre el Reconocimiento y la Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras de 1958; Nueva York el 10-JUN-1958, en vigor el 07-JUN-1959. Ecuador lo suscribe el 17-DIC-1958, ratifica el 03-ENE-1962; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005.

⁸⁴⁰ La Organización Mundial de Comercio, OMC, *World Trade Organization, WTO*, suscrito en Ginebra, Suiza, el 27-SEP-1995, Ecuador ratifica con R.O. # 853 de 02-ENE-1996 y al Alcance al Protocolo con el R.O.S. # 997 de 28-JUN-1996.

las autoridades judiciales facultadas para ordenar que dichas mercancías, una vez determinado tal calidad, sean apartadas de los circuitos comerciales sin indemnización alguna, evitando causar daños al titular de derecho o que sean destruidas o eliminación, siempre y cuando no sea contrario a disposiciones constitucionales.⁸⁴¹

Así también, como parte de las licencias de importación se tiene que para el caso de errores leves en la documentación que no alteren los datos básicos contenidos si no existe intención fraudulenta ni negligencia grave, se impondrá una sanción como advertencia.⁸⁴² Cabe resaltar que se expresa la obligación de sanción penal en el caso de que exista falsificación dolosa de marcas de fábricas o de comercio o de piratería lesiva del derecho de autor a escala comercial.⁸⁴³

Pese a que se trata principalmente de acciones de particulares, en actos individuales, de mercancías privadas, con modalidades especiales, y, siempre y cuando se den entre dos sitios de dos estados distintos, al tratarse de su movimiento por mar, es que eventualmente se tiene que verificar el establecimiento de las responsabilidades sobre dichas mercancías abordo, bien para el buque su capitán y armador por ende, o bien, para el porteador, embarcador o vendedor, lo cual daría lugar eventuales aspectos de ilegitimidad de dichas mercancías y por ende que podrían incurrir en aquellas consideradas como contrabando con sus acepciones como infracción aduanera o defraudación tributaria a los Estados, y, en función de la aplicación del principio de la colaboración, coordinación, cooperación internacional, bien se podría contribuir con la transparencia y salud fiscales, mediante el control concurrente de los bienes que bien salieron de un territorio o bien van a ingresar a otro, y que en ambos deben cumplir con sus normas aduaneras y tributarias.

Existe regionalmente normas relacionadas, siendo bajo el Convenio de transporte por agua de la asociación latinoamericana de libre comercio, ALALC,⁸⁴⁴ hoy Asociación Latinoamericana de Integración, ALADI,⁸⁴⁵ orientadas a mejorar el transporte marítimo, fluvial y lacustre para el intercambio de mercaderías y al mismo tiempo, apoyar el desarrollo de la marina mercante, esencial para la exportación e importación de productos, aun cuando se prolonguen sus tráfico a países no contratantes,⁸⁴⁶ excluyendo al petróleo y sus derivados que se trasportan al granel.⁸⁴⁷

Con la armonización de normas operacionales y de regularidad de tráfico entre las partes, se fijan también las condiciones del transporte así como las tarifas de fletes y sus modificaciones,⁸⁴⁸ el ente encargado de establecer los fletes debe dar a conocer las tarifas y condiciones de transporte⁸⁴⁹ estableciendo un sistema de consultas para mejorar la eficiencia y productividad,⁸⁵⁰ sin embargo, en igual forma que en el caso del Convenio

⁸⁴¹ Acuerdo sobre los aspectos de los derechos de propiedad intelectual relacionados con el comercio. Art. 46.- Otros recursos, concordante con el Art. 59 Recursos

⁸⁴² Acuerdo sobre procedimientos para el trámite de licencias de importación, Art. 1: Disp. Gen., núm. 7,

⁸⁴³ Acuerdo sobre los aspectos de los derechos de propiedad intelectual relacionados con el comercio, Sección 5: Procedimientos penales, art. 61, así como Adéndum al Convenio de Complementación en el sector Automotor, Art. 10.

⁸⁴⁴ Convenio de Transporte por agua de la Asociación Latinoamericana de libre comercio, ALALC, Montevideo, Uruguay el 30-SEP-1966

⁸⁴⁵ Ecuador se adhiere a la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, ALALC, o Tratado de Montevideo con D.E. # 1825 de 20-OCT-1961 y depositado el 03-NOV-1961. Posteriormente con el Tratado de Montevideo, constitutivo de la Asociación Latinoamericana de Integración, ALADI, con la ratificación por D.E. # 732, R.O. # 207 de 23-MAR-1982. Contempla en el Art. 54.

⁸⁴⁶ Convenio de Transporte por Agua, ALALC, Art. 1

⁸⁴⁷ Convenio de Transporte por Agua, ALALC, Art. 2.

⁸⁴⁸ Convenio de Transporte por Agua, ALALC, Art. 5

⁸⁴⁹ Convenio de Transporte por Agua, ALALC, Art. 8

⁸⁵⁰ Convenio de Transporte por Agua, ALALC, Art. 9

FAL, se deja un vacío en el ámbito de control en la mar, solo se especifican tanto el sitio o puerto de salida al igual que el de arribo, siendo competencia por tanto de los ERP's.

En el orden subregional, para el caso de la CAN, se emiten los lineamientos de la política exterior común.⁸⁵¹ Bajo valores compartidos, se orientan a los objetivos de una Política Exterior Común, dentro de lo que incide, tanto el fortalecimiento de la paz y seguridad en la CAN así como su participación activa en el proceso de integración latinoamericana fomentando la estabilidad, paz y solidaridad de la región, de igual forma contribuyendo a la lucha contra la corrupción, la droga, el terrorismo y otras formas de crimen organizado,⁸⁵² de donde se deriva también el caso de las mercancías irregulares o infractoras, o bien, consideradas como contrabando para un Estado en particular, acorde a su legislación, pero esto, una vez que ingrese en su ámbito de jurisdicción y con derechos de soberanía para aspectos fiscales y aduaneros.

Por otra parte, en función al desarrollo sostenible, el adoptar posiciones conjuntas para atender a los intereses subregionales y el seguimiento de los compromisos contraídos internacionalmente para los casos de drogas, corrupción, terrorismo, tráfico ilícito de armas.⁸⁵³ Mientras que en el área económica al promulgar el libre comercio contempla realizar acciones conjuntas para asegurar las condiciones de transparencia y procurar la eliminación de obstáculos y restricciones al comercio, que bien se adecua al ámbito de las mercancías o mercaderías irregulares o infractoras, o bien su denominación como contrabando y en igual forma en cuanto al comercio de bienes y servicios, junto con su acción conjunta en estos aspectos, promoviendo el transporte diversificando sus servicios con miras a expandir los mercados e incrementar la competitividad,⁸⁵⁴ lo cual se adecuaría con el objetivo de los controles en las áreas de incidencia de la CAN.

En el caso del armamento, también se tiene al Tratado sobre el comercio de armas TCD del 2013, que establece normas comunes para regular su comercio, previniendo el tráfico ilícito. Este abarca una serie de materiales bélicos considerados lícitos en el comercio, siguiendo los lineamientos establecidos. Se tiene muchas instituciones involucradas como ONU, UNODC, UE, OEA, INTERPOL, SIPRI⁸⁵⁵ y UNLIREC.⁸⁵⁶ En el ámbito marítimo se trasladan grandes cantidades de armas, municiones y explosivos, a más de sus repuestos y equipo relacionado. Según la UNODC, las mayores cantidades de armas incautadas se han dado en el África, mientras que, en la región, se estima que ingresan, se transportan o movilizan pistolas y armas menores de gran impacto, enfocado directamente para proveer seguridad y apoyo al narcotráfico y por ende los delitos conexos, siendo México, Colombia y Argentina los Estados que han reportado las mayores cantidades de armas incautadas.

Regionalmente en América, que no solo contempla su tráfico o transporte ilícito sino amplia a la fabricación y suma su munición, los explosivos y otros materiales relacionados.⁸⁵⁷ En definitiva al buscar evitar los efectos perjudiciales de estas mercaderías, en consideración del incremento sustancial de armamento en la región, que contribuye

⁸⁵¹ Decisión del Acuerdo de Cartagena # 458, Lineamientos de la Política Exterior Común, R.O. # 268 de 02-SEP-1999

⁸⁵² Decisión CAN-458, Art. 1. Núm. II: Objetivos, lit. b, e, j, k.

⁸⁵³ Decisión CAN-458, Art. 1. Núm. VI: Áreas de Acción, núm. 1 Área Política, lit. f, g, h, i, j.

⁸⁵⁴ Decisión CAN-458, Art. 1. Núm. VI: Áreas de Acción, núm. 2: Área Económica, lit. b, f, l

⁸⁵⁵ Instituto Internacional de Estudios para la paz

⁸⁵⁶ Centro Regional para la paz, el desarme y el desarrollo de América Latina y el Caribe

⁸⁵⁷ Convención interamericana contra la fabricación y el tráfico ilícitos de armas de fuego, municiones, explosivos y otros materiales relacionados; R.O.S. # 153 del 25-NOV-2005, Art. 1.2

decididamente al cometimiento de otros delitos, ha considerado un mecanismo para reducir su incidencia.

Subregionalmente, también se han dado las herramientas para la actuación de Ecuador para enfrentar este flagelo, especialmente de armas pequeñas y ligeras.⁸⁵⁸ Se las considera como actividades mercenarias estrechamente vinculadas con el tráfico de drogas y por ende con la delincuencia organizada transnacional.

2) Tratamiento en el orden interno

Es pertinente resaltar que Ecuador concordante con los instrumentos internacionales ha ratificado múltiples instrumentos,⁸⁵⁹ por lo cual busca incrementar las 6C: cooperación, coordinación, colaboración, concientización, y, contribución; aplicado especialmente en el orden regional en relación con las infracciones a estas normas. Por lo cual, la eficiencia, efectividad y especialmente la eficacia son los aspectos que ameritan contemplarse tanto en el origen, en su control previo, en las instalaciones portuarias; en su traslado por mar, sea en exportación o movimiento nacional, especialmente insular a las islas Galápagos, sea en los depósitos de tierra o en el mismo buque de carga, y que amerita el control de las autoridades de tierra mediante el manifiesto de carga o BL,

En el aspecto interno, Ecuador tiene una norma de comercio de reciente data el Código de Comercio que reemplaza a un anacrónico homónimo e introduce aspectos de estándares internacionales y que acoge los preceptos de las normas internacionales, aunque en forma dispersa.

En la consideración de las naves y su carga, mercadería, combustibles y tráfico de armas, municiones y explosivos, no se han presentado mayores consideraciones, sin embargo en cuanto a las estadísticas que se manejan por la Autoridad Marítima se puede notar que no existe una deferencia generalizada de este tipo de ilícito.⁸⁶⁰ Pese a que no se ha evidenciado una mayor tendencia al cometimiento de estos ilícitos, se puede notar que resalta el caso del transporte de combustibles y derivados, dado que sirven en su calidad de precursores para la obtención de narcóticos, y con todo lo que genera así como los ilícitos relacionados. Este es en realidad el mayor riesgo y amenaza evidenciada, al ser también el soporte del delito de tráfico de sustancias estupefacientes en la mar y por cualquier medio disponible.

⁸⁵⁸ Plan Andino para la Prevención, Combate y Erradicación del Tráfico Ilícito de Armas Pequeñas y Ligeras en todos sus aspectos; R.O. # 161 del 03-SEP-2003

⁸⁵⁹ Convención sobre la represión del contrabando,

⁸⁶⁰ Acorde a las estadísticas de COGUAR:

CLASE O TIPO	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Naves detenidas por contrabando	4	3	4	1	2	3	0	0
Mercadería decomisada en bultos	41,25	4926	5	20	600	2150	0	0
Detenidos por contrabando de mercadería	5	7	9	3	4	12	0	0
Naves detenidas por tráfico ilegal de combustible	73	38	27	12	5	20	21	1
Detenidos por tráfico ilegal de combustible	170	101	12	20	10	46	55	3
Combustible decomisado en glns.	22342	13003	10079	5848	7696	14048	17482	2193
Naves detenidas por tenencia ilegal de armas	9	7	3	4	0	6	1	1
Detenidos por tenencia ilegal de armas	45	41	5	12	0	32	0	0
Armamento decomisado	51	2	9	22	0	16	2	1
Munición decomisada	854	13	73	62	0	279	3	2

5. CONCLUSIONES AL TERCER CAPÍTULO

Con el abordaje efectuado para la aplicación del Derecho Marítimo actual, evidenciándose los aspectos de fuerza y poder, acorde a la soberanía y derechos de soberanía tanto en el mar como en los buques, especificándose en el estado rector de bandera, estado rector de puerto y estado ribereño. Esta nueva conceptualización amerita su tratamiento integral, con el fin de que las relaciones entre los Estados y sus connacionales, por consiguiente, se efectúen sobre la base de un eje común. Este trato permite la consideración de gobernabilidad en cada materia, por cada Estado, contribuyendo a la gobernanza en el mar, enunciando políticas, acciones, esfuerzos, armónicos, coordinados y articulados que se adoptan para obtener la consecución de los fines del Derecho en general: orden, paz, seguridad, justicia, en definitiva del bien común, ya en este caso, del bien común de la humanidad, y que se evidencia en el trabajo entre otros, de la División para los Asuntos Oceánicos y el Derecho del Mar, y la Comisión de Límites de la Plataforma Continental.

Se resalta la colaboración, coordinación, cooperación, integración entre los Estados, con el objetivo de buscar el Bien Común de la Humanidad, que la gobernanza del mar ya específica como bien público sea global, mundial, regional o subregional, y, realizando el análisis a la legitimidad, tanto en el mantenimiento de la paz y seguridad, el auspicio de la investigación científica así como la protección de recursos vivos, no vivos y especialmente su biodiversidad, lo cual ha necesitado del auspicio y acción de todos los Estados, la cooperación y colaboración internacionales, facilita evidenciar y resaltar aspectos que se han constituido hitos en el desarrollo progresivo del Derecho, al igual que destacan aspectos a los cuales se hace imprescindible abordarlos para suplir las falencias o vacíos que se presenta en la norma considerada como “Constitución del Mar”, y que en el caso específico en áreas de Patrimonio Común de la Humanidad -AM y zona específicamente-, siempre con el respeto a la soberanía y jurisdicción de los Estados, pero siempre propendiendo a la consecución de dicho bien común de la humanidad.

En la AM, se puede verificar, tanto las libertades como precisamente derivado de las mismas, las amenazas que afectan a los Estados, en su calidad de ribereños o bien, ante la ficción jurídica del buque, como porción territorial flotante de un Estado, permitiendo visualizar los riesgos que afectarían tanto a cada Estado como al Patrimonio Común de la Humanidad, así como del peligro al que está expuesta la actividad marítima y el medio ambiente marino -efluentes, vertidos, contaminación, a más de otros efectos antrópicos como la pesca, minería submarina, o la afectación a la biodiversidad-, lo cual facilita que se aborden dichos aspectos que ameritan una acción conjunta de la colectividad o Comunidad Internacional, requiriéndose de acuerdos y convenios que especifiquen protocolos y procedimientos para agilizar las acciones para enfrentar dichas amenazas. Este es el caso de la alta mar, de la necesidad de los Estados, de la Comunidad Internacional en precautelar los recursos vivos y no vivos, para los últimos ya se tiene estipulado un régimen y una organización específica, mientras que, para los primeros, está en ciernes la entrada en vigencia de la nueva norma internacional que abarca algunos aspectos que se contemplaban difusos o incluso inexistentes al ser abordados, contribuyendo en el avance progresivo del Derecho Marítimo en beneficio de la humanidad en general.

Al analizar el concepto holístico que se maneja en la actualidad, en aspectos de gobernabilidad y gobernanza, con objetivos y condiciones generales, la política o procedimientos detallados deben especificarse en norma expresa. En el conjunto de principios fundamentales plasmados en distintos textos, con la ayuda de su consideración cromática, han permitido evidenciar la transparencia para hacer efectiva una Política

Marítima Integrada, pudiendo extrapolarse como ejemplo para todo el globo. De aquí es de donde se desprenden criterios aplicados en Economía Azul, por los aspectos marinos y marítimos, trazando acciones a seguir, en forma específica para el ordenamiento del espacio marítimo al igual que la gestión marina integrada y con una visión sistémica, que involucre o contemple al actividades que se ejecutan en este medio buscando brindarse la sustentabilidad y sostenibilidad, como también la resiliencia, que debe propenderse en especial al cambio climático, y por ende a todas sus consecuencias naturales así como antrópicas.

Por otro lado, y en cuanto a un aspecto fundamental, el ordenamiento marítimo, que debe ser aplicado en cada Estado, al igual que en forma regional y mundial, del análisis del ordenamiento y regímenes establecidos por la Constitución de los Mares, así como también verificando especificaciones particulares como lo establecido por las organizaciones responsables del ámbito de seguridad y protección marítimas, cuidado y preservación de especies y ambiente, en cuanto a la consideración de Zona Marina Especialmente Sensible y Zona a Evitar, y abordando aspectos de los denominados Corredores Marítimos tanto de protección y seguridad como para la conservación de biodiversidad, resaltan la necesidad de que, con el objetivo de lograr un beneficio de los Estados involucrados e implicados, así como de la humanidad en general,

Se desprende lo imperioso de ahondar en el conocimiento del orden marítimo, de todo lo efectuado en el mar, para entenderlo, asimilarlo y consiguientemente, brindar los resguardos jurídicos y operacionales para que se efectivicen sus fines y se pueda alcanzar los propósitos específicos para los que fueron establecidas dichas áreas en la categorización correspondiente.

Concordantemente, se busca la delimitación de las zonas de prohibición de determinadas actividades, debiéndose establecer como política de cada Estado, concordante con el concepto general de la defensa, seguridad y protección aplicadas en el mar, lo cual exige que se realicen las acciones pertinentes, acogiendo el principio de la gobernanza del mar, a fin de realizar una adecuada planificación de la sostenibilidad de recursos para precautelar a la humanidad, así como evitar la ocurrencia de acciones consideradas contrarias a la legitimidad y legalidad de las acciones efectuadas en la mar, en las diversas actividades. Este fundamento debe tomarse como una responsabilidad corporativa estatal y con este principio y ejemplo, extrapolarse al resto de la Comunidad Internacional.

En cuanto al nexo o legado de las acciones consideradas más graves y que se especifican como delitos, que se ha expuesto, partiendo de sus fundamentos -de sostenibilidad, especialmente en materia ambiental- en el orden marítimo, las áreas en que son cometidas dichas acciones, así como las particulares conductas -nacionalidad de los infractores, de las víctimas u ofendidos, de la nave y del buque aprehensor- que, en unos casos se especifican como delitos a ser perseguidos -en jurisdicción universal, como de carácter obligatorio o dejando a potestad del Estado su tipificación-, establecer las acciones contrarias a la seguridad marítima, la paz, el buen orden, es decir, del ordenamiento jurídico en el mar, amerita y exige que estas conductas sean consideradas dentro de los cuerpos punitivos de cada Estado. Esta consideración amerita del doble conforme o doble tipificación en materia penal, cuyo ordenamiento nacional no debe diferir en perjuicio del ordenamiento estipulado en los instrumentos internacionales, permitiendo la armonización de las actividades lícitas, así como la estandarización de las acciones aplicables a las consideradas como ilícitas.

De ahí consiguientemente, el análisis en las áreas en las que ningún Estado ejerce soberanía, -aquellas situadas más allá de la jurisdicción de los Estados- y cuya afectación por tanto es a los Estados ribereños, enfocando el análisis en el Pacífico Sureste, al encauzar temas como la contaminación marina, protección de especies, establecimiento de cuotas de extracción pesquera, acorde a las Organizaciones Regionales de Ordenamiento Pesquero. Todo lo cual permite visibilizar que existen muchas falencias en cuanto a los regímenes de cuidado y control, tanto por los Estados, que verifican la imposibilidad de tomar las acciones adecuadas buscando paliar sus afectaciones. Este objetivo amerita ser alcanzado mediante el accionar de organismos y organizaciones internacionales que permitan regular o normar con criterios comunes y de sostenibilidad, mediante la adopción de acciones que, partiendo de su trazabilidad, brinden un resguardo a las actividades lícitas que se ejecuten neutralizando a las ilícitas, más aún en las áreas sin jurisdicción de un solo Estado.

Acorde a las normas internacionales, la aplicación de la Policía Marítima, embarcada en buques designados, tiene la responsabilidad de actuación para enfrentar los ilícitos internacionales, especialmente en cuanto se demuestre la afectación o posible afectación al ribereño, como la contaminación ambiental, reducción de hábitats o especies, por lo cual, permite la aplicación de una Política Marítima Integrada, especialmente en las áreas no sujetas a jurisdicción de los Estados, y por ende, sus procedimientos operacionales estandarizados para efectivizar las provisiones del Derecho del Mar: el derecho de inspección y visita o el derecho de persecución, y eventualmente efectuar una detención o desvío llegando a un apresamiento de la nave infractora así como de los individuos embarcados en ella, pero con los motivos razonados, caso contrario, el Estado del buque de guerra debe asumir las indemnizaciones pertinentes.

Las consideraciones relacionadas con la geopolítica aplicada en el mar, es decir, con la Oceanopolítica -que en el aspecto sudamericano está calando cada vez más profundo en las cuencas marítimas, así como en el sentir de los Estados-, amerita la consideración de un Ordenamiento Espacial Marítimo y consiguientemente una gestión integrada por parte de la Comunidad Internacional. Por tanto al analizar la libertad de navegación, la pesca así como el resto de libertades de la AM, la admisión de estas naves al área jurisdiccional y también, los ilícitos que se presentan en el ámbito marítimo, todo esto, permite y exige empezar el tratamiento operacional naval: procedimientos y protocolos, para enfrentar las amenazas evidenciadas bajo la figura de infracciones, -delitos, ilícitos o irregularidades en el ámbito marítimo-, la protección de ecosistemas, bajo gestión y responsabilidad de la Comunidad Internacional, en procura del bien común, debiendo efectuarse las acciones de control por parte de los buques designados del Estado, como se lo ha efectuado en forma consuetudinaria en el transcurso del tiempo con los buques de guerra.

La consideración de este aspecto de gobernanza global permite visualizar la aplicación de los principios de precautelación, precaución y previsión en todas las actividades extractivas e inclusive de investigación de la biodiversidad, enfocándose en las áreas más allá de la jurisdicción de los Estados, permitiendo también denotar la necesidad de incrementar el ámbito de gestión de las Organizaciones Regionales de Ordenamiento Pesquero, la realización de valoraciones y promulgación de resultados en forma periódica y plurianual, pero sobre todo con la visión de gestión sostenible, ecosistémica y orientada a la consecución del bienestar de la humanidad en general y eventualmente del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

En la consideración especial de protección marítima, sea en calidad de área marina altamente sensible o corredor marino de protección, tal calidad amerita aspectos de control

también especiales. En el caso del Archipiélago de Colón o Islas Galápagos del Ecuador, además de estar inscrito en su zona económica exclusiva, ostenta una serie de consideraciones ambientales de protección especial: reserva biológica, reserva de la biosfera, santuario de ballenas, de tiburones, refugio natural, reserva marina, santuario marino, corredor marino de protección especial, zona marina especialmente sensible, zona a evitar, patrimonio natural de la humanidad, entre otros. Se resalta la imperiosa necesidad de precautelar sus recursos y patrimonio de la acción e incidencia negativa que representan las consecuencias de eventos antrópicos, inclusive en las áreas más allá de la jurisdicción del Ecuador, esto es más allá de las 200 NM, medidas desde las líneas de base consideradas. Esta obligación es pertinente hacer hincapié en función de la protección de esta área marina especial o particularmente sensible, buscando evitar afectaciones a su vulnerabilidad a los daños y riesgos potenciales y especiales, ocasionados por las actividades marítimas internacionales.

Caso especialísimo se denota en cuanto a las áreas que están más allá de la jurisdicción de Ecuador, permite aplicar normas de conservación de recursos y protección de la biodiversidad. Como ejemplo en las áreas que, sin pertenecer a los Estados ribereños Colombia, Panamá o Costa Rica, están inmersas en la consideración del Corredor Marino de Conservación del Pacífico Este Tropical o también, caso similar es el Corredor Marino del Pacífico Sudeste, bajo la protección y respaldo internacional, al suscribirse un instrumento vinculante para la protección del medio ambiente y la zona del Pacífico Sudeste, que resalta en su concepción y aplicación, está orientada más allá de las 200 NM, para la prevención de las afectaciones especialmente por contaminación, siendo complementado con la protección del medio marino más allá de las 200 NM, ante la contaminación radioactiva, así como ante la derivada de hidrocarburos y otras sustancias nocivas. Amerita el conocimiento y difusión generalizado de estas normas, así como los mecanismos de protección.

Concordante con lo anterior, se especifica una protección especial para ciertas especies emblemáticas como ballenas, tiburones, mantas, delfines, aves marinas, etc. Las disposiciones de conservación y uso sustentable de la diversidad biológica y la estrategia regional están enfocadas en el área más allá de las 200 NM. Se suman las acciones para prevenir desalentar y eliminar la pesca ilegal no declarada y no reglamentada, contribuyen a especificar las acciones que los Estados pueden y deben ejecutar más allá de su jurisdicción, -teniendo instrumentos internacionales vinculantes-, inclusive resaltándose a las acciones efectuadas por parte de barcos de otra bandera para su precautelación. Es donde se hace imprescindible que los buques designados -de guerra, en el caso de los de Ecuador- adopten las acciones operacionales en resguardo de los intereses de la colectividad, así como de los Estados ribereños potencialmente afectados. Es una aplicación extendida de su soberanía en diversas acepciones o aplicaciones de actualidad, basándose en la coordinación, colaboración, cooperación y complementación internacional, para mantener y desarrollar los fines y objetivos trazados, siempre apuntando a la eficiencia, eficacia y efectividad integral, con el bien común de por medio.

Ecuador ha creado una institucionalidad que sobre una aplicación de la gobernanza en el mar, como parte de sus políticas nacionales oceánicas y costeras, concordante con su plan de ordenamiento del espacio marino costero, buscando alinear a lo especificado en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Cuenta con un Comité Interinstitucional del Mar y ahora un Sistema de la Organización Marítima Nacional, que busca implantar las políticas públicas de alto nivel en los espacios acuáticos, mediante la inclusión en el Plan Nacional de Desarrollo. Ha adoptado una serie de acciones tendientes a la actualización

normativa marítima, en aspectos de pesca, navegación, seguridad y protección marítimas, protección al ambiente, su actividad comercial, al igual que ha venido cumpliendo con las acciones para poner en vigencia y vigor instrumentos internacionales relacionados tales como en aspectos de trabajo marítimo, de pesca ilegal no declarada y no reglamentada y de protección marítima. Todas estas gestiones permiten y facilitan la adopción de acciones en concordancia con el avance del pensamiento y protección internacional más aún en las áreas comunes a la humanidad y que se encuentran aledañas a las aguas y espacios de soberanía y derechos de soberanía de Ecuador, contribuyendo a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible u Objetivos Mundiales.

En el orden punitivo, también se han venido efectuando las acciones para contemplar como parte de su ordenamiento penal conductas ilícitas tales como la construcción, empleo o depósito de sumergibles, submarinos, semisumergibles y vehículos rápidos y de bajo perfil, se ha efectuado la adecuación de su legislación civil acorde a la norma internacional generando mejores elementos de criterio para la aplicación uniforme de los estándares internacionales. Estos procedimientos y protocolos deben orientarse a las acciones de Policía Marítima en la mar, especialmente en las áreas en que ningún Estado ejerce jurisdicción, a fin de exigir el cumplimiento de normas internacionales y nacionales en beneficio de la Comunidad Internacional.

CAPÍTULO IV: DERECHO OPERACIONAL NAVAL

En cuanto a las acciones que se pueden ejecutar por parte de los Estados, y en el caso específico de Ecuador, al tratarse del mar, son los buques de guerra, así como otros buques de Estado específicamente dispuestos para hacer frente a los actos irregulares que se ejecutan. Su accionar debe estar enmarcado en normas específicas en que, valiéndose de lo expuesto en cuanto a las normas marítimas derivadas de la costumbre, acorde a la condición jurídica asignada a las distintas áreas marítimas.

La situación especial de territorialidad, ahondada con la aplicación de la soberanía propia de cada Estado, acorde a la prospectiva de su aplicación de fuerza y poder, que lo ejerce regularmente las Fuerzas más letales, las Fuerzas Armadas. En el mar, ha sido la Armada de cada Estado y por ende sus buques de guerra quien ejerce la esencia coercitiva de las normas, así como empieza el ámbito coactivo, para los casos de incumplimientos o infracciones cometidas en la mar.

1. CONCEPTUALIZACIÓN

Con la finalidad de contribuir con la gobernanza global del mar, en función del ordenamiento marítimo que se viene desarrollando, las infracciones, conductas punibles citadas tanto ancestralmente –piratería, trata de personas, contrabando de mercaderías, etc.- como de reciente incorporación –tráfico de estupefacientes o sicotrópicos, construcción ilegal de artefactos no permitidos, contaminación marina, etc.- así como otras que se han venido adecuando a la actualidad –migración ilegal, nuevas formas de esclavismo, Pesca INDNR, etc.- todas requieren del accionar adecuado de la Policía Marítima, basado en normas especializadas pertinentes.

Con esto, ha considerado como Derecho Operacional, DOPER, la rama del derecho que comprende la integración plena de normas, tratados internacionales ratificados por el Estado, -aunque también de aquellos instrumentos de DDHH que provean mejores condiciones pese a no estar suscritos o ratificados en aplicación del principio Pro Ser Humano o *Pro Homine*⁸⁶¹-, legislación nacional y jurisprudencia en DDHH y DIH, encaminados al planeamiento, preparación, ejecución, evaluación y seguimiento de las operaciones, operativos, protocolos y procedimientos defensivos y no ofensivos, a seguir por parte de las Fuerzas Armadas; regulando la conducción de las hostilidades y otras misiones militares en tiempos de guerra, transición, estabilización o paz, especialmente en cuanto al uso de la fuerza y establecimiento de responsabilidades.

Entonces se tiene que primero enseña la importancia de planear adecuadamente las operaciones militares y por ende navales, segundo limita el uso de la fuerza legal del Estado, y tercero, genera límites fundamentales frente al uso de la fuerza en cualquier circunstancia fáctica. No está orientado para evitar operar, sino para enseñar, aclarar y exigir el saber cumplir los deberes constitucionales, ya que el monopolio del uso de la fuerza legal se encuentra en cabeza de las Fuerzas Armadas por mandato soberano del pueblo, y es su deber utilizarla cuando sea necesario. Su génesis consta en las distintas normas consuetudinarias y positivadas que han ido regulando el empleo de medios y métodos de interacción, especialmente luego de las dos guerras mundiales, promulgándose instrumentos jurídicos para la conducción de hostilidades para evitar daños innecesarios,

⁸⁶¹ CRE, Arts. 11, núm.3; 417 y 426

sufrimiento mayor, y especialmente, proteger a personas y bienes especiales durante dichas hostilidades.

Para efectuar el análisis operacional, es pertinente resaltar aquello que se considera operacional, siendo un aspecto que involucra al ámbito operativo, es decir, de lo pertinente al material –estado operativo o no, con limitaciones, en reparación, en modificación, en reposición, etc.–, sumado al personal, -su formación, capacitación, perfeccionamiento, especialización- a más de los protocolos y procedimientos a utilizar, ya sea tácticas o métodos que son empleados, acorde a los medios y la situación⁸⁶² que se presente- y esto, en cada actividad del ser humano que se busque contemplar o analizar.

Se ha considerado para el accionar marítimo especialmente -aunque bien puede ser derivado a lo naval- un concepto más elaborado en virtud de la particularidad que ha venido experimentando el mundo, -especialmente se contempla el caso de Colombia- que ha desarrollado en forma amplia los distintos elementos que lo conforman y se la ha expuesto ya como una particularidad jurídica, es decir, como DOPER, teniendo como un aplicativo o especialidad de Derecho.

De los conceptos, expresados como doctrina colombiana,⁸⁶³ se pueden extraer varios elementos constitutivos pertinentes:

- a. Cumplimiento de la misión constitucional, es decir, cumpliendo un mandato del soberano, el que ejerce el poder, cuyo mando se ha delegado en función a las diversas modalidades en que se plasma dicha voluntad soberana.⁸⁶⁴ Para Ecuador, se contempla una aplicación directa de los principios contemplados a lo largo de la Carta Magna por los funcionarios públicos.⁸⁶⁵
- b. Transversalidad que deja entrever que extiende su aplicación en todos los ámbitos o actividades que se desempeñen, esto es entonces que debe ser considerado de aplicación en todas las fuerzas operativas del orden, sin distinción del medio -tierra, mar o aire- en el cual se vayan a desarrollar en el instante en que se presente, y por ficción jurídica, también para el personal oponente, especialmente si está armado.
- c. Interdisciplinaria, que involucra en igual nivel, en igualdad de condiciones una serie de elementos, como normas de seguridad y de protección en general, de

⁸⁶² Una situación es una combinación de circunstancias, efectos de ciertas causas, éstas son denominadas factores. A través de su influencia, como causas, esos factores actúan para producir las diversas circunstancias, sus efectos, y combinadas, constituyen la situación. Cada combinación de factores, da a cada situación su propio carácter, diferente de otra. Para mantener una situación existente es necesario preservar, si hubiere equilibrio, la influencia de los factores presentes o, caso contrario, introducir nuevos factores que contrarresten la influencia de aquellos que tienden a alterarla. Una situación es alterada mediante la introducción de nuevos factores, que ejerzan la influencia deseada o modificando la influencia de los factores que ya se encuentren presentes. Cabe también hacer notorio que el valor de cada factor es variable, dependiendo de la influencia que él esté ejerciendo en la situación considerada.

Jaramillo Arias, Luis; Vicealmirante; "Manual del Proceso de Planeamiento Naval 2019"; AGUENA; Guayaquil, Ecuador; 2019; pp. 2.

⁸⁶³ Según Jean Carlo Mejía Asuero, jurista colombiano experto en el área, el Derecho Operacional "*Es un cuerpo normativo encargado de regular la planeación, preparación, ejecución, evaluación y seguimiento de cualquier operación militar en tiempos de guerra, transición, estabilización y de paz*", especificándose por parte de otro abogado colombiano Daniel Melo que "*Es la disciplina transversal e interdisciplinaria que busca a través de normas internacionales, nacionales, tácticas y estrategias, directrices gubernamentales, imperativos jurisprudenciales y contenidos militares, proporciona el soporte legal, al interior de la fuerza pública, para la ejecución de cada etapa de las operaciones militares, otorgando seguridad jurídica, legalidad, humanidad y criterios de actuación en el proceso de la toma de decisiones en las Fuerzas Militares y la Policía Nacional en el cumplimiento de sus misiones constitucionales, conforme a la particularidad de cada contexto operacional.*"

Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=BhNDKDwv5QU>

⁸⁶⁴ CRE, Art. 158. Para el caso particular de Ecuador, se tiene que existe una sola misión expresa y que está contemplada en la Carta Magna y que se engloba en la defensa de la soberanía nacional e integridad territorial, para el caso de las Fuerzas Armadas y de Protección Interna y el mantenimiento del Orden Público, para la Policía Nacional, siendo ambas entidades encargadas de la defensa de derechos, libertades y garantías de los ciudadanos. En el caso de la Policía Marítima, es un caso especial, al ser parte de las Fuerzas Armadas pero que desempeña funciones de Policía en el mar.

⁸⁶⁵ CRE, Art. 11, núm. 3.

resguardo de DDHH, de aplicación del DIH, entre otras, a ser aplicadas en su conjunto en forma integrada y coherente, bajo el objetivo de la consecución de una misión, con un fin específico.

- d. Diversificación normativa, se rige por la aplicación de normas que dan el respaldo jurídico, normas variadas y de distinto orden, tanto nacionales como internacionales; ameritando contemplar el desarrollo progresivo de las normas, mediante la aplicación jurisprudencial, al igual que atañe a los elementos militares fundamentales, parte de la doctrina militar, como la estrategia y la táctica, y, sobre todo, también contempla las disposiciones de carácter político o gubernamental emitidas como directrices o lineamientos.⁸⁶⁶
- e. Contexto operacional, que es la adecuación de las acciones a emprender o que se desarrollarán acorde al espacio, ámbito o lugar de actuación⁸⁶⁷ bajo una consideración integral, contemplando los elementos de incidencia aledaños e inmediatos al igual que los mediatos e inclusive remotos, capaces de brindar la mayor claridad para la adopción de acciones por parte de la cadena de mando militar, encargada del cumplimiento de dicha misión.
- f. Operaciones militares⁸⁶⁸, teniendo en cuenta que, las operaciones son las acciones que realizan los miembros de las Fuerzas Armadas -que en este caso particular incluye a la Policía Nacional, por antonomasia a la Marítima, por lo cual se conoce como Fuerza Pública-, comprende desde la concepción, preparación, conducción hasta el control de la acción militar necesaria para el cumplimiento de la misión militar asignada, el “Mando” ejerce las cinco funciones prever, concebir, decidir, coordinar y dirigir, siendo las operaciones el resultado de su aplicación⁸⁶⁹ y por tanto involucrando la activación de la “Cadena de Comando” al igual que de la “Cadena de Responsabilidad”, plasmándose en una “Orden de Operación”,⁸⁷⁰ que

⁸⁶⁶ Directrices y lineamientos, se debe especificar que las primeras son más generales mientras que las segundas, los lineamientos son más específicos y directos, por lo general siguiendo la línea de mando directo. La directriz da un sector de dirección mientras que el lineamiento señala el rumbo específico a seguirse.

⁸⁶⁷ Escenario, por lo general en forma restringida, siendo teatro, un escenario ampliado o que contempla varios escenarios distintos en circunstancias e inclusive tiempo. Se habla en dos aplicaciones principales: Teatro de Guerra en su denominación tradicional, a los espacios físicos y no físicos que se ven afectados en un conflicto armado. Puede contener más de un teatro de operaciones y siempre, el territorio nacional, al que comprende el espacio en cuyo ámbito las partes beligerantes pueden preparar las acciones bélicas y hacer armas con el enemigo, siendo el Teatro de Operaciones el conjunto formado por los espacios, físicos y no físicos, que son necesarios para desarrollar y sostener las operaciones. Incluye una o varias zonas de operaciones y las líneas de comunicaciones. También incluye a los cuarteles generales, y los elementos y nodos de mando y control relacionados con la operación que estén localizados fuera de zonas de operaciones. Puede incluir todo o parte del territorio nacional y, en su caso, otros espacios de interés que se determinen.

Faidutti, Juan; “Derecho Internacional Marítimo”; Academia de Guerra Naval, AGUENA, Guayaquil, Ecuador; 1983; pp. 55. PDC-000, “Glosario de Terminología de uso Conjunto”; Estado Mayor de la Defensa de España; Madrid, España; 2018

⁸⁶⁸ Acorde al Diccionario de Terminología Doctrinaria Conjunta; GcD-26; Primera Edición; DIEDMIL, IGM; Quito Ecuador, 2020, pp. 130, son Operaciones las empresas militares que para alcanzar su cometido requerirán de la ejecución de varias acciones tácticas. Empresas bélicas destinadas a obtener un Objetivo Estratégico y se realizan por medio de la maniobra y el encuentro. Doctrina Básica de la Armada del Ecuador; DIGEDO-DOBARE-02-2013; Resolución COGMAR-SUD-16 del 17-SEP-2013. Operaciones Militares es la expresión que se utiliza generalmente para describir los sucesos de una campaña de guerra o de un solo hecho de armas. En el arte militar, indica más exactamente un conjunto de acciones militares que, basadas en el movimiento y/o el fuego, tienen un objetivo preciso, de alcance táctico o estratégico. La solución de un problema militar implica siempre una fase preparatoria de estudio y otra dinámica de aplicación del esfuerzo bélico según el estudio. Al conjunto de esas fases, o sea, la concepción, la preparación, la conducción y el control de una determinada acción militar, necesaria al cumplimiento de una misión, se le llama Operación Militar, o simplemente operación.

Jaramillo Arias, Luis; Vicealmirante; “Manual del proceso de Planeamiento Naval 2019”; AGUENA; Guayaquil, Ecuador; 2019; pp. 10.

Acorde a la doctrina peruana, son acciones militares mediante el empleo de parte de las fuerzas y medios asignados que tienen por finalidad el cumplimiento de objetivos operativos, los que en su conjunto satisfacen el objetivo operacional. Cada operación se descompone a su vez en acciones tácticas destinadas al cumplimiento de objetivos tácticos.

De Izcue Arnillas, Carlos; Contralmirante; et al; “Apuntes de Estrategia Operacional”; Editada por la Oficina de Desarrollo Bibliográfico de la Marina de Guerra del Perú; Talleres Gráficos Iakob Publicidad S.A.C.; Callao, Perú; 2009; pp. 47

En la doctrina chilena, también la define como hechos bélicos de proyecciones estratégicas, pero resalta que en la guerra marítima no está encaminada muchas veces a la destrucción de la fuerza enemiga y que detentan una estrecha colaboración con la batalla, como si ocurre en la guerra terrestre. Solis Oyarzun; Eri; “Manual de Estrategia” Tomo I; Academia de Guerra Naval de Chile;

⁸⁶⁹ Introducción al Proceso de Planeamiento Naval; AGUENA-INTPPN-01-2021; Guayaquil, 2021; lit. C. Funciones del Mando, pp. III-3.

⁸⁷⁰ La Orden de Operación es la solución a un problema militar de tipo operativo cuyo método de estudio recomendado es un Proceso de Planeamiento Militar siendo el formato de presentación como Plan u Orden de Operaciones. Se considera también a la Orden de Movimiento y la orden de Aviso.

debe especificar al detalle las particularidades, tratando de no dejar elemento alguno fuera de consideración y análisis, y por tanto de atribución de responsabilidad.

Melo ha sabido identificar los objetivos⁸⁷¹ que se busca conseguir con la aplicación del DOPER, en función de las actividades a emprender en las fases pertinentes como son concepción, planeamiento, preparación, ejecución y evaluación de las operaciones, siendo estos:

1. Identificar el marco legal y por consiguiente abogar por su respeto en las fases contempladas para una operación militar;
2. Regular el uso de la fuerza a ser empleada;
3. Salvaguardar las garantías jurídicas que tienen los involucrados -participantes y no participantes- en un conflicto armado;
4. Reducir el impacto de las operaciones militares en los aspectos económicos, políticos, socioculturales y ambientales en el ámbito nacional e internacional; y,
5. Garantizar el respeto de los principios del Derecho Internacional

En la parte de recopilación doctrinaria, se la ha contemplado con el Manual MFE 6-27 como aplicativo del DOPER en el ámbito terrestre, y esto como parte de su Doctrina Damasco⁸⁷² buscando la modernidad operacional del Ejército, y que, aplicables a su realidad específica, da la información sobre el mecanismo de actuación en el área de operaciones sin transgredir las normas de la guerra y conflictos, blindando las acciones y resultados generados por las operaciones militares, aplicando los principios: Humanidad y distinción; Necesidad militar y limitación; Proporcionalidad y precaución en el ataque, y No reciprocidad.

Antes de profundizar en estos aspectos se verá ciertas consideraciones históricas aplicables y pertinentes aún más en el ámbito marítimo, aunque bien sin profundizar en el Derecho aplicable en tiempos de guerra, sea como *Ius in Bello*, y, *Ius ad Bellum* o *Ius contra*

Introducción al Proceso de Planeamiento Naval; AGUENA-INTPPN-01-2021; Guayaquil, 2021; núm. 3. Aceptabilidad de las posibles soluciones, pp. 1-12

Se considera Orden de Operación o Plan de Operaciones a la directiva militar operacional que, siendo emitida por el superior, basado en todo el trabajo de su grupo asesor o estado mayor, emite en tres partes principales claramente especificadas, las aclaraciones lo más específicas y detalladas posibles que orientan la acción de un subordinado. Debe contener todos los elementos que le permitan la plena capacidad para la adopción de acciones y concentrar la fuerza legal que detentan los elementos de combate, en el lugar y momento adecuados para dominar la situación, explicando por tanto la situación, misión, intención del comandante, la forma de ejecución; la articulación de los elementos funcionales logísticos o de apoyo, así como las funciones de conducción siendo éstas el mando y control pertinente, el que resalta el nivel y cadena de responsabilidad.

⁸⁷¹ El término "objetivo" es usado por los planificadores militares en dos sentidos diferentes: Intangible o abstracto y tangible o físico. En el sentido intangible, el objetivo de la operación es la finalidad de la acción a ser tomada, es el resultado inmediato que debe producir esa acción; es decir, es un modo diferente de referirse a lo que en la Armada ecuatoriana llama "Efecto Deseado". En el sentido físico o tangible ya ha sido abordado y explicado ampliamente en los párrafos anteriores.

Jaramillo Arias, Luis; Vicealmirante; "Manual del proceso de Planeamiento Naval 2019"; AGUENA; Guayaquil, Ecuador; 2019; pp. 15.

⁸⁷² La Doctrina Damasco, integrante del Plan Minerva -Diosa de las Artes, la Sabiduría y las Técnicas de Guerra romana-, empezó con el impulso de Robert Gates en 2008 como parte del Pentágono, orientada al estudio de los movimientos sociales, con el fin de buscar el apoyo del pensamiento de la academia para modelar riesgos, dinámica y puntos de inflexión de los disturbios civiles a gran escala en el mundo y de su posible afectación a la civilización. Colombia, tiene como objetivo la reforma estructural de la Doctrina Militar; presentada a la sociedad en un foro de militares norteamericanos, británicos y de otros países europeos. Se la ha considerado como "El paso de la guerra fría al postconflicto caliente" porque supera las teorías contrainsurgentes y de la Guerra Fría, luego de la guerra de Corea, como la de Seguridad Nacional, para combatir el "frente interno". Estas doctrinas orientadas anticomunistas se las asumió de "manera indirecta y no formal"; abarcando la consideración doctrinaria fundamentada en una parte angular o fundamental, una segunda que contempla la acción decisiva y otra que considera las funciones de conducción de la guerra, cada una de éstas con algunos manuales -MFE Manual Fundamental del Ejército- que han buscado seguir el estándar de la OTAN, que sirven para poner en ejecución las directrices gubernamentales, así como los lineamientos del mando militar, estipulándose tácticas y procedimientos operacionales, educación y equipamiento, adecuados para hacer frente a los conflictos que se presentaren.

Recuperado de <https://www.acore.org.co/boletin-acore/la-doctrina-militar-damasco/>, https://www.ecured.cu/Proyecto_Minerva, y <https://www.resumenlatinoamericano.org/2016/08/22/analisis-sobre-colombia-damasco-doctrina-de-guerra/>

Bellum,⁸⁷³ enfocándose en el aspecto procedimental a seguir como parte del buque de guerra y sus dotaciones, al ejercer los derechos del ERB o ER.

Se debe especificar dos aspectos operacionales cuyas normas difieren acorde a las circunstancias y contempladas como puntos extremos, siendo en tiempos de paz y en tiempos de conflicto o guerra, sin olvidar las etapas de transición y de estabilización, al pasar de la guerra a la paz. Para el primero se tiene como procedimientos operacionales el cumplimiento de dos de sus roles⁸⁷⁴ el rol de Policía Marítima de las Armadas y sus buques de guerra aplicando en forma general la legislación en vigencia, sobre todo observando los DDHH, mientras que, para el segundo, en su rol de fuerza naval, se tiene las normas del Derecho Internacional de los Conflictos Armados, DICA, y el DIH, sin descuidar los DDHH, pero con las variantes consiguientes.

El resguardo de las actividades lícitas es lo fundamental en tiempos de paz, el resguardo de los DDHH en el mar, la neutralización de los actos ilícitos, pero todo fundamentado en la legislación y plasmado en los instrumentos jurídicos que den la validez de toda la actuación. Para los tiempos de conflicto se han emitido algunos instrumentos internacionales humanitarios de aplicación directa en el ámbito marítimo,⁸⁷⁵ se puede decir que empieza con Convención anglo holandesa de Amberes de 1609, que estipuló el cese de hostilidades y libertad comercial a las Provincias Unidas o República de los Siete Países Bajos Unidos, continuando con un avance paulatino hasta contar con las Convenciones de Ginebra, de La Haya y de Nueva York, mas recientemente.

Para los tiempos ordinarios o de paz se han emitido algunos instrumentos internacionales en los que se deben verificar el cumplimiento de los derechos de cada individuo, es decir los DDHH, de aplicación expresa y directa en el ámbito marítimo,⁸⁷⁶ mientras que se cuenta también con otros de orden eminentemente interno.⁸⁷⁷

⁸⁷³ Tendiente a limitar los sufrimientos provocados por la guerra, garantizando la asistencia humanitaria a las víctimas. Sus disposiciones se aplican, asimismo, a todas las partes en conflicto, independientemente de los motivos del conflicto y de la justicia de la causa defendida por una u otra parte. En caso de conflicto armado internacional, a menudo resulta difícil determinar al Estado culpable de una violación de la Carta de la ONU. El sistema del DIH no supedita su aplicación a la designación del culpable, ya que siempre se llegaría a una controversia que paralizaría su aplicación, dado que cada uno de los adversarios se declararía víctima de una agresión. Por otro lado, la finalidad del DIH es garantizar la protección de las víctimas de la guerra y de sus derechos fundamentales sea cual fuere la parte a la que pertenezcan. Por ello, el *Ius In Bello* ha de seguir siendo independiente del *Ius Ad Bellum* o *Ius Contra Bellum*, derecho a hacer la guerra o derecho a impedir la guerra.

Recuperado de <https://www.icrc.org/es/doc/resources/documents/misc/5tdljj.htm>

⁸⁷⁴ Se contempla como "Roles" que desempeñan las Armadas de los Estados a cinco aspectos distintos que se contemplan como tales:

1. Rol de Fuerza Naval, en función al ordenamiento mundial como órgano de maniobra para la aplicación de la fuerza armada del Estado;
2. Rol de Policía Marítima, que ha asignado tal calidad a los buques de guerra de los Estados, u otro tipo de buque de Estado;
3. Rol de Autoridad Marítima, encargada de conocer, juzgar o resolver aspectos marítimos, sin enmarcarse en el ámbito militar sino en el marítimo, de la gente de mar, pescadores, entre otros;
4. Rol de Institución, o bien, contemplado como apoyo al desarrollo de los Estados, en función a las distintas tareas que deben desempeñar para el efecto y que se encuentran instituidas ya en cada Estado; y,
5. Rol Diplomático, mediante la aplicación de las normas correspondientes, en especial de la inmunidad o fuero internacional que se ven revestidos los buques de guerra, inclusive proveyendo la protección del Estado con el asilo a particulares.

⁸⁷⁵ Para una mejor explicación de los instrumentos internacionales relacionados al DIH que se puede obtener por fecha, así como por materia, de igual forma se visualiza por cada Estado en la situación de su condición en los distintos instrumentos internacionales, se puede visualizar en <https://ihl-databases.icrc.org/applic/ihl/ihl.nsf/vwTreatiesByDate.xsp>.

⁸⁷⁶ Se tiene entonces

1. Código de Conducta para Funcionarios Encargados de hacer Cumplir la Ley, 1979
2. Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación, SUA enmendada, 1988/2005
3. Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, 1988
4. Principios Básicos sobre el Empleo de la Fuerza y de Armas de Fuego por los Funcionarios Encargados de hacer Cumplir la Ley, 1990
5. Convención de las Naciones Unidas sobre la Delincuencia Organizada Transnacional y sus Protocolos, 2000
6. Código de Prácticas para la Investigación de los Delitos de Piratería y Robo a Mano Armada perpetrados contra Buques, 2009

⁸⁷⁷ En el orden interno se tiene

2. GENERALIDADES

Para hacer frente a los desafíos actuales, en época de globalización, se hace necesario contar con la cooperación internacional para afrontar cuanto implica una confrontación, en que se haga uso de las armas, -generando graves daños o afectaciones en el adversario o también a la población-, por lo cual se requeriría de la consiguiente ayuda humanitaria, para en forma permanente buscar el mantenimiento y consolidación de la paz, en términos generales. En tiempos de paz, también se debe contemplar al adversario infractor-delincuente, así como sus implicaciones.

Se hace necesario de un cuerpo normativo o bien, doctrinario que explique y regule el accionar de los integrantes de la fuerza pública a fin de evitar desmanes tanto en los adversarios, así como especialmente en no combatiente, cuya ausencia genera graves consecuencias en ambas partes y el deterioro en el avance de la civilización y modernidad, de ahí es que se hace necesario conocer el origen de los conceptos empleados. En el mar, se ha contemplado terminología especial como presa, botín, premio, despojo, recompensa, etc., en que, bajo circunstancias especiales, se podía acceder a la propiedad de las cosas. Acarreaba diferente denominación en función a la condición o posición desde la que se encuentre.⁸⁷⁸

De ahí que, en la actividad marítima, los usos y costumbres marítimas, se han mantenido cambiando ciertos aspectos en función del avance de la ciencia, técnica o tecnología, adecuando por tanto la denominación al punto de vista del cual era observado, sea de parte del propietario o bien del aprehensor, se analizará esto.

a. El edicto del príncipe y el derecho de angaria

El "Edicto del Príncipe" o el "Derecho de Angaria"⁸⁷⁹ es una figura jurídica en Derecho, que se la ha contemplado en beligerancia, como la incautación⁸⁸⁰ de parte de un Estado, esto es la prohibición temporal de transferir, convertir, enajenar o mover bienes, o la custodia o el control temporales de los bienes por mandamiento expedido por un tribunal u otra autoridad competente, es la sinonimia de "embargo preventivo" de la propiedad mueble

1. Memorandum de Entendimiento para la Cooperación entre la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral de Ecuador y el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos relativa a Búsqueda y Salvamento, 2006
2. Procedimientos Operativos para el Abordaje y la Inspección de las Embarcaciones Sospechosas de Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas y de Tráfico Ilícito de Migrantes por Mar, 2008

⁸⁷⁸ En el análisis realizado se contemplaba mitológicamente y acogido por los romanos, el principio que sería aplicado en las Guerras Púnicas cuando se apresó navíos cartagineses y se aplicó a la misma ciudad dado que "...una ciudad marítima es una nave más que un territorio...". De igual forma resalta que la Biblia reconocía el derecho de apresar, desde el génesis cuando Abraham ofreció al Señor "...las presas que el Rey de Salem y sacerdote de El Elyon o Dios Altísimo, Melquisedec hicieron a sus enemigos..." López, Héctor; "Breve historia del derecho de presa"; 2017.

Recuperado de https://www.academia.edu/8957934/BREVE_HISTORIA_DEL_DERECHO_DE_PRESA

⁸⁷⁹ Angaria, palabra que proviene del latín "*angarius*" correo o mensajero, prestación personal de transporte; esta voz prestada del griego "*ángaros*" y "*angareia*" correo montado, y éste a su vez del persa "*angara*" que significa servicio de transporte.

Se la contempla como antigua servidumbre o prestación personal de trabajos, en particular el de transporte, así como también al retraso forzoso impuesto a la salida de un buque para emplearlo en un servicio público, generalmente retribuido, que el gobierno de una nación impone a buques extranjeros. Situación distinta la que evolucionó en tierra, que en especial se contempla de la de los ferrocarriles que ha derivado en una gran cantidad de instrumentos pertinentes. Bajo el auspicio de la ONU existen tratados que la contemplan:

1. Convenio internacional para facilitar el paso de fronteras a pasajeros y equipajes transportados por ferrocarril, Ginebra, 10-ENE-1952;
2. Convenio internacional para facilitar el paso de fronteras a mercaderías transportadas por ferrocarril, Ginebra, 10-ENE-1952;
3. Acuerdo europeo sobre los principales ferrocarriles internacionales (AGC), Ginebra, 31-MAY-1985;
4. Acuerdo sobre una red ferroviaria internacional en el Machrek árabe, Beirut, 14-ABR-2003;
5. Convenio sobre la facilitación de los procedimientos de cruce de fronteras para los pasajeros, el equipaje y el equipaje de carga transportados en el tráfico internacional por ferrocarril, Ginebra, 22-FEB-2019

Recuperado de <https://dle.rae.es/angaria?m=form>, <https://dpej.rae.es/lema/anagaria>, <https://dpej.rae.es/lema/angaria>

⁸⁸⁰ Instructivo de cooperación penal internacional de la fiscalía; Resolución de la Fiscalía General del Estado # 20 del 25-MAR-2014; R.O.S. # 232 del 24-ABR-2014, Art. 2, lit. f.

enemiga e inclusive la neutral, para su lucha contra el adversario, pero siempre con el pago de indemnización y el justificativo de una imperiosa necesidad militar. En algún momento de la edad media se lo contempló como sinónimo de leva o de cualquier servicio de carga o transporte impuesto obligatoriamente,⁸⁸¹ adquiriendo una connotación especial que se ha mantenido en el tiempo, en cuanto a los buques, por lo general contemplados bajo situación especial del Derecho Internacional en que se pierde la propiedad de la nave, recuperándola con el pago pertinente, o bien, la devolución de la nave con la indemnización respectiva.

También se relaciona a la “Anagaria” como aspecto relacionado a la prestación de servicios exigida en el medioevo para el acarreo de mercancías tanto en forma personal como con animales de tiro, así también a la visigoda prestación personal para el mantenimiento del ejército. Se cree que era un sistema de transporte o de correo similar al que se mantenía en la América precolombina, mediante estafetas o quipus. Se presume establecido por Darío “El Grande” en el imperio Persa y tiempo después adoptado por Roma, pero con el paso del tiempo, evolucionó para contemplar cualquier servicio de carga o transporte obligatoriamente dispuesto, para finalmente derivar en el “bagaje”⁸⁸² por el cual el Soberano disponía con el “Edicto del Príncipe” la apropiación para su uso o satisfacer necesidades de la guerra, en el caso marítimo se extendía no solo a la nave sino también a la tripulación y su carga, aunque la gran mayoría sin retribución a sus propietarios. En el mismo sentido contempla en el *Corpus Iuris Civiles Romanorum* al expresar “*Iudaeus die suo feriato sive festo funciones corporales sive angarias non sustineat*” es decir “No está obligado el judío a prestaciones corporales o angarias en su día festivo”.⁸⁸³

En el ámbito marítimo se emplea la “angaria” asignándole la calidad de “derecho” y se contempla a la prestación de servicios obligatorios a buques que se exigía llevar determinadas cargas, inclusive con el retraso forzoso de su salida al mar.

Más recientemente, Napoleón Bonaparte aplicó una figura similar cuando necesitó retirar sus tropas de Egipto mediante barcos surtos en Turquía, debido a que carecía de naves, - dado que el Almirante Horacio Nelson destruyera su flota en Abouquir en la entrada del Rio Nilo-. También se podría asimilar a lo contemplado en la Convención de La Haya relativa a los usos y costumbres de la guerra de 1899, estipulándose la obligación de indemnizar y restituir los bienes en tiempos de paz.⁸⁸⁴El Derecho Internacional acogió esta figura.⁸⁸⁵

De Azcárraga define la angaria como “...*la incautación por un beligerante de la propiedad mueble enemiga o neutral, para servirse de ella en su lucha contra el adversario. La angaria está principalmente reducida a la esfera marítima aunque pueda hablarse de incautación de aeronaves o material rodante terrestre la principalmente admitida es la de*

⁸⁸¹ Derecho Marítimo Internacional, Secretaría de Marina de la Armada de México SEMAR, Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM; Primera Edición, CESNAV Facultad de Derecho; México, 2017.

⁸⁸² Bagaje es el equipaje militar que las tropas llevan cuando están en movimiento, también el conjunto de conocimientos y experiencias adquiridos en alguna actividad en particular o en la visa en general. En la parte terrestre se consideraba bagaje al tratarse de carruajes y caballerías necesarias para la movilización de la tropa o bien, del séquito del feudal, de ahí que se lo denominó como “Edicto del Príncipe”, o sea, del Señor Feudal a cargo de un territorio considerado propio.

Recuperado de <https://dle.rae.es/bagaje?m=form>, y <https://dpej.rae.es/lema/bagaje>

⁸⁸³ Derecho Marítimo Internacional, Secretaría de Marina de la Armada de México SEMAR, Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM; Primera Edición, CESNAV Facultad de Derecho; México, 2017; pp. 380.

⁸⁸⁴ Ídem, pp.381; en la Convención de La Haya relativa a los usos y costumbres de la guerra de 1899, arts. 53 y 54.

⁸⁸⁵ Ídem, pp.380, “*El derecho de una Nación en guerra a requisar en uso o propiedad, mediante indemnización, buques mercantes de países neutrales, que se encuentren en sus aguas jurisdiccionales utilizándolas en su propio servicio o destruyéndolas*” Por antonomasia, también a todo servicio público forzoso impuesto, en período de guerra, para la realización de cualquier prestación personal de naves y personas, aunque sean neutrales, que estén en su territorio, y, por lo general con una retribución correspondiente.

los buques...”⁸⁸⁶ Especifica que solo durante las hostilidades puede ejercerse este derecho, pero también la considera como “Paz Armada” contemplando como tal, a situaciones de emergencia, así también se la considera como una medida coactiva eficaz.⁸⁸⁷

Se puede establecer los requisitos o elementos fundamentales del Derecho de Angaria aplicable en el ámbito marítimo y acogido en el Derecho Internacional:

1. Aplicable solo en tiempos de guerra, o bien, en hostilidades;
2. Expropiación únicamente aplicable a buques de pabellón neutral, a pesar de que se cita también para los buques adversarios;
3. Emplear en su beneficio o destruir la nave o su carga, por parte del estado beligerante; y,
4. Debe mediar una indemnización correspondiente.⁸⁸⁸

Internamente, se contempla una actualización de esta figura aplicable en aspectos de emergencias como se puede contemplar en la “requisición” que ha mantenido los elementos citados, exceptuando la especificación de guerra u hostilidades para especificar una situación de emergencia o excepcional⁸⁸⁹ -que podría abarcarlas-, resaltando que se debe indemnizar con el justo valor de los bienes.⁸⁹⁰ Posteriormente se abordara este tema.

Así se diferencia de otras formas de toma de propiedad marítima como es la “Presca Marítima” solo aplicable a buques de guerra o mercantes que participen en el conflicto bélico, siendo de naciones enemigas, mientras que el “Derecho de Angaria” se aplica a buques neutrales; o también difiere del “Arresto de Naves” o “*Arret de Prince*” la disposición mediante la cual se requisaba un buque con el fin de evitar que durante su travesía propagara noticias de trascendencia política, como por ejemplo una guerra.⁸⁹¹

A pesar de ser parte del derecho consuetudinario, se vuelve difícil su positivación, no siendo observada en todas las principales negociaciones relativas al Derecho Marítimo ni al derecho de la guerra, sin embargo, se expresa que las normas del derecho consuetudinario continuarán rigiendo las cuestiones no reguladas y por tanto también válidas en procesos internacionales.⁸⁹²

⁸⁸⁶ De Azcárraga, José Luis; “Derecho Internacional Marítimo”; Ediciones Ariel; Barcelona, España; 1970. Pp. 261

⁸⁸⁷ De Azcárraga, José Luis; “El Derecho de Angaria”; Publicaciones de la Catedra Arzobispo Gelmírez; Madrid, España; 1965.

⁸⁸⁸ Para el caso de los buques de guerra adversarios se contempla la figura de la “Captura” como se tiene el ejemplo en Sudamérica del caso del Monitor “Huáscar”, construido en 1865 en el Reino Unido para la Marina de Guerra del Perú, pero en hostilidades, es capturado y pasa al servicio de la Armada de Chile y su Escuadra Naval en la Guerra del Pacífico (1879-1884), desde el 08-OCT-1879, estando en servicio chileno hasta su restauración como Reliquia Histórica en 1934, y desde ahí se lo ha asignado en calidad de “Museo Naval”. Pese a que se le ha considerado como “Símbolo de Amistad”, “Reliquia Histórica”, “Trofeo de Guerra”, o bien, “Santuario” por las vidas que se perdieron en él, continúa siendo un punto de discordia hasta la actualidad entre los dos Estados.

⁸⁸⁹ Constitución de la República del Ecuador; 28-SEP-2008; R.O. # 449 del 20-OCT-2008, Art. 164, que puede ser por: agresión, conflicto armado internacional o interno, grave conmoción interna, calamidad pública o desastre natural.

⁸⁹⁰ Ley de Seguridad Pública y del Estado; del 10-SEP-2009; R.O.S. # 35 de 28-SEP-2009, Art. 37: De las requisiciones, que amplía a bienes patrimoniales, así como a los servicios provistos por parte de nacionales o extranjeros.

⁸⁹¹ Derecho Marítimo Internacional, Secretaría de Marina de la Armada de México SEMAR, Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM; Primera Edición, CESNAV Facultad de Derecho; México, 2017; pp. 381. Ésta última, el arresto de naves, podría ser de naturaleza temporal o no, de donde derivaría la figura existente del arresto de naves actual pero diversa del embargo preventivo de naves.

⁸⁹² Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969, último párrafo del proemio al igual que en la CONVEMAR Art. 221.1 que equipara el derecho consuetudinario y el convencional para imponer obligaciones en la materia, adicional el Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, art. 38 núm. 1 lit. b, al indicar que debe aceptar a la costumbre internacional como prueba de una práctica generalmente aceptada como derecho.

b. El corso marítimo

Ya en el mar se tenía como una compañía marítima al “Curso Marítimo”⁸⁹³ y consiguientemente las “Operaciones de Corso Marítimo”, que se hacían al comercio enemigo, -siguiendo las leyes de la guerra, bajo un control y responsabilidad de un Estado beligerante-; situación jurídica distinta de la “Letra, Marca o Patente de Corso”, siendo ésta última, el documento que reconoce e identifica a un buque particular para efectuar expoliaciones al comercio enemigo por mar, asignando la calidad de beligerante o “Corsario” al armador, capitán y tripulación, y por ende a su buque particular.

Se contaba entonces, con la autorización a buques mercantes particulares para hacer la guerra en el mar contra el comercio enemigo, ejerciendo el derecho de captura, bajo las normas de la Armada regular, pero por su cuenta y riesgo, asumiendo los daños y perjuicios sufridos en su caso, y, solo percibiendo como contraparte el botín obtenido del enemigo en campaña. Esta es la razón por la que se la asimilaba a la figura de la piratería.⁸⁹⁴ Así, se debía abonar una cantidad a título de finanza variable, acorde a la legislación y al armamento autorizado y la diferencia era la ganancia para la empresa o corso.

Curso marítimo se entiende a la empresa naval de un particular contra enemigos del Estado, realizada con autorización o permiso y bajo del beligerante con el exclusivo objeto de causar pérdidas al comercio enemigo y entorpecer al neutral que se relacione con dichos enemigos. Esta figura queda definitivamente abolida con la Declaración de París⁸⁹⁵ que en forma solemne, expresa que el corso queda abolido, sin embargo se ha asignado esta figura en las dos grandes guerras a los buques combatientes aislados que atacaban el comercio enemigo por lo que también se dio en gran medida la presa marítima.

Tiene la figura contraria a la denominación del buque que ejerce el derecho de captura, apresamiento o presa. Aquí se contempla en relación al buque particular que tomaba acción en las hostilidades, siguiendo las normas de un buque de guerra, que bien podría asimilarse a las acciones que ejecutan los buques de ONG’s contando con presuntas autorizaciones de los Estados para el cumplimiento de alguna finalidad específica –casos especiales se han evidenciado en Ecuador al solicitarse autorización para actuar en representación del Estado frente a buques pesqueros en sus áreas de influencia y responsabilidad.

c. La captura marítima, apresamiento o derecho de presa marítima⁸⁹⁶

Así la figura del “Derecho de Captura Marítima, Apresamiento o Derecho de Presa Marítima” es en relación con buques mercantes enemigos -y solo por excepción los neutrales-, en AM o aguas territoriales de los beligerantes, -es decir, era necesario estar en un conflicto bélico, aunque ya se verá la aplicación en tiempos de paz-; si violan o intentan violar las leyes de la guerra: eludir un bloqueo naval, resistirse a la visita, si están

⁸⁹³ Corso marítimo se entiende a la empresa naval de un particular contra los enemigos del Estado, realizada con el permiso y bajo la potencia beligerante con el exclusivo objeto de causar pérdidas al comercio enemigo y entorpecer al neutral que se relacione con dichos enemigos. En tiempos de paz, se dedican a una actividad comercial normal. Faidutti, Juan; “Derecho Internacional Marítimo”; Academia de Guerra Naval, AGUENA, Guayaquil, Ecuador; 1983; pp. 60

⁸⁹⁴ Ver la sección de los delitos en el mar en cuanto a la piratería, especialmente en el recuento histórico.

⁸⁹⁵ La Declaración de París del 16-ABR-1856 determina reglas de Derecho Marítimo en tiempo de guerra. Especifica la abolición del corso, también la cobertura neutral del pabellón a la mercancía prohibiendo su apresamiento, exceptuando el contrabando de guerra, así como la efectividad del bloqueo naval.

⁸⁹⁶ Ver nota 89 del Capítulo I

transportando material de guerra o si intervienen manifiestamente en actos hostiles, para apoderarse del buque o mercancías privadas que transporten.

Los buques de Estado pueden ser apresados vía administrativa sin mayor formalidad; los buques privados y su carga solo pueden ser apresados y el procedimiento el de presas, esto es, sometidos a la consideración de un tribunal de presas, de carácter nacional y con sede en el territorio del Estado que ha realizado la presa o de sus aliados;⁸⁹⁷ por lo que se asemeja a la figura del derecho de angaria citado⁸⁹⁸.

Los requisitos para esta figura Derecho de Captura Marítima, Apresamiento o Derecho de Presa Marítima, aplicable acorde al Derecho Internacional:

- 1) Aplicable en tiempos de guerra o en hostilidades;
- 2) Expropiación de un buque mercante enemigo, solo por excepción buque neutral, si es sospechoso;
- 3) Si se evidenciaba una violación a las leyes de la guerra naval;
- 4) No se considera ninguna indemnización;
- 5) Su empleo estaba a disposición del Estado captor;
- 6) Podía destruirse -buque o carga-, si no se podía llevarlo a un puerto adecuado; y,
- 7) Se sometían al Tribunal de Presas del Estado captor.

Para ejercer este derecho, actualmente hay que diferenciar dos ámbitos, tiempos o situaciones:

- a) En épocas de conflicto, guerra u hostilidades: la acción debe ejercerse por los buques de guerra de los beligerantes y sobre buques enemigos o neutrales sospechosos y al comprobar si están vulnerando las leyes de la guerra. Para la apropiación de la propiedad particular, no era determinante que tenga la bandera beligerante, o sea, registrado en dicho Estado, más aún en la actualidad en que se tiene intereses altamente globalizados y la afectación es para propietarios de capitales de distinta nacionalidad al del Estado beligerante, siendo obligatorio una resolución de autoridad competente del Estado que ejerce la captura.

Para ejercer la captura, se ejerce el derecho de detención y visita debe efectuarse en aguas propias sea AI, MT, ZC, ZEE; o enemigas; o en AM, nunca en aguas neutrales. Si se constata se debe llevar a puerto del Estado captor, o bien, es puesto en libertad; la situación está supeditada a la decisión del Tribunal de Presas o del que haga sus veces.

Se la ejerce este derecho, operacionalmente en tres fases o tipos de control:

- 1) Previo o preliminar: previamente se le hace las comunicaciones y señales, o bien se apoya con un disparo de cañón por la proa del buque, en caso de no detenerse se puede hacer fuego sobre él tratándolo como enemigo;
- 2) Concurrente o de observación: una patrulla realizara las revisiones pertinentes y, en caso de encontrar alguna cosa sospechosa o comprobar que es susceptible de captura, se procede con la tercera fase; y,

⁸⁹⁷ Faidutti, Juan; "Derecho Internacional Marítimo"; Academia de Guerra Naval, AGUENA, Guayaquil, Ecuador; 1983; pp. 64

⁸⁹⁸ García, Feliz; "Derecho del Transporte Marítimo"; Ediciones Universitarias de Valparaíso, Universidad Católica de Valparaíso; Valparaíso, Chile; 1993; pp. 115

- 3) Posterior o de judicialización: investigando todos los documentos personales, de la carga, índole y destino, permitiendo el justificativo para la decisión de la captura por el tribunal.

Existe una eventualidad que se puede presentar en la destrucción de la nave y se pueden presentar primero el caso de un mercante enemigo, si intenta huir o se opone a la detención o visita; por lo que se puede ejercer el uso de la fuerza para quebrantar su resistencia y voluntad; o segundo, el caso de buques auxiliares o buques que van en un convoy con buques de guerra. Asimismo, puede ser destruido un buque antes de la resolución del tribunal, solo si, una vez en calidad de presa, es imposible llevarlo a puerto propio u ocupado, y todo el personal y tripulación puestos en resguardo, guardando también los documentos para luego especificar la legalidad sobre el acto.

Hay excepciones o prohibiciones para ejercer este derecho, en cuanto al área si está en aguas neutrales o neutralizadas sobre: Buques hospitales así sean militares; Buques de parlamentarios, así sean buques de Estado; Buques religiosos, científicos, filantrópicos, aun si son buques de Estado; y, Barcos de pesca de bajura o cabotaje, aparejos, amarres, pertrechos y carga.

- b) En tiempos de paz: la CONVEMAR en la actualidad,⁸⁹⁹ tiene referencias en cuanto al apresamiento de naves,⁹⁰⁰ operacionalmente existen diferencias en cuanto a lo contemplado para tiempos de guerra; pudiendo existir o no la detención, para realizar la visita e inspección, y, la iniciación de procedimientos judiciales, para luego ser liberados o puestos en libertad con prontitud, previa constitución de la fianza razonable. Esto se da en casos de:
 - 1) Piratería o su sospecha motivos suficientes, razonados y fundados, es ejercido por el ERB del buque de guerra, en AM o en ABNJ (Art. 105), constituyéndose un modo de adquirir el dominio sobre dicha nave.
 - 2) Abordajes o incidentes de navegación y poder ejercer la jurisdicción penal, el apresamiento es ejercido por el ERB del buque, en el AM (Art. 97).
 - 3) Ejercer el derecho de persecución por incumplir la orden legítima de autoridad competente en ZEE o AM y se incumpla o busque fugarse (Art. 111), lo ejerce el ER o sea de la Bandera del buque de guerra.
 - 4) Trasmisiones no autorizadas desde AM (Art.109), que es ejercido por: el ERB del buque; el Estado de registro de la instalación; el Estado de nacionalidad del infractor; cualquier Estado en que puedan recibirse las transmisiones; o cualquier Estado cuyos servicios autorizados de radiocomunicación sufran interferencias.
 - 5) Infracciones de naves por aprovecharse de los recursos vivos o no vivos en la ZEE del ER mismo que ejercerá este derecho (Art. 73).

d. Situación jurídica de buques y bienes

Se verifican algunas figuras jurídicas específicas para los casos previstos para buques, ende para los armadores y propietarios, así como a su factor como es el Capitán y a la tripulación

⁸⁹⁹ García, Feliz; "Derecho del Transporte Marítimo"; Ediciones Universitarias de Valparaíso, Universidad Católica de Valparaíso; Valparaíso, Chile; 1993; pp. 115

⁹⁰⁰ Ver en la sección de delito de piratería

de la nave, y esto varía acorde a cada Estado, en el caso de Ecuador, se debe tener en cuenta varias figuras o instituciones jurídicas:

- 1) Primero, la figura de la “Expropiación Forzosa”⁹⁰¹ existente en todos los países democráticos, es una figura singular de privación de la propiedad de bienes, derechos o intereses patrimoniales a sus legítimos propietarios, por parte de una autoridad pública, teniendo como contraparte el correspondiente pago del precio justo en calidad de indemnización, en circunstancias en que concurran causas de utilidad pública⁹⁰² a más del interés social, como derecho preferente y prioritario, siendo inexcusable, en virtud de lo imperativo que representa el bien común de la generalidad, -como fin último del derecho-. Es pertinente citar la disposición de ejercer la facultad de expropiación para conservar la biodiversidad⁹⁰³ y garantizar la conectividad de los ecosistemas o áreas de interés ecológico, como bien podría contemplarse extrapolando el principio a las zonas ABNJ.

Derivado de este principio, se ha contemplado también para empleo o uso de los bienes expropiados para los particulares, pero solo si éstos realizan algún fin público -como puede ser un concesionario de servicios públicos- siendo en ciertas circunstancias necesario que requiera de bienes privados a su favor a fin de desempeñar adecuadamente su servicio para el bien de la comunidad. Esta figura jurídica amerita varios actos administrativos:

- a) Determinación o establecimiento de la utilidad pública o bien del interés social;
- b) Declaración del grado imperioso de necesidad o de ocupación, empleo o uso del bien o servicio;
- c) Sustanciación de un expediente administrativo, a veces con contradicción de parte, capaz de establecer el justiprecio, a más de los correspondientes responsables iniciales;
- d) Constancia de la compensación o entrega del dinero; y,
- e) Asignación del custodio inicial del bien.

Se constituye el origen de procesos judiciales en caso de inconformidad, así como deriva en la figura de la “Reversión”, con sus características particulares, propia de la expropiación forzosa en este caso de buques y sus elementos -debe diferenciarse de otras figuras en que no se da una contraprestación por parte del Estado por la expropiación de los bienes patrimoniales-. Constitucionalmente está prohibida la figura de la confiscación considerándola antijurídica.⁹⁰⁴

- 2) La “Confiscación” pese a que está expresamente vedada en la carta magna, se ha especificado por su singularidad en cuanto a la protección a la propiedad, sea pública, privada, comunitaria, estatal, asociativa, cooperativa o, mixta, y que debe cumplir su función social y ambiental,⁹⁰⁵ pero al velar por el interés superior del Estado especialmente en su consideración de precautelación del desarrollo futuro de potencialidades, se hace la excepción en cuanto a los recursos genéticos, -

⁹⁰¹ CRE, Art. 323, 376; COGEP, Art. 96 y sgts.; COOTAD, Art. 446, CC, Art. 852 y 1901.

⁹⁰² COGEP, Art. 143 núm. 6.

⁹⁰³ CODA, Art. 49.

⁹⁰⁴ CRE, Art. 323 COOTAD, Art. 446

⁹⁰⁵ CRE, Art. 321, 322

especialmente aplicable en la parte marítima- que se especifica como biodiversidad y que está en estudio de la implantación de normas o estándares especiales.

De igual forma también se debe resaltar a la prohibición expresa de confiscar todo producto, material o herramienta de trabajo,⁹⁰⁶ como puede considerarse al buque y sus componentes, en función a la protección del derecho al trabajo y producción en igualdad de condiciones, y cualquiera de las consideraciones en que se busque o pretenda aplicar esta figura es considerada como ilícito y por ende se lo engloba como delito: incautación ilegal.⁹⁰⁷

- 3) En el caso de la “Incautación”, que se la asimila al “Embargo” siendo “...la prohibición temporal de transferir, convertir, enajenar o mover bienes, o la custodia o el control temporales de bienes por mandamiento expedito por un tribunal o una autoridad competente...”⁹⁰⁸. Así, se la contempla como medida cautelar real, emitida por una autoridad competente: juez o tribunal, sobre bienes de una persona sea natural o jurídica procesada,⁹⁰⁹ que una vez ordenada, será registrada obligatoriamente debiendo estar absolutamente claro el responsable del depósito, resguardo y administración de dichos bienes,⁹¹⁰ para el caso de buques se tiene particularidades como custodio, depositario, guardián o guardia, en función a las circunstancias y etapas del proceso.

Esta figura se da para los elementos o bienes relacionados con una infracción o del producto de dichos delitos, o bienes cuyo valor corresponda al del producto,⁹¹¹ teniendo reglas especiales a ser cumplidas,⁹¹² pudiendo llegar como excepción a disponerse la inhabilitación o destrucción de los bienes incautados, si pudieren causar perjuicio o daño posterior, tomada como una orden especial de autoridad competente.⁹¹³ Esta medida se mantendrá hasta que se emita la resolución definitiva por el juzgador, pudiendo transferirse la propiedad al Estado como sanción, y de ahí redistribuidos acorde a la ley.⁹¹⁴

En la norma pesquera se tiene como sanción la incautación de la embarcación pesquera acorde a la gravedad de las infracciones,⁹¹⁵ -sin especificar la pertinencia de tal medida que no sea el criterio de la autoridad-, debiendo el ente rector de pesca, especificar el procedimiento de conservación y destino sea en subasta, caución, venta directa, donación, capturas de: artes de pesca, productos e insumos, o bien su devolución.⁹¹⁶ En el reglamento trata como decomiso no como incautación.

⁹⁰⁶ CRE, Art. 329

⁹⁰⁷ COIP, Art.208-A: falsificación de marcas y piratería lesiva contra los derechos de autor; Art. 303: delitos aduaneros; Art. 474 sustancias catalogadas sujetas a fiscalización; Art. 478 actuaciones en registros;

⁹⁰⁸ Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas; art. 1, lit. I., Convención contra la delincuencia organizada transnacional, Art. 2 lit. f.

⁹⁰⁹ COIP, Art. 549, núm. 2.

⁹¹⁰ COIP, Disposición General Octava

⁹¹¹ Instructivo de Cooperación Penal Internacional de la Fiscalía General del Estado, Art. 12 Decomiso e Incautación

⁹¹² COIP, Art. 478 y 557

⁹¹³ COIP, Art. 551

⁹¹⁴ COIP, Art. 557

⁹¹⁵ LOPDAP; Art. 215

⁹¹⁶ LOPDAP; Art. 198.

- 4) En el “Embargo” entendiéndose a toda inmovilización o restricción a la salida de una nave,⁹¹⁷ no abarca la retención de un buque para la ejecución de una sentencia u otro instrumento ejecutorio, debe ser resultante de una acción judicial o una forma para ordenar el afianzamiento de un crédito marítimo, cauciones que incluye a la hipoteca naval, el *mortgage*⁹¹⁸ o gravamen naval, no de otro tipo, y su acción debe efectuarse previo a que el buque zarpe y se exponga a los riesgos de la navegación; tiene naturaleza cautelar y procesal, y busca el interés en la navegación, pudiendo ser el embargo preventivo o ejecutivo⁹¹⁹ y conduce a una venta forzosa de la nave. De ahí la diferencia en el empleo del término con los aspectos de ilícitos como en el caso de sustancias estupefacientes indicado.⁹²⁰

Acorde a su definición, toda inmovilización o restricción impuesta por la autoridad competente en garantía de un crédito marítimo, excluyendo expresamente a la retención de naves, para ejecución de una sentencia o cualquier otro instrumento ejecutorio.⁹²¹ Es un mecanismo de ejecutoria de actuaciones previas como puede ser debido a un crédito impago y por tanto se cumple la enajenación o venta forzosa o adquisición judicial, extingue privilegios marítimos y tiene un tratamiento jurídico especial en cuanto a plazos, términos, procedimientos, ejecución y requerimientos de costas y gastos causados. Es obligación del capitán dar aviso inmediato si se ha especificado el embargo a la nave, tomando todas las medidas aconsejables para el mantenimiento de la nave, la carga, así como de los pasajeros, en caso de haberlos.⁹²²

En términos marítimos se contempla inclusive la acción sobre otro buque no determinado si se lo efectúa en virtud de un crédito marítimo que obliga a la persona presuntamente obligada con el crédito privilegiado marítimo.⁹²³ El levantamiento puede efectuarse previa constitución de garantía sin que sea esto una renuncia de la defensa o reconocimiento o limitación de responsabilidades.⁹²⁴ Es pertinente citar que se contempla al re-embargo y la pluralidad de embargos, en función de la naturaleza y circunstancias del crédito marítimo⁹²⁵ y se puede aplicar al propietario, armador o fletador a casco desnudo, es decir acorde a la figura de operación del buque, en calidad de obligados.

⁹¹⁷ Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999; Ginebra, 12-MAR-1999; Ecuador con R.O. # 196 del 06-MAR-2014, Art. 1. Núm. 2.

C de C; Art. 895

⁹¹⁸ Se trata de una institución característica del derecho anglosajón, por el cual se atribuye al acreedor sobre la cosa sometida a un *mortgage*, un derecho de propiedad, condicionado al defecto de pago de la deuda a su vencimiento. Representa una transferencia de propiedad, condicionada por un pacto comisorio, según el cual, el incumplimiento del deudor produce automáticamente la adquisición de la propiedad por parte del acreedor, no dejando de ser un pacto de garantía. Viene a ser las veces de hipoteca en el Derecho anglosajón, la diferencia principal estriba que en la hipoteca no se da una transferencia de la propiedad de forma automática al incumplirse la deuda, sino que se sigue un proceso de realización del bien, en cambio, en el derecho anglosajón dicha figura posee un carácter y proceso distinto, aunque en esencia sean lo mismo. Celis Blomgren, Luis Gerardo; El tratamiento jurídico de los créditos marítimos privilegiados y la hipoteca naval: análisis comparativo del derecho salvadoreño y el Derecho Marítimo internacional.

Recuperado de la <https://www.tdx.cat/handle/10803/96376#page=95>

⁹¹⁹ Romero Balsandúa Luis, Derecho Marítimo, Editora Córdova, Córdova Argentina, 1996, pp. 488

⁹²⁰ Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas; art. 1, lit. I.

⁹²¹ Decisión del Acuerdo de Cartagena # 487 sobre Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques; R.O. # 259 del 05-FEB-2001, Art. 1, 37 y sgts.

⁹²² C de C; Art. 879

⁹²³ Decisión # 487, Art. 43

⁹²⁴ Decisión # 487, Art. 46

⁹²⁵ Decisión # 487, Art. 48

- 5) Se tiene a la “Retención”, resaltando que es una instancia o acción temporal, como uno de los derechos de un Estado respecto de un buque que se halle en posesión,⁹²⁶ pudiendo ser acorde a la norma para garantizar ciertos créditos privilegiados o privilegios marítimos, entonces el constructor y reparador gozan de este derecho:⁹²⁷ un constructor por créditos de su construcción; de un reparador o astillero por créditos de su reparación; pero, este derecho se extingue cuando el buque deja de estar en posesión del constructor o reparador de otra manera que como consecuencia de embargo preventivo o ejecución. Se especifica que puede cumplirse para la ejecución de una sentencia u otro instrumento ejecutorio.⁹²⁸

Se contempla tanto como ilícito si no es justificado en las normas que lo disponen siendo punible por tanto,⁹²⁹ así como una consideración lícita como medida cautelar temporal sobre los bienes al igual que el secuestro, incautación o prohibición de enajenar,⁹³⁰ así como como una medida de protección, en el caso de las armas de fuego⁹³¹ pero de igual forma se extingue en la sentencia, en que el juzgador establece la destinación o calidad del bien retenido sea con el comiso o la restitución⁹³², siendo esta una forma judicial de transferir el dominio de los bienes. Ecuador permite la retención por orden de otro Estado o potencia extranjera⁹³³ y al igual que en el caso del embargo el capitán debe prestar la misma acuciosidad en cuanto a los reportes y al cuidado de la nave, la carga y pasaje. También se cita al derecho de retención en el caso del salvamento de naves, contemplando a la par con los privilegios marítimos.⁹³⁴

- 6) En el “Decomiso” se tiene como “...la privación con carácter definitivo de bienes por decisión de un Tribunal o de otra autoridad competente...”,⁹³⁵ siendo de mayor gravedad que la incautación o embargo preventivo cuyo carácter es temporal y su consecuencia eventual, siendo el decomiso por tanto, un modo de adquirir el dominio.⁹³⁶

Se contempla internamente inclusive en aspectos ambientales, efectuándose sobre especies de vida silvestre, nativas, exóticas o invasoras, herramientas, equipos, medios de transporte y demás instrumentos utilizados para cometer la infracción ambiental.⁹³⁷ Se entiende esta aplicación, para efectuar una reintroducción a su hábitat y esto a costa del responsable o infractor, a criterio de los técnicos expertos en la materia, mientras que los productos maderables y no maderables que ya no

⁹²⁶ Convenio Internacional sobre privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993; Ginebra, Suiza, 06-MAY-1993; R.O. # 314 del 15-ABR-2004. Concordante con la Decisión # 487, Arts. 35 y 36

⁹²⁷ CdeC: Art. 925, 926

⁹²⁸ Convenio sobre el embargo preventivo de 1999, Art. 1, núm. 2.

⁹²⁹ COIP, Arts. 242 retención ilegal de aportes a la seguridad social; Art. 278 peculado en la retención arbitraria o generalizada de fondos o depósitos; Art. 298 defraudación tributaria, en la retención de documentos no autorizados; Art. 303 contemplados como agravante en delitos aduaneros; Art. 338 en usurpación y retención ilegal de mando; Art. 386 en contravenciones de tránsito la retención vehicular; Art. 475 en la retención de correspondencia.

⁹³⁰ COIP. Art. 549, C de C; Art. 984

⁹³¹ COIP, Art. 558; Ley de Armas, Art. 21.

⁹³² COIP, Art. 622

⁹³³ C de C, Art. 1172

⁹³⁴ C de C; Art. 1162

⁹³⁵ Convención de las Naciones Unidas contra la corrupción, Mérida, México, el 11-DIC-2003; Ecuador con D. E. # 340 R.O. # 76 del 05-AGO-2005 promulgada en el R.O.S. # 166 de 15-DIC-2005. Art. 2, lit. f., Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas; art. 1, lit. l., Convención contra la delincuencia organizada transnacional, Art. 2 lit. g., concordantemente se tiene en el Instructivo de cooperación penal internacional de la fiscalía; Resolución de la Fiscalía General del Estado # 20 del 25-MAR-2014; R.O.S. # 232 del 24-ABR-2014, Art. 2, lit. g.

⁹³⁶ Se amplía entonces los modos de adquirir el dominio a cargo del Estado en aspectos comerciales mediante el decomiso, sumado a la construcción de naves que es una forma originadora de dominio, según el CdeC, Art. 848.

⁹³⁷ CODA, Art.320, núm. 2.

pueden volver a introducirse, deben ser donados a grupos especiales, entidades públicas o privadas con fines sociales, sin fines de lucro, para evitar el deterioro o desecho.⁹³⁸

De igual forma, se contempla el decomiso previa declaración judicial para el caso de adquisición de naves por el acreedor, conforme a las reglas del Derecho Internacional,⁹³⁹ así como se especifica el decomiso de embarcaciones como medios de movilización o transporte, sus herramientas y equipos, que estén involucradas en infracciones muy graves en Galápagos, a más de la obligación de remediación de los daños ocasionados.⁹⁴⁰

En la norma pesquera se trata como incautación de la embarcación pesquera como sanción la acorde, a la gravedad de las infracciones, no obstante en la norma aclaratoria trata como decomiso, siendo la Autoridad Pesquera Nacional, el ente rector de pesca, que en caso de pesca ilegal deba emitir el procedimiento de valoración, conservación y destino sea su devolución o enajenación: venta directa, donación, subasta, incluyendo la pesca o capturas ilegales, y las artes de pesca, utilizadas y a los descartes o desechos que se produjeran.⁹⁴¹

En cuanto a armas, municiones, explosivos, accesorios, equipos e implementos utilizados por elementos subversivos, a la par con la incautación, se estipula el decomiso⁹⁴² y se remite a la norma penal, para su aplicación. El ente rector es el responsable de emitir las resoluciones pertinentes entre otras las de obsolescencia,⁹⁴³ el Comando Conjunto es el depositario así como los centros y subcentros de control de armas⁹⁴⁴ siendo responsables del decomiso que se lo emplea como una medida temporal⁹⁴⁵ al contemplar la entrega de un comprobante, entonces lo más adecuado es la consideración de incautación, dejando al decomiso como la disposición final emitida por la autoridad judicial pertinente. El decomiso se efectúa si no cuenta con el permiso de porte, pero se tergiversa incluso esta figura al especificar que por el mero transcurrir del tiempo, se vuelve definitivo.⁹⁴⁶

- 7) En el “Comiso Penal”⁹⁴⁷ de bienes como parte de las penas restrictivas de derechos de propiedad al igual que la multa y la destrucción de instrumentos o efectos de la infracción en la norma interna.⁹⁴⁸ Procede para delitos dolosos, excluyéndose a los

⁹³⁸ CODA, Art. 332

⁹³⁹ C de C, Art. 848

⁹⁴⁰ LOREG; Arts. 92 y 93

⁹⁴¹ LOPDAP; Art. 198; R-LOPDAP; Art. 67.17.

⁹⁴² Ley de Fabricación, Importación, Exportación, comercialización y Tenencia de Armas, Municiones, Explosivos y Accesorios; R.O. # 311 del 07-NOV-1980, Arts. 21, 34 y 35.

⁹⁴³ R-Ley de Armas; Ar. 4, lit. g.

⁹⁴⁴ R-Ley de Armas; Art. 5 y 6.

⁹⁴⁵ R-Ley de Armas; Art. 34, 88.

⁹⁴⁶ R-Ley de Armas; Art. 87 e innumerado a continuación del art. 102

⁹⁴⁷ En el Instructivo de Cooperación Penal Internacional de la Fiscalía General del Estado, en el cual se contempla el Formato Único de Asistencia Penal, abarcando entre otras a las disposiciones de la Convención Interamericana sobre Asistencia Mutua en Materia Penal, Nassau 1992; así como a las disposiciones de la Convención de 1988 contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, en las definiciones, Art. 2 lit. f, y Art. 2 lit. g., a la Incautación se coloca como Embargo Preventivo, que no está totalmente concordante con esta figura en el Derecho Marítimo, sin embargo, se la define como “...la prohibición temporal de transferir, convertir, enajenar o mover bienes, o la custodia o el control temporales de bienes por mandamiento expedido por un tribunal u otra autoridad competente...”; mientras que el Decomiso se entiende “...la privación con el carácter definitivo de bienes por decisión de un Tribunal o de otra autoridad competente...” Se considera el tratamiento especial para el caso del tráfico ilícito por mar, que fuere analizado al igual que para el caso de zonas y puertos francos. Resolución FGE # -20 del 25-MAR-2014; R.O.S. # 232 de 24-ABR-2014

⁹⁴⁸ COIP, Art. 69, núm. 2.

culposos, siendo aplicable a los bienes, instrumentos, productos o réditos en la comisión del delito. Debe existir varios elementos que legitimen su acción:

- a) Constatarse la orden de la autoridad competente a la entidad para el depósito, custodia, resguardo y administración de bienes;
 - b) Realizar el registro obligatorio en la Capitanía de Puerto Registro de Naves;
 - c) Considerar cubrir los costos de conservación y producción con su propio usufructo;
 - d) Considerar a:
 - (1) Bienes, fondos o activos o instrumentos, equipos y dispositivos informáticos utilizados para financiar o cometer una infracción penal o la acción preparatoria punible;
 - (2) Bienes, fondos o activos, contenido digital y productos que procedan de dicha infracción;
 - (3) Bienes fondos o activos y productos que se transforman o convierten los bienes provenientes de la infracción;
 - (4) El producto del delito que se mezcle con bienes adquiridos de fuentes lícitas, siendo objeto de la acción hasta el valor estimado del producto entremezclado;
 - (5) Ingresos u otros beneficios de los bienes y productos provenientes de la infracción.
 - e) Realizar el Avalúo Pericial para llegar a la venta de los bienes en subasta pública;
 - f) Contemplar al dinero en una cuenta especial;
 - g) Se podrá contemplar documentos bancarios, financieros o comerciales, sin obstaculizarse la acción por el sigilo bancario;
 - h) Se mantendrá esta figura hasta la sentencia definitiva: si es absolutoria se devuelve el dinero, pero si es condenatoria pasan a ser de propiedad del Estado, bajo la figura del comiso penal y éste los utilizará y distribuirá;
- 8) Otra figura que se observa, es la citada “Requisición” o “Requisición Militar”⁹⁴⁹, al presentarse una situación que sale de lo normal en el Estado, como un conflicto armado interno o internacional, agresión, grave conmoción interna, calamidad pública o desastres natural. Es aplicable para el caso de bienes patrimoniales y de servicios, y consiste en la disposición de bienes o servicios como parte de la declaratoria del Estado de Excepción mediante la decisión política de la máxima autoridad del Estado, esto es, debe existir en vigencia una declaración de excepcionalidad motivada.⁹⁵⁰ No hace distinción entre bienes de nacionales o extranjeros en cuanto a su aplicabilidad, -es decir, se acogería a una modernización de la figura de la angaria así como de presa marítima-, la retribución podrá ser entonces la de indemnización así como de compensación con el justiprecio⁹⁵¹ para bienes y servicios, respectivamente.

⁹⁴⁹ CRE, Art. 165, LSPYDE, Art. 37, RLSPE, Arts. 39 a 45; Ley de Seguridad Pública y del Estado, Art. 37.- De las requisiciones; Reglamento a la ley de seguridad pública y del Estado, Capítulo II: De la requisición, Arts. 39 a 45

⁹⁵⁰ CRE, Art. 164 a 166, que especifica que puede ser total o parcial en el territorio, y en casos de agresión, conflicto armado internacional o interno, grave conmoción interna calamidad pública o desastre natural para decretar el Estado de Excepción de donde podrá establecer la movilización o las requisiciones pertinentes. LSPE, Título VI Capítulo I, De los estados de excepción, Art.28 a 35,

⁹⁵¹ Ley de Seguridad Pública y del Estado; del 10-SEP-2009; R.O.S. # 35 de 28-SEP-2009, Art. 37: De las requisiciones, que amplía a bienes patrimoniales, así como a los servicios provistos por parte de nacionales o extranjeros.

Se puede disponer como parte de una movilización⁹⁵² que comprende las acciones para pasar de situaciones normales a hacer frente a las extraordinarias pero en forma temporal. Entonces, puede ser necesario la retención obligatoria o toma en préstamo de bienes patrimoniales o de servicios, -entregando una contraprestación, indemnización o compensación inmediatamente-, para hacer frente a dicha necesidad imperiosa. Por lo general su fundamento o propósito era la guerra, pero se ha cambiado la consideración a conflicto armado, abarcando también eventos especiales sean naturales o antrópicos, en que exista una afectación grande o generalizada a una población o al Estado.

El aporte, indemnización, compensación o contribución especial a la causa, podía ser de dos modos fijo o preestablecido, y, eventual o circunstancial; el primero se estipulaba en función a los propietarios de los bienes, por lo general a la tierra por permitir el coloniaje en su propiedad, y, el segundo, el eventual, para hacer frente a una causa perentoria, eventual, imprevista.

La aplicación en el ámbito marítimo, se lo ha contemplado para buques neutrales en aguas de jurisdicción o surtas en puerto, pasando al servicio del Estado, y, al finalizar la eventualidad o cesar su incidencia, debe ser reintegrado a su propietario, de ahí que se confunde con la figura del Derecho de Angaria. Su figura se mezcla también con situaciones de carácter contractual como las de explotación de buques, así como con aspectos de carácter civil como el la propiedad y sus formas de adquirir o extinguir la misma.

En la actualidad se necesita de un decreto de estado de excepción, la movilización y otras particularidades como son⁹⁵³:

- a) Designar autoridades responsables de su aplicación: civiles o militares;
- b) Establecer coordinador, encargado de cumplir y de legalizar las requisiciones;
- c) Emitir la orden escrita de requisición de bienes por escrito especificando la naturaleza y duración probable;
- d) El procedimiento y comisión revisora de reclamos;
- e) Para el caso de bienes patrimoniales:
 - (1) Hacer el inventario los bienes, especificando custodios y administradores;
 - (2) Establecer la modalidad de participación del Estado: administración directa o de terceros;
 - (3) Entregar el comprobante detallando: clase, estado de uso, valor del bien por triplicado;
 - (4) Contemplar que bienes no fungibles se devuelven y bienes fungibles se compensan;
 - (5) Establecer el costo estimado inicial, el costo de la compensación con su deterioro;
 - (6) Observar excepciones: bienes inembargables y bienes con inmunidad diplomática;
- f) Para el caso de prestación de servicios:
 - (1) Residentes de 18 a 65 años;

⁹⁵² LSPE, Art. 36, RLSPE, Arts. 35 a 38. Esta movilización puede ser total o parcial, comprende el paso de las actividades ordinarias a otras especiales en tiempo de crisis, conflicto u otra emergencia nacional, sea por eventos naturales o antrópicos, implicando la prestación forzosa de servicios individuales o colectivos, hasta su desmovilización, a los residentes, sean naturales o personas jurídicas, sin distinción de nacionalidad, sexo o condición, también ecuatorianos radicados en el exterior, presentándose ante el Jefe de Misión o Cónsul más cercano, solo se exceptúan si tiene inmunidad y los imposibilitados física o mentalmente.

⁹⁵³ Reglamento de Requisiciones, Acuerdo Ministerial # 24, del 07-SEP-2015; R.O.S. # 583 de 09-SEP-2015

- (2) Podrán prestar servicios en las Fuerzas Armadas;
 - (3) Determinar el valor del salario o remuneración y demás prestaciones;
 - (4) Establecer un administrador;
 - (5) Establecer el justo valor de los servicios;
 - (6) Excepciones quien tiene inmunidad e incapacidad física o mental;
- 9) Se confunde la figura de la requisición con el resultado o consecuencia jurídica de la misma que sería la “Requisa”,⁹⁵⁴ o sea parte del ámbito administrativo que considera como una expropiación forzosa, -incautación de bienes-, sin mediar indemnización como en el caso de la requisición, y que permite a las autoridades, en circunstancias especiales ser cubierto por el seguro marítimo que como parte de la navegación o de sus circunstancias especiales⁹⁵⁵ como estar detenido en puerto, que incluye requisamiento por orden de la autoridad administrativa, retención por orden de potencia extranjera, represalia y, en general, todos los casos fortuitos que ocurran en el mar, o bien, sea de carácter policiales y militares como guerra o en movilización total o parcial; la utilización de toda clase de bienes y servicios, industrias, prestaciones personales para satisfacer una necesidad imperiosa militar o con fines militares para la obtención de una ventaja militar.

Se la conoce como requisa militar y puede ser temporal o definitiva, teniendo variantes en tiempo de paz, así como en tiempos de conflicto, -contemplando a la guerra y a la movilización-. También se debe expresar la requisa de propiedad distinta a la requisa de uso, que no priva de la propiedad del bien incautado. Pese a que se indica que puede ser indemnizable, se contempla como prioridad el beneficio de la mayoría o generalidad por sobre el beneficio individual o del particular. Tal como se señala, que pese a ser anacrónica la figura, no implica impedimento en su aplicación, aunque se le busque llamar con una denominación distinta como incautación.⁹⁵⁶

Se le ha dado una consideración también como requisa, acogiendo una de sus acepciones, a la acción por la cual un agente de autoridad realiza una verificación o inspección -que puede llegar a ser hasta personal-, a fin de buscar elementos de carácter prohibido y en caso de encontrarlo, éstos los bienes requisados, pasan a la situación estipulada en cadena de custodia, por el agente aprehensor como primer respondiente o encargado de hacer llegar a la autoridad el conocimiento de dicha irregularidad, judicializando el hecho ilegítimo. En el ámbito marítimo se adecua al procedimiento de la partida de abordaje en ejercicio del derecho de visita e inspección contemplado en la CONVEMAR.

- 10) Es pertinente citar la figura del “Abandono de Naves” en virtud de la incidencia que ello conlleva, desde la consideración en cuanto a las responsabilidades del capitán y del personal de guardia de navegación.⁹⁵⁷ Por antonomasia, también

⁹⁵⁴ Para la RAE se tiene varias acepciones para la requisa: Adapt. del fr. *réquisition*. 1. f. Revista o inspección de las personas o de las dependencias de un establecimiento. 2. f. En tiempo de guerra, recuento y embargo que se hace de cosas necesarias. 3. f. Der. Expropiación por la autoridad competente de ciertos bienes de propiedad particular, aptos para las necesidades de interés público.

⁹⁵⁵ C de C, Art. 1172. Que incluye en el contrato de seguro marítimo, a falta de estipulación en contrario, al requisamiento por orden de la autoridad administrativa así también como los peligros derivados de las condiciones del tiempo, incendio, piratas, ladrones, asaltantes, capturas, naufragios, varamientos, abordajes, cambios forzados de ruta, apresamiento, saqueo, la retención por orden de potencia extranjera, represalia y todos los casos fortuitos que ocurran en el mar u otros medios.

⁹⁵⁶ Ídem, pp. 384. En el caso de México se aplicó la incautación de buques mercantes italianos para su explotación comercial por personal de la Marina Mexicana, luego fueron abanderados, es de suponerse que se efectuó la indemnización posterior, tal como se expresa.

⁹⁵⁷ Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, adoptado el 07-JUL-1978; R.O. # 991 del 02-AGO-1988; Apéndice de la Regla II/2; Apéndice de la Regla II/4, Apéndice de la Regla IV/1 que contempla las exigencias mínimas

abarca al abandono de la tripulación o gente de mar, especificando sus causales así como las garantías y asistencia financieras para el efecto, pero este hecho, distinto del abandono de personas contemplado como acto punible⁹⁵⁸ así como para el caso de mercancías, especialmente en materia aduanera⁹⁵⁹ acorde a sus modalidades tales como abandono expreso, tácito y definitivo.⁹⁶⁰

De igual forma se contempla como contravención si no existe justificación alguna⁹⁶¹ o también se cita como infracción el abandonar pasajeros en puertos extranjeros⁹⁶² o inclusive el abandono de animales, fauna urbana, incluyendo de compañía, en materia de protección ambiental.⁹⁶³ Se busca evitar las afectaciones acoplándose al criterio de abandono de infraestructura o equipamiento⁹⁶⁴ y su consideración de este tipo de hallazgo para la adopción de acciones ambientales e inclusive pudiéndose acoger *mutatis mutandis* a lo que se especifica como plan de cierre o abandono.⁹⁶⁵

Internamente, en el ámbito marítimo, se ha acogido los estándares internacionales y se contempla al abandono de naves como parte de los siniestros marítimos⁹⁶⁶ y consiguientemente ingresa al ámbito del seguro marítimo, como avería gruesa o común,⁹⁶⁷ o bien como pérdida total constructiva en el caso del objeto asegurado sea el buque.⁹⁶⁸ Sin embargo, ya el bien en esta condición, puede enmarcarse en lo que se contempla como peligro o amenaza a la seguridad de la navegación o bien de plataformas flotantes⁹⁶⁹ así como de servicios a la navegación como faros u otro tipo de infraestructura o superestructura del sistema de cultivo –boyas reflexivas, balizas, etc.- como en el caso de las concesiones para maricultura u oceanicultura,⁹⁷⁰ si el abandono ocurre en la mar, y por tanto, los Estados tienen la obligación de eliminar la amenaza.

En Galápagos, que tiene la prohibición especial de ZMES y ZE, la circunstancia de una embarcación abandonada se la contempla como chatarra, estando

para el capitán y la guardia de navegación, telefonistas, constantes en su formación especial como medidas de emergencia, así como de salvamento y manejo de embarcaciones de emergencia.

Convenio Internacional sobre el Trabajo Marítimo, 2006, Enmiendas del 2014; Norma A.1.4 Contratación y colocación, Norma A.1.4 - Contratación y colocación; Norma A.2.5: Repatriación, Pauta B2.5.1. Derecho a repatriación Pauta B2.5.2. Aplicación por los miembros; Norma A5.1.4 - Inspección y control de la aplicación

⁹⁵⁸ COIP, Art. 153 abandono de personas, Art. 250.3 Abandono de animales de compañía, Art. 337 abandono o inutilización de bienes, como puede ser el caso de buques de Estado

⁹⁵⁹ Regulaciones generales sobre el Abandono de Mercancías; Resolución SENA # 60 del 14-ENE-2016; R.O. R.O.E.E. # 819 del 11-ENE-2017, que ampara el abandono de mercancías que ingresen por vía marítima, amparadas por una Declaración Aduanera de Importación o en una solicitud de Desaduanamiento Directo o de Material de Uso Emergente, entendiéndose además al buque de estado como parte del territorio nacional.

⁹⁶⁰ Ídem, Art. 3.; Normativa tarifaria para los puertos comerciales del estado; R- DIGMER # 34; R.O. # 706 del 18-NOV-2002; II.3 Uso de zonas de almacenamiento

⁹⁶¹ LONGSPMEA, Art. 128

⁹⁶² LONGSPMEA, ART. 129

⁹⁶³ CODA, Art. 146

⁹⁶⁴ R CODA; Art. 501

⁹⁶⁵ R CODA; Art. 508

⁹⁶⁶ LONGSPMEA, Art. 5, núm. 35, lit. c.

⁹⁶⁷ C de C; Art. 1083 señala la avería simple, así como la avería gruesa o común que contempla a todos los daños y gastos extraordinarios e imprevistos que no se acojan a la avería simple.

⁹⁶⁸ C de C; Art. 1196 que señala la pérdida total constructiva si el objeto abandonado es debido a que la pérdida total efectiva pareciera inevitable sin incurrir en un gasto que exceda del valor de dicho objeto después de efectuado el desembolso.

⁹⁶⁹ Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, y el Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental; contemplan como parte de la eliminación gradual de las causas subyacentes del terrorismo, así como violaciones de los DDHH y libertades fundamentales, que bien podría abarcar en el caso de los buques en navegación.

⁹⁷⁰ Instructivo para el ordenamiento, control de concesiones y fomento de las actividades de maricultura en el Ecuador; A.M. MAGAP # 23; R.O. # 446 del 26-FEB-2015

expresamente prohibido⁹⁷¹ tanto para la RMG como para áreas terrestres PNG, en el caso del arribo de una embarcación de tal calidad y en el caso de presentarse, se contempla como desechos, inclusive al un buque.

El abandono del buque al tener efectos sobre el dominio,⁹⁷² por una parte extingue de un propietario para por otra asignar a un nuevo responsable tal calidad, previa resolución de la autoridad marítima responsable, -Capitán de Puerto- lo cual se constituye una forma derivada de transferir el dominio.

3. ADMINISTRACIÓN DE LA VIOLENCIA LEGAL

Para efectos del presente estudio, se pueden verificar niveles en la administración de la violencia legal mediante el empleo de la legítima defensa,⁹⁷³ siendo primero a la Comunidad Internacional organizada, acorde a las normas preestablecidas, el segundo al Estado, para el empleo de sus medios disponibles bajo lineamientos establecidos y al amparo de las normas y estándares internacionales; luego se contempla al buque la propia consideración individual como una legítima defensa o autodefensa grupal; y finalmente la legítima defensa personal o individual y estado de necesidad.

La sociedad políticamente y jurídicamente organizada, contemplando a todos los elementos de su poder nacional, considera como parte del poder marítimo y naval al buque de guerra, el ente del Estado que se encarga de la adopción de las decisiones del gobierno, para proteger sus acciones a emprender en el mar, en la forma más disuasiva y letal posible, con la conciencia plena del empleo de todo el buque como arma.

De ahí que, para los Estados en su accionar, el DIH establece restricciones a los métodos y medios de combate, a más de otras restricciones del Derecho Internacional aplicables, el tipo y grado de fuerza permitidos contra personas que no tienen derecho a la protección contra un ataque directo, no deben ser excesivos en relación con la necesidad de lograr el objetivo militar legítimo en las circunstancias del caso, considerando a los civiles como aquellos que participan directamente en hostilidades –como se vio previamente en los delitos de piratería y otros delitos asociados-, distintos de los legítimos combatientes, miembros de grupos armados organizados del Estado.⁹⁷⁴ Esta distinción permite aclarar la legitimidad en los niveles del uso de la fuerza.

Se establece una responsabilidad de protección, a la Comunidad Internacional, sobre tres pilares:⁹⁷⁵ responsabilidad de proteger incumbe primariamente al Estado; asistencia Internacional y formación de capacidades para brindar la reacción o respuesta; y, respuesta oportuna y decisiva, acorde a los Caps. VI y VIII de la Carta de la ONU y medidas

⁹⁷¹ LOREG; Art. 83

⁹⁷² LONGSPMEA, Art. 34

⁹⁷³ Se tiene el concepto de Legítima Defensa Preventiva o Interceptiva, en función de que, en la práctica, se limita a una reacción de fuerza contra un uso actual o inminente de fuerza, concepto muy extenso en relación con la protección de intereses vitales y cuya reacción es que debe contarse con elementos objetivos claros e irrefutables para tal acción; a diferencia de la interceptiva que se da cuando ya ha sido lanzado el ataque para neutralizarlo. Más amplitud se evidencia en el texto "El uso de la fuerza en el derecho internacional actual" AGUENA, 2004.

⁹⁷⁴ Meltzer, Niels; Guía Práctica para Interpretar la Noción de Participación Directa en las Hostilidades; Comité Internacional de la Cruz Roja; Ginebra Suiza; 2012; pp. 77.

⁹⁷⁵ Constante en el Documento Final de la Cumbre de 2005 el 16-SEP-2005 (A/RES/60/1) en que se contempla en el punto III. Paz y seguridad colectiva, el reconocimiento a las amenazas diversas y que exigen una respuesta urgente, colectiva y más decidida, al igual que la cooperación para hacerlas frente, contemplando que estas amenazas no distinguen fronteras nacionales, por lo cual reconoce la interdependencia y globalización y por consiguiente el alcanzar consensos en materia de seguridad, desarrollo, paz y DDHH.

coercitivas Cap. VII, el uso de la fuerza, si los mecanismos pacíficos son inadecuados, debiendo ser autorizado el empleo por el Consejo de Seguridad de la ONU.

El uso de la fuerza en el marco de la responsabilidad de proteger es mucho más complejo, pudiendo estipular la conformación de fuerzas multinacionales, establecer zonas de seguridad, imposición de prohibiciones de vuelos, presencia militar para protección o disuasión, cualquier otro mecanismo que determine el Consejo de Seguridad. Se ha contemplado cierto tipo de acciones como ilícitos en normas internacionales: piratería, terrorismo, delincuencia organizada transnacional, Pesca INDNR tanto en la CONVEMAR, en una serie de normas internacionales.

Claro está que en el Derecho Internacional se contempla a la legítima defensa como el mecanismo de un Estado para defenderse de un ataque armado, como una de las acciones ilegítimas de otro sujeto de derecho internacional,⁹⁷⁶ de igual forma, en su consideración de la exclusión de la antijuridicidad, en que junto con el estado de necesidad y el cumplimiento del deber legal de un agente del orden,⁹⁷⁷ se constituyen como justificación, excusa o eximente de responsabilidad en el derecho penal interno, si se actúa en defensa de un derecho propio o de terceros y si existe la necesidad racional de repeler o defenderse de una agresión presente, ilegítima, que no fue provocada por el éste,⁹⁷⁸ siempre y cuando no exista exceso en su aplicación.

En la presente investigación, se evidenciará las similitudes *mutatis mutandis* entre las dos ramas del derecho, y, para efectos de una mejor verificación de su accionar en el ámbito marítimo se lo trata en forma continuativa, tanto como legítima defensa comunitaria y estatal, así como la legítima defensa individual y colectiva. Cabe la consideración de consiliencia en aplicación del Derecho Marítimo en este ámbito, debido a que se debe entender y aplicar tanto normas de derecho internacional como interno, de derecho público como privado, de derecho penal como administrativo, para un adecuado ejercicio, seguimiento y control, en la búsqueda del bien común, como el fin último del derecho.

a. Legítima defensa comunitaria y estatal

Pese a la prohibición general, el uso de la fuerza en las relaciones entre Estados⁹⁷⁹ se está modificando por el uso de medios normalmente no empleados anteriormente como parte de un conflicto, un buque civil, mercante o comercial, más aún, como un arma misma. Sin embargo, pese al mandato de que todos los miembros de la ONU resuelvan sus disputas en forma pacífica, es decir, se abstengan del empleo de la fuerza, se contemplan los aspectos legítimos para su empleo por un Estado: el efectuado bajo las órdenes del Consejo de

⁹⁷⁶ En la Carta de la ONU, Art. 51 se contempla a la legítima defensa aunque sin especificarse si proviene de otro Estado o de algún otro sujeto del derecho internacional, concordante con el Art. 19 de la Carta de la OEA, en que se especifica que debe estar acorde a los tratados vigentes o en cumplimiento de dichos tratados, pero la OEA la amplía en cuanto al Art. 26 que especifica la inviolabilidad o la integridad del territorio o la soberanía a más de la independencia política de un Estado Americano, resaltando cuatro aspectos: ataque armado, agresión que no sea ataque armado, conflicto extracontinental, y, conflicto entre dos o más Estados Americanos, y, cualquier hecho o situación que pueda poner en peligro la paz de América.

⁹⁷⁷ En el COIP, Art. 30 Causas de exclusión de la antijuridicidad, expresan las tres causales de exclusión de antijuridicidad: legítima defensa, estado de necesidad y luego fue sumado el agregado Art. 30.1 Cumplimiento del deber legal de la o el servidor de la Policía Nacional y de Seguridad Penitenciaria

⁹⁷⁸ En el COIP, se diferencian los tres aspectos de exclusión, tanto para la legítima defensa, Art. 33 expresa sus tres requisitos: 1. Que la agresión sea actual e ilegítima, 2. Que exista una necesidad racional de defensa, y, 3. Que no haya existido provocación suficiente por parte del que actuó en defensa del derecho. Para el estado de necesidad en el art. 32, señala los tres requisitos: 1. Que este en real y actual peligro el derecho protegido, 2. Que el resultado no sea mayor que el que se quiso evitar, y, 3. Que no haya otro medio practicable y menos perjudicial para defenderlo. Y, para el cumplimiento del deber legal amparado en su misión constitucional, para proteger derechos propios o de terceros, de igual forma con tres requisitos: 1. Que se realice en actos de servicio, 2. Observe el uso progresivo, proporcional y racional de la fuerza, y, 3. Si existe amenaza o riesgo inminente a la vida de personas o para proteger un bien jurídico.

⁹⁷⁹ Carta de las Naciones Unidas, Art. 2(4) Prohibición general contra el uso de la fuerza

Seguridad, acorde con el Capítulo VII para casos de amenaza a la paz, quebrantamiento de la paz o actos de agresión.

Como parte del primer aspecto se puede observar como la legítima defensa de la Comunidad Internacional, de un aliado o de la seguridad colectiva, a aquel que se realiza en función de un mandato del Consejo de Seguridad de la ONU, sea por haber determinado una amenaza a la paz, un quebrantamiento de la paz o acto de agresión,⁹⁸⁰ o bien, sea en virtud de acuerdos regionales, en aspectos relacionados con el mantenimiento de la paz y seguridad internacionales,⁹⁸¹ pero, resaltando, bajo disposición del Consejo de Seguridad, no independientemente por un Estado.

En esta consideración, el ejercicio del uso de la fuerza podrá hacerse por parte de medios y personal de otros Estados en salvaguarda de la seguridad colectiva o de un aliado, buscando individualmente un arreglo pacífico de las controversias previamente,⁹⁸² o bien, con la aplicación de medidas que no impliquen el uso de la fuerza armada o inclusive, con acciones que impliquen demostración de fuerza como el bloqueo y otras operaciones militares de los Estados parte de la ONU.⁹⁸³ En primera instancia se establece medidas que no implican el uso de la fuerza armada, pero, si considera inadecuado lo anterior, podrá ejercerse por medio de la fuerza las acciones pertinentes para restablecer la paz internacional.⁹⁸⁴ Esta acción se puede instaurar a instancia del Consejo de Seguridad.

Esta figura bien pudo haberse efectivizado en función de las afectaciones por flotas extranjeras en las aguas del continente americano, mediante el empleo de buques de milicias -que no se puede verificar, si se tratan de buques de Estado o posibles infractores pseudo-piratas- lo cual derivó en resoluciones del Consejo de Seguridad, precisamente por violación a la no amenaza al uso de la fuerza o cualquier otra forma incompatible a los propósitos de las Naciones Unidas⁹⁸⁵ por parte de los Estados de dichas flotas, bajo responsabilidad de control.

La segunda consideración para el uso de la fuerza, es aquella que acoge el art. 51, en que, al verse atacado, especifica el derecho inmanente para la legítima defensa, sea individual o colectiva, pero de los Estados, hasta que el Consejo de Seguridad pueda adoptar las acciones más adecuadas, debiendo por tanto poner en su conocimiento inmediatamente para tal efecto. De ahí es que se debe mantener en estudio, en vigencia y permanentemente actualizadas, las normas del *Ius ad bellum*, en el aspecto del empleo de la fuerza contra amenazas tradicionales.⁹⁸⁶

⁹⁸⁰ Carta de la ONU, Art. 39, que especifica la aplicación medidas que no impliquen el uso de la fuerza armada, y en caso de ser ineficientes, pudiendo hacerlo mediante fuerzas aéreas, navales o terrestres, todo esto luego de instar al cumplimiento de medidas provisionales necesarias, en la parte naval se especifican el bloqueo, demostraciones y otras operaciones efectuadas por las fuerzas.

⁹⁸¹ Carta de la ONU, Art. 52

⁹⁸² Carta de la ONU, Art. 33

⁹⁸³ Carta de la ONU, Art. 41 en el caso de las medidas que no impliquen el uso de la fuerza armada o Art. 42 mediante operaciones militares o navales en este caso.

⁹⁸⁴ Carta de la ONU, Art. 42, 45, 46.

⁹⁸⁵ Carta d la ONU, Art. 2. Núm. 4 que trata sobre el principio de abstenerse a la amenaza al uso de la fuerza contra la integridad territorial que es en este caso el buque designado para el propósito de control.

⁹⁸⁶ Para el caso de la acción entre Estados, o bien de la acción colectiva de la Organización Internacional ante un solo Estado, o bien de la Comunidad Internacional para proteger poblaciones como Operaciones de Mantenimiento de Paz.

No se contempla aspectos de uso de la fuerza en especial de la ONU como el caso de Ruanda o Bosnia y que evidenciaron falencias en los aspectos del uso de la fuerza para proteger a las poblaciones. Un amplio reporte y análisis se puede visualizar en el informe presentado por el Secretario General de la ONU "La caída de Srebrenica" A/54/549 del 15-NOV-1999.

En el caso de Kosovo se produjo acciones de Intervención Humanitaria, en 1999, que no contó con la autorización previa del Consejo de Seguridad, contrario al acatamiento de los principios generales del Derecho Internacional lo cual derivaría en el ahondamiento de la Intervención Humanitaria. De lo indicado, se puede abstraer tres hechos para la aceptación de la responsabilidad de proteger:

Por lo general al tratarse de las relaciones internacionales,⁹⁸⁷ se visualizan las amenazas de tipo asimétrico o contemporáneas -aquellas que no se las había considerado consuetudinariamente sino que, por el avance y desarrollo de los pueblos, se ha venido estipulando para hacer frente a amenazas o riesgos antes no contemplados- como se ha constituido la delincuencia organizada que prácticamente engloba a todos los delitos, dado que su consumación, más aún en el mar, adquiere y resalta la tónica de transnacional.

Es entonces que, para enfrentar estos ilícitos y su empleo ilegal de la fuerza, se hace necesaria la participación de la acción de los Estados y en el mar -cualquier área contemplada en AI y MT, se deja en potestad de los ER; y, en ZEE y AM, e inclusive en la PC y ZONA; se asigna esa función a los buques de guerra de los Estados- por ende la gestión oficial recae en la acción de los agentes asignados a los buques de guerra, asumiendo también la jurisdicción sobre el acto ilícito y el juzgamiento correspondiente a los infractores, siguiendo el procedimiento estipulado. Es precisamente en esta acción en que se verifica el derecho de visita e inspección que debe eventualmente ejercerse el uso legal, legítimo y necesario de la fuerza ante terceros no representantes de sus Estados. El uso de la fuerza legal bajo esta consideración se debe considerar en dos ámbitos el individual o personal y el colectivo o de la unidad naval.

Acorde a las reglas contempladas como doctrinarias, en el Manual de Sanremo sobre Reglas de Enfrentamiento⁹⁸⁸, se acoge la autodefensa nacional, acorde al Art. 51 de la Carta de la ONU; la autodefensa de una Unidad o grupo de unidades del Estado, para algunos estados se lo considera un derecho así como una obligación, y en otros se limita a las decisiones de las autoridades competentes; y, la autodefensa de un Individuo⁹⁸⁹ que señala que inclusive en aspectos militares, pueden limitar la autodefensa individual en forma similar a la de una Unidad Naval. El uso de la fuerza en estos aspectos navales les supedita a las limitaciones promulgadas en la medida que lo permita el tiempo y las circunstancias operacionales, debiendo estar en capacidad de retirarse o cesar las acciones amenazantes.

El empleo de las Reglas de Enfrentamiento, tiene propósitos simultáneos, así el proveer una guía a las máximas autoridades gubernamentales y a los comandantes subordinados sobre las acciones a emprender, constituyéndose en un mecanismo de control para la transición de circunstancias de paz, crisis a las de conflicto, y, facilita el planeamiento militar con la optimización de los medios a emplear.⁹⁹⁰

-
1. Informe de la Comisión Internacional y Soberanía de los Estados, ICISS establecida en Canadá: "*The Responsibility to Protect*", disponible en www.globalr2p.org/resources/298;
 2. Informe del Grupo de Alto Nivel en 2004 sobre las amenazas, desafíos y cambios "Un mundo más seguro: la responsabilidad que compartimos (A/59/565)"; y
 3. Informe del Secretario General de la ONU: "Un concepto más amplio de la libertad: desarrollo, seguridad y derechos humanos para todos (A/59/2005)"

⁹⁸⁷ Se contempla las acciones de protección de excesos para las Naciones y que se consideraron como de competencia de la Corte Penal Internacional, Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional, Art. 5 que contempla los crímenes de guerra, lesa humanidad, genocidio, y agresión, con las especificidades de los arts. 6, 7 y 8.

⁹⁸⁸ Reglas de Enfrentamiento, Respuestas Pre-Planeadas, Procedimientos Operativos Estándar, o simplemente ROE por sus siglas en inglés, *Rules of Engagement ROE*, son las herramientas utilizadas para regular el uso de la fuerza militar, siendo la piedra angular del DOPER. Están basadas en los tratados y en la costumbre internacional, y los principios relacionados con el uso de la Autodefensa, considerando que las leyes de la guerra son variadas y complejas. Difiere doctrinariamente de las Normas de Comportamiento o Normas de Conducta, en cuanto a la aplicación orientada a actividades policiales, en que se presenta una gran cantidad de alternativas para la gradación de las acciones a adoptar por los funcionarios de la ley.

⁹⁸⁹ "Manual de Sanremo sobre Reglas de Enfrentamiento", preparado por Cole, Alan y otros, bajo los auspicios del Instituto Internacional de Derecho Humanitario; Sanremo, Italia; 2009, pp. 3, 31 a 41.

⁹⁹⁰ *Operational Law Handbook; International and Operational Law Department; The Judge Advocate General's Legal Center & School*, U.S.Army; Charlottesville, Virginia; 2010, pp. 73

Su utilización se efectúa para prevenir o evitar el ataque inminente si otras alternativas se han agotado, no están disponibles o son insuficientes para la defensa de las fuerzas o unidades, en tales circunstancias y solo si existe un acto hostil o intención hostil,⁹⁹¹ debiendo ser empleadas las acciones de las ROE en forma proporcional lo cual significa que la naturaleza, duración y alcance de la fuerza empleada no debe exceder lo que se requiere.⁹⁹²

b. Legítima defensa personal y de la unidad naval

Existe una gran falencia en el uso de la fuerza como se explicó ya, en cuanto a lo expresado en la CONVEMAR, en la Convención de Palermo de 2000 y en la Convenio de Nueva York de 1988, especialmente en el aspecto del ejercicio de la Autoridad Marítima en el mar, no se hacen especificaciones y por tanto, se deja a la consuetudianidad o a las técnicas, protocolos y procedimientos derivados de dichas técnicas, en aplicación del principio de la Responsabilidad de Proteger, de ahí que es pertinente contemplar su evolución, buscando zanjar los vacíos y ambigüedades en relación con el uso de la fuerza.

En igualdad de consideraciones, ahora en principio acorde al derecho interno y que se acude en el Derecho Internacional, de acuerdo con las circunstancias, la situación y el mandato emitido. Se puede expresar que existen los cinco niveles en el uso de la fuerza, incrementándose acorde a las circunstancias, -pero dejando en claro que siempre debe estar en un nivel superior la acción del Estado frente al resto de la sociedad- debiendo inclusive tener en cuenta cierto tipo de acciones previas como el identificarse como agente del Estado, encargado de hacer cumplir la ley, dar aviso de que posee armas letales y podrá hacer uso, así como, dar tiempo suficiente para que emita una respuesta a la advertencia, siendo obviado si la demora pueda provocar la muerte o heridas graves al funcionario u otras personas.⁹⁹³

Estos cinco niveles, al igual que sus acciones, se pueden verificar:

- 1) Mera presencia:
 - a) Personal: el uso del uniforme en el funcionario del Estado, agente oficial del Estado o funcionario encargado de hacer cumplir la ley.
 - b) De la Unidad Naval: la navegación disuasiva del buque de guerra o de estado, con los signos distintivos exteriores claros del buque de guerra, denotando la acción oficial del Estado.
- 2) Empleo de la verbalización:
 - a) Personal: las órdenes y disposiciones impartidas por el agente o funcionario encargado para cumplir el procedimiento evitando riesgos innecesarios.
 - b) De la Unidad Naval: las comunicaciones empleando distintos medios VHF, HF, banderolas, altoparlantes, sirenas, pito, luces, que el buque

⁹⁹¹ Acto hostil se contempla como ataque e intención hostil demostrada a la amenaza de un ataque inminente, acorde al Manual de Sanremo

⁹⁹² Se resalta que la proporcionalidad en la autodefensa no debe confundirse con la proporcionalidad en el conflicto armado internacional, que está relacionado con los intentos por minimizar el daño colateral, ídem, pp. 4. En dicho Manual de Sanremo, se especifican dos circunstancias para el empleo del uso de la fuerza, tiempos de paz y durante un conflicto armado, siendo pertinente la primera consideración, es decir, primero en legítima defensa, también en ejercicio del cumplimiento de la ley y finalmente en operaciones específicamente autorizadas por la Autoridad Nacional o el Consejo de Seguridad de la ONU. Se resalta que la fuerza razonable puede ejercerse dentro de los límites del derecho interno e internacional relevante. Se han asignado las acciones especificadas para la autodefensa o defensa de otros las series 10, siendo las series de la 20 a la 140 para el caso del cumplimiento de la misión.

⁹⁹³ "Manual de Derechos Humanos DM F-04"; Fuerzas Armadas del Ecuador, Comando Conjunto; Quito Ecuador, 2016, pp. 158

emplea para captar la atención y comunicar la acción requerida a otro buque.

- 3) Empleo de técnicas blandas:
 - a) Personal: el uso de cierto tipo de actos aturdidores o neutralizantes empleados en contra de otro individuo reticente o en franca rebeldía del cumplimiento de las disposiciones emitidas.
 - b) De la Unidad Naval: la realización de las maniobras por parte del buque para conducir al otro a la acción requerida, o bien, para anular la acción en ejecución del buque. Se contempla, en cuanto al empleo de más de una unidad naval, las tres acciones:⁹⁹⁴
 - (1) Distracción: empleo de señuelos para inducir a ejecutar movimientos en falso o que le ocasione un desbalance temporal que limite su libertad de acción;
 - (2) Dispersión: acorde a las acciones requeridas para neutralizar la amenaza de un grupo de buques aparentemente infractores; y,
 - (3) Dislocamiento: en el aspecto psicológico de la tripulación del buque.
- 4) Empleo de material no letal:
 - a) Personal: el uso de ciertos bienes en calidad de elementos de apoyo para neutralizar la amenaza y evitar un mal mayor o de consecuencias más graves.
 - b) De la Unidad Naval: en el caso de los buques, el empleo de tales materiales, viene a ser el uso de bengalas: *flares*,⁹⁹⁵ *chaffs*,⁹⁹⁶ que van a señalar una acción en forma clara al otro buque.
- 5) Empleo de armamento letal:
 - a) Personal: el empleo de armas de fuego o armas blancas, especialmente el derecho para defenderse de alguna agresión individual que podría acarrear consecuencias letales en otro, en este caso en el agente del orden.
 - b) De la Unidad Naval: el empleo de armamento de dotación, en defensa de actos de agresión o ataque inminente, sea en dirección a la parte delantera de la proa o a la parte del castillo o popa, en donde se encuentra la propela o pala, -el mecanismo de dirección del buque-, buscando anular la continuidad de sus acciones. También se está brindando la consideración letal al empleo de la misma nave, en su maniobra, como arma letal.

Para el caso de la doctrina, se contempla una comparación entre el uso de los niveles de fuerza frente a las circunstancias de respuesta o reacción de la otra parte, la accionada o incoada,⁹⁹⁷ así en:

- 1) En normalidad, la mera presencia del funcionario encargado de hacer cumplir la ley,
- 2) En caso de una oposición cooperativa, la sola verbalización;

⁹⁹⁴ De Izcue Amillas Carlos y otros; "Apuntes de Estrategia Operacional"; Oficina de Desarrollo Bibliográfico de la Marina, Callao, Perú, 2009, pp. 70.

⁹⁹⁵ *Flares* son elementos que generan una firma térmica que excede a la de los motores de un avión, se lo emplea también para llamar la atención de parte de una aeronave se contempla también como Señuelos.

⁹⁹⁶ *Chaffs* son señuelos de radar, pequeñas láminas reflectoras o dipolos considerados como una contramedida de radar, utilizada como medida de autodefensa por los buques ante una amenaza con radar propio o bien inclusive para el caso de aeronaves es una señal de auxilio. Pueden ser de Confusión, Distracción, o, Seducción si, trata de encubrir la posición real, genera blancos falsos alrededor de la posición real, o, engañar a los sistemas de radar inmediato como los de los misiles, creando un centro de masa mayor al de la unidad naval protegida.

⁹⁹⁷ Manual de Derechos Humanos, DM F-04; Fuerzas Armadas del Ecuador, Comando Conjunto; DIEDMIL, Quito, Ecuador; Junio-2016; pp. 158.

- 3) Si se tiene resistencia pasiva, o es renuente a cumplir disposiciones, el control de contacto;
- 4) Si presenta resistencia activa, se procede con el control físico;
- 5) Si efectúa agresión no letal, se emplea técnicas defensivas no letales; y,
- 6) En caso de agresión letal, se debe emplear la fuerza potencialmente letal.

En otra consideración, acorde a la doctrina de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, UNDOC, en su Manual para Profesionales de la Justicia Penal,⁹⁹⁸ resalta el empleo del grado mínimo de fuerza necesaria, pero también expone que si las circunstancias exigen su intensificación, no se debe sobrepasar la necesaria para disuadir a quien intente llevar a cabo acciones de fuerza ilegítima o neutralizar dicha amenaza. Se especifican estas acciones operacionales como:

- 1) Actitud del oficial;
- 2) Advertencias verbales y señales;
- 3) Porte y exhibición de armas u otros medios de disuasión;
- 4) Presión física leve;
- 5) Presión física fuerte;
- 6) Empleo de medios no letales;
- 7) Disparos de advertencia; y,
- 8) Empleo de armas letales.

Existiendo acciones de soporte o apoyo como:

- 1) Efectuar el registro previo,
- 2) Tomar fotografías, videos o filmación de los detalles de la acción,
- 3) Efectuar la atención, ayuda y valoración médica;
- 4) Levantar el formato o acta de cadena de custodia de bienes;
- 5) Realizar el parte o informe de aprehensión de personal; y,
- 6) Entregar a los aprehendidos y bienes dejando la constancia de recepción.

Se debe tener presente que se debe evitar la extralimitación en el ejercicio del acto de servicio, lo cual puede ser punible, para finalmente contemplar tanto a los bienes retenidos -acorde a lo resaltado en las distintas denominación o figuras jurídicas que incide en los bienes decomisados o incautados- el inicio de la cadena de custodia con el acta o formato de cadena de custodia respectiva, así como, la entrega inmediata de los aprehendidos a la policía o fiscalía junto con el parte o informe de aprehensión correspondiente, lo cual otorga la calidad de agente aprehensor y por tanto primer responsable. El tiempo de entrega es importante para evitar la vulneración del debido proceso, debiendo comunicar al mando militar o naval, a más de la policía y fiscalía en el caso de ser imposible cumplir su entrega en las 24 horas posteriores justificando motivadamente,⁹⁹⁹ lo cual se da en forma general en aspectos marítimos.

Es pertinente resaltar además que se hace necesario contemplar dos aspectos formales que tienen incidencia en las acciones de prosecución procesal y es la atención o ayuda médica a todo herido, lo más pronto posible, debiendo contar con personal médico o paramédico en el grupo que tomará acción sea como patrulla o bien abordaje para ejercer el derecho de inspección y visita. Y de igual forma el registro tanto de los procedimientos efectuados en

⁹⁹⁸ UNODC; "Delincuencia Marítima: Manual para los Profesionales de la Justicia Penal"; pp. 105

⁹⁹⁹ Manual DM F-04, pp. 162

dicha acción, así como en los reportes posteriores, proveyendo el respaldo y garantía de la acción oficial y del uso de los métodos y técnicas más adecuadas.¹⁰⁰⁰ Salvo lo contemplado en la aplicación excesiva, y que se constituye extralimitación en la ejecución de un acto de servicio o infracción punible,¹⁰⁰¹ si se amenaza o lesiona sin causa justa un bien jurídico protegido, se pueden presentar tres circunstancias excluyentes de la antijuridicidad, es decir, no atribuye responsabilidad, que en orden de gravedad en el bien jurídico a defender por una parte o de la protección, por otra, se contempla:

- 1) Estado de Necesidad, contemplada tanto en el derecho interno como en el derecho internacional como exclusión de responsabilidad.¹⁰⁰² Es una figura previa y complementaria, teniendo por tal, que para proteger un derecho sea propio o ajeno, ocasione daño o lesión en otra persona, de donde se desprenden los requisitos:
 - a) El derecho protegido está en peligro actual y real,
 - b) Que el resultado de la protección no sea mayor que el daño que se buscaba evitar; y,
 - c) Que no exista otro medio practicable y menos perjudicial para defender el derecho.¹⁰⁰³
- 2) Legítima defensa personal, que de igual forma tanto en el derecho interno que es donde se vivifica en gran medida, como en el derecho internacional acorde al mandato y a la autorización emitida por su Estado. Se considera excluyente de responsabilidad, solo si tiene un origen adecuado, legítimo, legal, lícito. Se la puede considerar como aquella respuesta que, sin mediar provocación, se la efectúa para poner fin a una agresión actual e ilegítima, valiéndose del empleo o del uso de la fuerza en defensa y en forma racional, de donde se exponen sus requisitos:
 - a) Presencia de una agresión actual e ilegítima;
 - b) Necesidad racional de presentar la defensa; y,
 - c) Falta de provocación suficiente por parte de quien actúa en defensa del derecho.¹⁰⁰⁴
- 3) Cumplimiento de una orden legítima de autoridad competente que, partiendo del derecho interno, guarda relación con el mandato emitido para el uso de la fuerza, mediante el documento en que el Estado asigna la responsabilidad de un militar a un comando de otro Estado. Excluye la antijuridicidad de una conducta y por ende de sus actos o acciones. La orden de dicha autoridad competente debe ser expresa o inclusive del cumplimiento de un deber legal. En cuanto al cumplimiento del deber legal, también se considera los actos que causen lesión, daño o muerte si confluyen los siguientes requisitos:
 - a) Que se realice en actos del servicio;
 - b) Que observe el uso legal, progresivo, proporcional y racional de la fuerza, y,
 - c) Que exista la amenaza o riesgo inminente a la vida de terceros o la propia o inclusive para proteger un bien jurídico.¹⁰⁰⁵

Para que una orden relacionada con el servicio, que debe ser cumplida sin discusión ni replica, sea adecuada, en términos doctrinarios, para que sea válida debe ser clara, concreta,

¹⁰⁰⁰ Manual DM F-04, pp. 159

¹⁰⁰¹ COIP, Art. 293

¹⁰⁰² El estado de necesidad es causa de exclusión del delito internacional, según el Art. 25 del articulado sobre la responsabilidad internacional del Estado por hecho ilícito adoptado por la Comisión de Derecho Internacional en 2001, o a la institución del derecho interno. En todo caso, también debería tenerse en cuenta la justificación "internacional" (el comentario al proyecto de artículos también menciona situaciones en las que está en juego el ejercicio de funciones coercitivas por parte del Estado ribereño, por ejemplo en referencia al accidente de Torrey Canyon).

¹⁰⁰³ COIP, Art. 32

¹⁰⁰⁴ COIP, Art. 33

¹⁰⁰⁵ COIP, Art. 30

precisa, legales y presentar los requisitos siguientes: Legítima, es decir que provenga de una autoridad con su origen adecuado o correcto; Lícita: que no se disponga aspectos contemplados como ilícitos en las normas; Legal: que está amparada en el mandato jurídico de hacer, permitir o no hacer algo; y, Pertinente: que esté directamente relacionada con el objeto o su razón de ser.

Mientras que también se contemplan las acciones a seguir en el caso de que se emita una orden defectuosa, mal emitida, irregular, ilegal, ilícita o ilegítima, debiendo en orden de su temporalidad no de su importancia, debiendo adoptarse las siguientes acciones:

- 1) Solicitar que la orden sea repetida, podría haber sido una mala interpretación o escucha del receptor de la orden emitida;
- 2) Solicitar que la orden sea aclarada o replanteada, o bien que sea parafraseada o bien expresada, en otros términos;
- 3) Solicitar que la orden sea puesta por escrito, en virtud de que las órdenes verbales solo causan efecto en cuanto se refieren a las actividades relacionadas con el régimen diario de labores que se debe ejecutarse, por lo cual amerita inmediatez y por tanto ser cumplidas sin opción a réplica alguna;¹⁰⁰⁶
- 4) Exponer la razón de las incongruencias o no concordancias resaltando las causas por las cuales el receptor de la orden considera y expone como una orden irregular y por tanto que amerita que esta orden sea reconsiderada; y,
- 5) Efectuar las acciones inmediatas, de mantenerse la orden, en forma expresa y directa:
 - a) Expresar la negativa al cumplimiento de la orden irregular;¹⁰⁰⁷
 - b) Comunicar o dar parte al escalón superior jerárquico inmediato;
 - c) Comunicar al abogado operacional o asesor jurídico; y,
 - d) Presentar la denuncia ante las autoridades judiciales por la orden emitida en forma irregular.¹⁰⁰⁸

El motivo de antijuridicidad en aspecto penal, para la legítima defensa individual o personal, defensa legítima de terceros y de la propiedad, o para el caso de infracciones en flagrancia, como prioridad para el agente encargado de hacer cumplir la ley, se coloca la integridad y el bienestar del aprehendido –no deben ser objeto de tortura, intimidación, ofensas, lesiones, maltrato o abusos-, pudiendo emplearse la fuerza para mantener la seguridad, el orden o corra peligro la integridad física de otras personas; una actitud hostil e inminente contra la vida o integridad física de terceros por parte de los aprehendidos, puede dar lugar al empleo de la fuerza, pese a tener la calidad de aprehendidos, esté en fuga

¹⁰⁰⁶ Reglamento Sustitutivo al Reglamento de Disciplina Militar, Acuerdo Ministerial MIDENA # 1909 del 15-DIC-2008; publicado en Orden General Ministerial, enmendado. Art. 4.

¹⁰⁰⁷ En vista de que el incumplimiento da lugar a que se configure el delito de insubordinación, COIP, Art. 343 si efectúa las acciones siguientes:

1. Rechace, impida, o se resista violentamente al cumplimiento de orden legítima del servicio.
2. Amenace, ofenda o ultraje a un superior.
3. Hierda o lesione a un superior, en actos de servicio.
4. Ordene la movilización de la tropa armada de una unidad, reparto o instalación, sin orden superior legítima

¹⁰⁰⁸ Debiendo darse cumplimiento a las normas internas en el caso de la Armada del Ecuador se ha contemplado un ente responsable de la prosecución de todo tipo de procesos judiciales, el Centro de Patrocinio Institucional, responsable de la correcta actuación de los integrantes de la Armada en acciones relacionadas con actos de servicio, acorde a la Directiva General Permanente COGMAR-JUR-001-2021-O del 23 de junio de 2021, que contiene las normas para el patrocinio institucional, dentro de la Disposiciones B. Específicas, núm. 7, se dispone al Centro de Patrocinio Institucional lo siguiente: "Asumir el Patrocinio Judicial de todas las causas o procesos, en todas las disciplinas del derecho, que se encuentran en trámite o que se encuentran en contra de la Armada del Ecuador..."; de la misma manera establece que, al señor Comandante General de la Armada le corresponde autorizar el Patrocinio Institucional, así como de manera exclusiva y excluyente realizar el control del trámite de las causas.

o tenga la calidad de fugitivo.¹⁰⁰⁹ Para el caso de la legítima defensa del Estado y sus bienes sensibles, como es la operación de sus buques en la mar, se debe expresar el concepto dado por la Cruz Roja que expresa que acorde a la Carta de la ONU.¹⁰¹⁰

Las circunstancias citadas son solo para el caso de acciones gubernamentales, de Estado a Estado, mientras que para la consideración especial actual de la delincuencia organizada se contempla al uso de la fuerza física, amenazas o intimidación, la promesa, el ofrecimiento o concesión de un beneficio indebido, así como para obstaculizar el cumplimiento de las funciones oficiales, facultando a cada Estado la adopción de las medidas legislativas o de otra índole que sean necesarias, así como la asistencia a brindar protección a las víctimas así como sensibilizar a la opinión pública de la existencia, causas y gravedad de los hechos y la amenaza que representa y por tanto la participación pública para prevenir y combatir a esta delincuencia organizada, por lo general, transnacional.¹⁰¹¹

Es pertinente tener en claro que la agresión, en primera instancia en la mar, se verifica en forma colectiva, hacia el ERB de los buques de guerra. Su organización para el cumplimiento de la misión asignada puede ser acorde a una organización de seguridad colectiva, la soberanía del buque de guerra y su Estado, de donde se debe hacer el análisis de la amenaza u ofensa infringida para conocer y actuar frente a acciones oficiales o extraoficiales de buques oficiales de otros Estados, o en su caso, ante delincuencia organizada transnacional; ya en el ejercicio de derecho de visita o inspección, es que se podría verificar una agresión física ante un funcionario encargado de hacer cumplir la ley, de ahí la importancia de conocer las líneas de acción por parte del ente oficial de los Estados.

4. EMPLEO DE MEDIOS NAVALES

Las acciones tendientes al empleo de los medios navales para el uso de la fuerza de un Estado, se considera como acciones bélicas o de guerra,¹⁰¹² esto es las efectuadas con una declaración formal para hacer frente a un conflicto, generado luego como una disputa, y, como una sanción suprema de “*ultima ratio*” -los terceros se mantenía en calidad de neutrales¹⁰¹³ o ingresaban en defensa de sus intereses antes que, del principio de la ley y el orden internacional-, para finalmente, firmar un tratado o armisticio que repliegue los medios utilizados. Esta es la concepción clásica del empleo de los medios navales en ejercicio de la soberanía de los Estados y sobre la base de los justificativos morales.¹⁰¹⁴

¹⁰⁰⁹ “Manual de Derechos Humanos DM F-04”; Fuerzas Armadas del Ecuador, Comando Conjunto; Quito Ecuador, 2016, pp. 156.

¹⁰¹⁰ Al expresar que “...todo miembro de la organización que sea víctima de una agresión puede ejercer su derecho a la legítima defensa de la manera que considere necesaria, a la espera de que el Consejo de Seguridad adopte las medidas necesarias para restablecer el orden internacional perturbado. El estado víctima de la agresión tiene la obligación de informar rápidamente al Consejo de Seguridad sobre las medidas que haya tomado...”.

Verri, Pietro; “Diccionario de Derecho Internacional de los Conflictos Armados”; Comité internacional de la Cruz Roja, Centro de Apoyo en Comunicación para la América Latina y el Caribe; Buenos Aires; Argentina, 2008, pp. 59.

¹⁰¹¹ Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, Convención de Palermo del 2000; firmada el 12-DIC-2000; Ecuador con D.E. # 2521; R.O.S. # 153 del 25-NOV-2005; Art. 23, 25 y 31

¹⁰¹² ESPINOSA, Javier; Dr; “Derecho Internacional”; Academia de Guerra Naval, AGUENA, Guayaquil, Ecuador, 1983, pp. 17.

¹⁰¹³ Convención sobre Neutralidad Marítima; La Habana, Cuba el 20-FEB-1928, R.O. # 247 del 23-JUL-1936

¹⁰¹⁴ Se consideraba a la guerra como un medio legal cuando los otros medios empleados para la reparación de una ofensa fuesen infructuosos. Ya no se consideraba como lo hizo Grocio la “*Justa Causa de Guerra*”, que caía en el terreno de la moral o la ética internacionales. Perdiendo su carácter legal ya con el Pacto de París o Tratado de Renuncia a la Guerra o Pacto Briand-Kellog; del 27-AGO-1928 y se acogería en forma general en la Carta de la ONU, para luego en la “*Declaración sobre los Principios de Derecho Internacional referentes a las Relaciones de Amistad y a la Cooperación entre los Estados de Conformidad con la Carta de las Naciones Unidas*” En la Declaración Asamblea General # 2625 (XXV) del 24-OCT-1970, contempla la prohibición de la amenaza al uso de la fuerza, la legítima defensa, la agresión.

Se toma una posición activa en el empleo de medios, actualizándose como la doctrina de la Guerra de Anticipación o Preventiva¹⁰¹⁵. Guarda relación con la Intervención, pero en ésta, se hace necesario contar con una legítima justificación, que puede ser aquellas de tinte humanitario, en muchas de las formas en que se puede originar dicha crisis humanitaria en un Estado y que resulta de inferioridad jurídica en relación con la ley, el orden de la Comunidad Internacional y la propia paz interna del Estado interviniente¹⁰¹⁶.

En primer lugar, no se hacía distinción entre el empleo de medios navales -buques de guerra- en tiempo de paz, sino solo en cuanto a las consecuencias¹⁰¹⁷ abarca la preparación, capacitación, entrenamiento y adiestramiento operacional -es decir del personal con el material o medios-, y, se contemplaba como medida preparatoria para los tiempos de guerra, en que se atenían exclusivamente a las normas de conducción de hostilidades, -que incluyen normas basadas en los principios de distinción, precaución, proporcionalidad-, contemplándose ilícito su empleo y por tanto estableciéndose prohibiciones como el negarse a dar cuartel, el empleo de la perfidia, el empleo de armas, métodos y medios que causen males superfluos o sufrimientos innecesarios, así como algunos métodos de combate, sin embargo, el uso, tipo y grado de fuerza que está permitido emplear contra objetivos militares legítimos, ni se reguló en su tiempo ni está regulado aún.¹⁰¹⁸

Otra forma de empleo de buques de guerra, es como manifestación de autodefensa,¹⁰¹⁹ dado que estaba en juego la existencia misma de la organización, la colectividad o Comunidad Internacional, o del Estado, por lo cual se organizaban alianzas y contra-alianzas para fortalecer sus puntos de vista y protegerse ante la posibilidad de ataque.¹⁰²⁰

También los Estados han convenido que el empleo de medios navales, sus buques de guerra, naves auxiliares o de apoyo de sus Armadas u otros buques que sean de propiedad del Estado o explotados por éste, que se empleen únicamente en servicios oficiales no comerciales, al servicio del Gobierno y autorizados para este fin con los signos claros e identificables,¹⁰²¹ como únicos responsables de la adopción de acciones para verificar el cumplimiento de normas internacionales previamente acordadas,¹⁰²² o para neutralizar actos ilícitos cometidos en áreas más allá de la jurisdicción del Estado,¹⁰²³ o en áreas de establecimiento de un derecho de libertad de navegación. Las responsabilidades de estos

¹⁰¹⁵ Esta consideración se ha mantenido por Estados Unidos, especialmente, a partir de la Doctrina Monroe: "...la necesidad de autodefensa contra la amenaza de un ataque, sea indirecto o futuro, tanto en su forma unilateral original como en la más reciente de defensa continental...", que se originó en circunstancias de la independencia o descolonialismo en América, previniendo futuras acciones de colonización de potencias extranjeras, fue considerado como un baluarte para la defensa de la soberanía nacional; y, se sitúa como la necesidad de defensa ante una amenaza de ataque. Se ha visualizado para esta consideración de empleo de medios, como actos difusos tanto los de agresión como los de defensa, perdiendo toda consideración legal, solo bastaba que un Estado empiece con alguna acción que otro considerase como hostil o intensión hostil, acorde a la terminología actual. En la Carta de la ONU Art. 51 se contempla la autodefensa individual o colectiva, legitimando la doctrina y siendo reafirmado para América con el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca o TIAR para el mantenimiento de la paz y la seguridad continental de Rio de Janeiro de 02-SEP-1947

¹⁰¹⁶ En América se mantuvo la Doctrina de no Intervención, luego de la participación de Estados Unidos entre España y Cuba, luego de otras de inferior renombre, por lo cual en las Conferencias de Montevideo de 1933 y de Buenos Aires de 1936 se reafirma uno de los postulados de mayor rigor en América que es el principio de no intervención en asuntos políticos de otro Estado.

¹⁰¹⁷ De Mulinen, Frederic; "Manual sobre el Derecho de la Guerra para las Fuerzas Armadas"; Comité Internacional de la Cruz Roja, CICR; Ginebra Suiza, 2014, pp. 31

¹⁰¹⁸ "Guía para la Interpretar la Noción de Participación Directa en las Hostilidades según el Derecho Internacional Humanitario"; Melzer, Nils; Comité Internacional de la Cruz Roja, CICR; Ginebra-Suiza, 2012, pp. 78

¹⁰¹⁹ Ídem, pp.54. en la Carta de la ONU Art. 51 se contempla la autodefensa individual o colectiva

¹⁰²⁰ Tratado Antibélico de no Agresión y de Conciliación (Pacto Saavedra-Lamas); Documento Institucional 1933 de 10-OCT-1933 suscrito por los países americanos y no americanos como Bulgaria, Checoslovaquia, Rumania, Yugoslavia, Finlandia, Grecia, Italia, Noruega, Rumania, Turquía, y, Yugoslavia

¹⁰²¹ Protocolo Contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire, que Complementa la Convención de Palermo de 2000, Art. 9 y en la Convención de 1988 contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas, Art. 17

¹⁰²² CONVEMAR, Art. 111; Convención sobre Neutralidad Marítima, Art. 1, 2

¹⁰²³ CONVEMAR, Art. 107, 110,

buques de guerra las acarrea su ERB,¹⁰²⁴ gozando de completa inmunidad de jurisdicción por otro Estado que no sea de su Pabellón.¹⁰²⁵

De igual forma, se considera el empleo de medios navales como neutralización o defensa ante grupos irresponsables,¹⁰²⁶ es decir, contra bandas armadas de individuos irresponsables o que son ilegales, hoy denominados grupos armados organizados, o bandas criminales, incluyendo también a los grupos terroristas,¹⁰²⁷ y que traspasando fronteras cometían actos ilegales de depredación, por lo general por motivos políticos, adquiriendo relevancia al involucrar en forma secundaria a más de un Estado y su organización gubernamental, así como al evidenciar que la acción del Estado fue insuficiente o incapaz de evitar o prevenir tal agresión, esto justifica la acción o empleo de los medios navales.¹⁰²⁸

Es también meritorio el contemplar a la maniobra naval,¹⁰²⁹ entendida como la realización de movimientos acertados para crear y mantener una situación beneficiosa o favorable, o también un procedimiento o medio de aumentar el rendimiento de los esfuerzos y lograr mejores resultados¹⁰³⁰, como también se considera las acciones tácticas o interacciones entre los buques, que se los considera como Elementos de Combate, bajo el mando, sea total, operacional o táctico, o bien, control operacional o control táctico para el empleo de los medios navales para hacer frente a la amenaza.

Se debe contemplar para esta maniobra naval, el tipo de buques tanto propio como el considerado como amenaza, el área a ser precautelada -como ya se analizara previamente-, para lo cual también se debe considerar el empleo de medios aéreos en operaciones aeronavales como exploración aeromarítimas, si se utiliza medios aéreos embarcados o desde tierra operando integradas a los buques o si se realiza para detectar, traquear o identificar contactos en el mar,¹⁰³¹ como lo que se efectúa constantemente en el mar para la precautelación de recursos en la ZEE. Considera el factor de recubrimiento, la acuciosidad o efectividad de la detección de la amenaza. También factores condicionantes el área de exploración a ser barrida o rebuscada, el espaciamiento entre *tracks* continuos, y el largo de los *tracks*, en un patrullaje aeromarítimo.¹⁰³²

Las consideraciones para el empleo de medios en el mar, van a diferir en función de una serie de aspectos tanto propios como de la amenaza que se pretenda hacer frente o bien, se

¹⁰²⁴ CONVEMAR, Art. 31

¹⁰²⁵ CONVEMAR, Art. 95, 236.

¹⁰²⁶ Ídem, pp. 56

¹⁰²⁷ Colombia considera BACRIM las surgidas posterior a los procesos de desarme, así como sus derivaciones, teniendo a las Autodefensas Unidas de Colombia, AUC, Rastrojos, Águilas Negras, Nueva Generación, Traquetos, Paisas, Bloque Nevada, que se los considera GAO emergentes. Mientras que, como Grupos Terroristas como las Fuerzas Armadas Revolucionarias, FARC y el Ejército de Liberación Nacional, ELN.

Una amplia explicación se puede verificar en Perico Liliانا; El Estado colombiano y las bandas criminales; Ciencia y Poder Aéreo, 11 (1) 154-163. Doi: <http://dx.doi.org/10.18667/cienciaypoderaereo.496>

¹⁰²⁸ Aparentemente se ha superado la Defensa del Honor Nacional como un justificativo lícito para el empleo de la fuerza, el uso de los medios militares y navales, el atentado a los símbolos patrios de un Estado: Bandera, Escudo e Himno Nacional, presentándose como una respuesta desproporcionada a la acción inicial y por ende ilegítima.

¹⁰²⁹ Maniobra proviene de raíces latinas "*manus*" y "*obra*" y que significa las acciones efectuadas manualmente para hacer funcionar una cosa, es decir, una obra, operación o manejo. De entre las varias acepciones que la Academia le asigna, se considera como tal al "*Arte que enseña a dar a las embarcaciones todos sus movimientos por medio del timón, de las velas o de cualquier otro agente*". Y más aún aplicado al ámbito militar o naval es "*Conjunto de movimientos concertados para conseguir un fin táctico*". En aspectos operacionales, según Castex, maniobra es realizar movimientos acertados para crear circunstancias que permitan el triunfo en la batalla, si es necesaria, para cumplir exitosamente la misión logrando el objetivo estratégico. Proporciona libertad de acción y facilita el logro de la iniciativa estratégica. Armada de Chile, Estrategia Naval Conceptos Estratégicos; pp. 20.

¹⁰³⁰ Manual de Empleo de Medios en las Operaciones Navales; Academia de Guerra Naval, AGUENA, Guayaquil, Ecuador, 2004, pp. 6

¹⁰³¹ Ídem, pp. 101

¹⁰³² La exploración sobre un área fija o móvil por la cual se desea impedir que transite un buque sin ser detectado, sin contar con información previa de su posición o existencia, *ibidem*, pp. 104.

tenga indicios de que podría serlo, debiendo contemplar las comunicaciones que son el medio por el cual se ejerce el mando -como elemento vital e indisoluble- y control de los subordinados en la supervisión de las acciones planificadas.¹⁰³³

Acorde a la consideración del empleo de medios y a las misiones contempladas en la Política de la Defensa Nacional, se especifican misiones, tareas y las denominaciones operacionales en que utilizarán los medios. Estas son abstraídas y acopladas a la realidad de Ecuador, y, se evidencia el empleo de los buques de guerra para cumplir con el rol de Policía Marítima, es decir para enfrentar acciones irregulares por particulares.

5. MECANISMOS PARA EJERCER DERECHOS

Ecuador, acorde al Código de Conducta para Funcionarios Encargados de hacer Cumplir la Ley,¹⁰³⁴ que brinda los fundamentos que los agentes de la ley, acorde a la definición abarca a las autoridades militares a bordo de los buques de guerra -cumpliendo su rol de Policía Marítima-, así como la autoridad u organismo apropiado que tenga atribuciones correctivas o de control, -que es la Superioridad Naval, acorde a la legislación nacional, para el desempeño de sus funciones-, puede hacer uso de la fuerza solo cuando sea estrictamente necesario. Se han desarrollado mecanismos y procedimientos para su incremento gradual y progresivo, siempre manteniendo un nivel superior en relación con la otra persona o el administrado.

El sigilo o confidencialidad es también digno de resaltar en cuanto a la protección y uso de la información,¹⁰³⁵ solo debiendo ser revelada ante la justicia y con los procedimientos establecidos. La norma también resalta la prohibición a la tortura o tratos crueles, inhumanos o degradantes -siendo esto una ofensa a la dignidad humana por tanto vedado cualquier acto que sea abuso físico o mental-, y que es la guía de acción en los protocolos y procedimientos de la Policía Marítima, así como también en el mismo orden de protección de la persona, se dispone la adopción de acciones para la protección de la salud y la atención médica que se requiera, siendo por consiguiente vedado y exigido el combate de todo acto de corrupción así como el abuso de autoridad, pertinente para el empleo de la Armada del Ecuador.

Se han considerado como la realización plena de los fundamentos citados, lo contemplado como los principios básicos,¹⁰³⁶ así como un resguardo al servicio social que contribuye a la estabilidad de la sociedad y especialmente a las reglas fundamentales para el empleo y limitaciones en el uso de las armas de fuego, en apego a los DDHH, administración de

¹⁰³³ El sistema de comunicaciones facilita de la mejor forma posible la ejecución de la operación, debiendo contemplar los requisitos o exigencias de confianza o certeza, seguridad tanto física, de transmisión y criptográfica, rapidez u oportunidad, y, flexibilidad o resiliencia para adaptarse a los medios y procedimientos acordes a la situación operacional presentada. Contemplándose como Guerra Electrónica las acciones destinadas a impedir o perjudicar el empleo de las emisiones electromagnéticas y a asegurar el uso del espectro electromagnético. Se las contempla como parte del mismo ámbito a las Comunicaciones y Guerra Electrónica. Manual de Planeamiento de Comunicaciones y Guerra Electrónica; Academia de Guerra Naval, AGUENA; Guayaquil, Ecuador; pp. 2.

¹⁰³⁴ Código de conducta para funcionarios encargados de hacer cumplir la ley, Resolución A.G. ONU # 34/169, de 17-DIC-1979

¹⁰³⁵ Se contempla en terminología militar como inteligencia a toda información útil y oportuna sobre una situación específica. Normalmente es producto de un proceso que comprende la recolección, evaluación, análisis, integración e interpretación de informaciones varias, denominándose ciclo de inteligencia. Debiendo contemplar la aplicación de los principios de oportunidad, objetividad, utilidad, alistamiento, integridad, precisión, relevancia y predictibilidad.

Manual Básico de Inteligencia Naval; Academia de Guerra Naval, AGUENA; Guayaquil, Ecuador; 2006, pp. 5

¹⁰³⁶ Principios Básicos sobre el Empleo de la Fuerza y de Armas de Fuego por los Funcionarios Encargados de Hacer Cumplir la Ley; adoptados por el Octavo Congreso de las Naciones Unidas sobre Prevención del Delito y Tratamiento del Delincuente, celebrado en La Habana (Cuba) del 27-AGO al 07-SEP-1990.

justicia y protección de los derechos a la vida, libertad y seguridad de las personas, la responsabilidad de mantener la seguridad pública y la paz social.¹⁰³⁷

Estos principios contemplan disposiciones generales, entre las que destacan la obligación de los Gobiernos y organismos encargados de hacer cumplir la ley, de adoptar reglamentaciones sobre el empleo de la fuerza y el uso diferenciado de las armas de fuego, municiones y explosivos, desde su fabricación, almacenamiento, distribución hasta los procedimientos de empleo, luego de haber traspasado los filtros de no violencia o métodos graduales de incremento progresivo -acorde a la gravedad de hecho, delito y al objetivo legítimo que se persiga-, finalizando con las notificaciones y las acciones de control posterior a cargo de los gobiernos. Ecuador especifica el empleo solo en defensa propia o de terceros, en peligro inminente de muerte o lesiones graves, para evitar el cometimiento del delito, para detener al infractor o impedir su fuga.

Adicional al especificar las directrices, se resalta el indicar las circunstancias apropiadas en que están autorizados a portar armas y usarlas -que abarca los cinco niveles en el uso de la fuerza desde la presencia con el porte del armamento al uso de armamento letal-, prohibiendo el empleo si pueden provocar lesiones no deseadas o impliquen riesgo injustificado, además de la verbalización pertinente de advertencia y finalizando el reporte para su verificación posterior.

Se contempla circunstancias diferenciadas para mantener la seguridad y el orden -el caso de reuniones ilícitas y la vigilancia de personal bajo custodia o detenido-, así como expresa la calificación -con aptitudes éticas, psicológicas y físicas apropiadas-, capacitación profesional -continua y completa en ética policial y DDHH, a más de solución pacífica de conflictos, comportamiento de multitudes y técnicas de persuasión, negociación y mediación, debiendo ser evaluados apropiadamente-, y finalmente, el asesoramiento -previo a los procedimientos para la remisión de informes y recursos-, así como su revisión eficaz -dentro de un procedimiento independiente-, estableciendo el principio de la Cadena de Responsabilidad, cuando se tenga el conocimiento o bien, si debieron haberlo tenido.

Entre los mecanismos que se contempla para ejercer los derechos, precautelados por la acción oficial del gobierno del Ecuador, se tiene:

a. Derecho de inspección y visita

Como ya se citó, este derecho proviene de la aplicación de normas británicas establecidas en el Acta Británica de Actos a Flote o de Navegación de 1718,¹⁰³⁸ a fin de evitar el contrabando, autorizando a inspeccionar naves en zonas adyacentes a sus zonas de interés, luego derivando en la Ley de Aranceles de Estados Unidos, 1922 -en que se autoriza al guardacostas a detenerse y abordar un barco en cualquier lugar dentro de cuatro leguas de la costa, para examinarlo llegando hasta a confiscarlo-, y que finalmente la CONVEMAR especifica como el derecho de inspección y de visita para hacer cumplir las leyes de ingresos o seguridad, así como en la libertad de navegación con el paso rápido e ininterrumpido, especialmente para la protección del comercio de un ER.¹⁰³⁹

¹⁰³⁷ Principios Básicos; preámbulo, consideración novena.

¹⁰³⁸ Que se constituyó antecedente para la consideración de la ZC, así como para las inspecciones a buques de otras banderas. Estas Actas de Navegación de Inglaterra, son una serie de leyes que desde el 09-OCT-1651 restringían el comercio en barcos extranjeros e imponían la obligación de inspección a dichos barcos.

¹⁰³⁹ Ver Cap. II

Se considera el ejercicio unificado de los tres niveles de control, el primero, como la verificación de las acciones administrativas de control previo, dentro del ámbito de la legitimidad y legalidad de la ejecución de la navegación y las actividades lícitas, durante al tránsito de un buque, mediante el control concurrente, el segundo, o bien como el tercero, en las acciones de control posterior, para el caso de amenazas al ambiente como contaminación, derrames o vertimientos, en que el Estado ERB del buque de guerra.

Se analiza este derecho de inspección y visita, tanto como sus antecedentes para el establecimiento actual de las zonas marítimas, partiendo del criterio de mar aldeaño, próximo o territorial, y el ejercicio y verificación de los derechos de soberanía, especialmente el derecho a ejercer la fuerza en el mar fundamentado en la moral y la ley, así como la derivación en el derecho de detención o acción de captura,¹⁰⁴⁰ el apresamiento, retención y la iniciación de procedimientos judiciales,¹⁰⁴¹ lo propio en las acciones de control para la prevención de ilícitos. En la inspección física del buque¹⁰⁴² o en el derecho de persecución¹⁰⁴³ y en el embarque o abordaje¹⁰⁴⁴ en la nave, ejerciendo el derecho de visita¹⁰⁴⁵ -limitándose de inicio, a la verificación de los certificados, registros y documentos que tiene la obligación de llevar, para poder realizar una inspección más detallada, en ciertas circunstancias fundamentadas-¹⁰⁴⁶

Considerado el establecimiento de la jurisdicción y competencia que otorga el buque de guerra a su bandera, que para su empleo se requiere contar con los medios pertinentes para el ejercicio legal de la fuerza, así como su incremento gradual y progresivo, tanto colectivo como individual, como se ha visto. Se resalta la colaboración que es necesaria y que tradicionalmente se ha brindado en aplicación de la cortesía marítima, sin embargo, también para el ejercicio de este derecho de inspección y visita, en casos injustificados, se contempla la indemnización correspondiente por el daño o perjuicio causado por la acción oficial del buque de guerra.¹⁰⁴⁷

En primera instancia es pertinente verificar el ámbito territorial, tanto la zona en que se encuentran los buques como la bandera de los mismos -en caso de ser de la misma bandera es irrelevante el análisis de la zona-, luego en AM se puede ejercer el derecho si se cuenta con motivos razonables, fundados, para sospechar y considerar que podría dedicarse a los ilícitos, o bien, se considera en cualquier área bajo derechos de soberanía de un Estado parte:¹⁰⁴⁸ Piratería; Trasmisiones no autorizadas; Trata de esclavos; Tráfico ilícito de migrantes por mar;¹⁰⁴⁹ Apatridia;¹⁰⁵⁰ Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada,¹⁰⁵¹

¹⁰⁴⁰ Ver Capítulo I, al analizar el accionar de Hugo Grocio, así como en el Capítulo II, que trata sobre el ordenamiento marítimo.

¹⁰⁴¹ CONVEMAR, Art. 73

¹⁰⁴² CONVEMAR, Art. 220

¹⁰⁴³ CONVEMAR, Art. 111

¹⁰⁴⁴ Para diferenciar del abordaje considerado como un siniestro marítimo o suceso de navegación, acorde al convenio SUA.

¹⁰⁴⁵ CONVEMAR, Art. 110

¹⁰⁴⁶ CONVEMAR, Art. 226

¹⁰⁴⁷ CONVEMAR, Art. 110

¹⁰⁴⁸ CONVEMAR, Art. 110; Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas; art. 17, núm. 2., Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes, Art. 8, núm. 2.

¹⁰⁴⁹ Que como se viera anteriormente, a pesar de casi tener las mismas consideraciones, se contempla por separado a la trata y comercio de esclavos, con las nuevas formas de esclavismo como es la trata de negros, trata de blancas en definitiva la trata de personas, o bien como tráfico ilícito de migrantes

¹⁰⁵⁰ Tanto si no enarbola su bandera, así como si enarbola dos o más banderas.

¹⁰⁵¹ Con las salvedades expresas, así como la consideración de la inspección al ingreso a puerto, contemplado como medidas del ERP al igual que las obligaciones al respecto como ERB, en el Acuerdo sobre medidas del Estado Rector del Puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, Art. 12, núm. 3, lit. c), o bien de las salvedades acorde a la OROP, en este caso la CIATT, Convención para el fortalecimiento de la Comisión Interamericana del Atún Tropical establecida por la Convención de 1949 entre los Estados Unidos de América y la República de Costa Rica ("Convención de Antigua"), Art. 18., o bien de la Organización Atunera del Pacífico Oriental; R.O. # 33 de 24-SEP-1992, como parte de la fiscalización, art. 18, núm.5. O de la Convención para Conservación Recursos Pesqueros del Océano Pacífico; R.O. # 576 de 31-AGO-2015, Art. 27, núm. 1, lit. b) que especifica las

Tráfico ilícito por mar de estupefacientes y sustancias psicotrópicas; Delitos cometidos contra la seguridad de la navegación,¹⁰⁵² y, Contaminación.¹⁰⁵³

Una vez determinada la jurisdicción y competencia para ejercer el derecho de inspección, embarque y visita, acorde a la zona y bandera de los buques, se tiene que especificar la actividad que realiza el buque, especialmente si los delitos cometidos abordo incumplen con las salvedades de la CONVEMAR -es decir, no tiene consecuencias en el ER, especialmente si no perturba la paz o buen orden, si no se ha solicitado asistencia por el Capitán del buque-,¹⁰⁵⁴ mientras que en materia civil, no podrá desviar su trayectoria si están en derecho de paso inocente, excepto si se detiene, o bien, esté en paso en tránsito de salida para tomar las medidas de ejecución, se debe tener presente que las acciones penales en materia pesquera son especiales,

b. Derecho de persecución o persecución caliente¹⁰⁵⁵

Bajo esta consideración se ha contemplado a las acciones previas a efectuarse o ejercerse el derecho de visita e inspección, previamente la detención y el abordaje-embarque de una partida de inspección en una lancha o embarcación menor adaptada para poder efectuar tales acciones, es decir la verificación documental o verificación de sospechas, dudas razonables o motivos fundados o fundamentados, pero, pese a ser muy escasos, existen casos que no se da cumplimiento a la cortesía marítima al buque de guerra de un Estado, en este caso del ER. Es una excepción al principio de jurisdicción exclusiva del ERB, si se infringen normas del ER, por lo cual se extiende su poder de coerción, extrapolarlo fuera de las aguas AI, MT, ZC o inclusive ZEE y PC en ciertas circunstancias, sea en instalaciones, o bien, en las Zonas de Seguridad, así como en el AM y la Zona.¹⁰⁵⁶

Acorde a la CONVEMAR, se considera varios aspectos para el caso de la persecución, o derecho de persecución, y estas se dan de la siguiente forma:

1. **Fundamentación:** existe motivos fundados o dudas razonables, para creer que se ha cometido infracciones a las leyes y reglamentos del ER -esto acorde a las zonas marítimas contempladas cada una según el estatus de los derechos contemplados-.

inspecciones en el mar como en puerto, o en su caso para el embarque e inspección de pesqueros, la aplicación de los Arts. 21 y 22 del Acuerdo de 1995, el Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10-DIC-1982, relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, de 04-DIC-1995.

¹⁰⁵² Para el caso de los delitos o actos ilícitos cometidos contra la seguridad de la navegación marítima y, como ha sido norma consuetudinaria, si el Capitán de la nave hace el requerimiento, que es como que el propietario o armador lo hiciese, podrá entregar a una persona de quien se tenga motivos o razones fundadas para creer que ha cometido alguno de los delitos de este tipo, por lo que siempre que sea factible, y antes del ingreso a su MT debe comunicar a las autoridades del Estado receptor las razones y el propósito de tal acción, SUA, Art. 8. Pero de igual forma, existe la posibilidad de que no se acepte -en el caso que se crea que este Convenio SUA no se aplique a los hechos que motivan su entrega- se debe motivar la negativa. No se hace una especificidad sobre el buque sino más bien sobre la persona y por ende las acciones jurídicas que ameritaría el cometimiento de estos actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marina.

¹⁰⁵³ Como se expresó, el ER, debe realizar el proceso investigativo en AI, MT o en la ZEE. Si durante su paso viola las normas y se cuenta con motivos fundados, debe realizarse la inspección física del buque, para la verificación de la infracción, llegando a la retención del buque inclusive CONVEMAR, Art. 220.

¹⁰⁵⁴ CONVEMAR, Art. 27

¹⁰⁵⁵ La propia RAE reorienta el término de persecución en caliente a derecho de persecución, resaltando que es la limitación del principio de libertad de navegación por el que se autoriza a buques de guerra o aeronaves militares, bajo condiciones taxativas, a perseguir a dicho buque de otra bandera, si existe motivos fundados para creer que se ha cometido infracciones a las leyes y reglamentos del ER y el perseguido se encuentre dentro de sus límites al inicio de la persecución.

Verificado de <https://dpej.rae.es/lema/persecuci%C3%B3n-en-caliente> que reorienta a la dirección <https://dpej.rae.es/lema/derecho-de-persecuci%C3%B3n> y <http://www.encyclopedia-juridica.com/d/persecucion-en-caliente/persecucion-en-caliente.htm>

¹⁰⁵⁶ Acorde a la CONVEMAR, art. 60 que contempla a las islas artificiales, instalaciones y estructuras en la ZEE, el art. 147 para los casos de actividades o instalaciones en la Zona, el art. 260 para investigación marina, pero expresamente indicado en el art. 111 que trata del derecho de persecución.

2. Iniciación: se podrá dar inicio a esta acción operacional bajo dos consideraciones:
 - a. Para el buque perseguidor: por parte del buque autorizado, en cuanto a su personal o su lancha de inspección y embarque que debe contar con su partida de abordaje e inspección, se contempla esta exigencia, al estar actuando en resguardo de su soberanía e integridad, pero, siguiendo normas y estándares internacionales en su actuación, como se verificó para el uso legítimo de la fuerza.
 - b. Para el buque perseguido: se contempla no solo a este como objetivo, sino también se da el mismo estatus en el caso de que las embarcaciones menores que se constituyen parte integrante o constitutiva, inseparable del mismo, estén en esta situación:
 - 1) Si es buque de otra bandera; o,
 - 2) Si una de sus embarcaciones menores, estén en AI, MT o ZC en las instalaciones correspondientes, incluyendo a las aguas archipelágicas, ZEE, o sobre las zonas de seguridad.
 - c. Como procedimientos operacionales, se tiene que constatar la posición o ubicación del buque perseguido o sus embarcaciones menores, y, luego debe darse una señal visual o sonora de detención, y que esté a una distancia que le permita identificar tal señal.
 - d. Aplicando el principio *mutatis mutandis* se considera a las aeronaves, debiendo resaltar que en el caso de que puede darse dos circunstancias:
 - 1) Que se aprese al buque por la misma aeronave, en cuyo caso no hay inconvenientes, pero en caso contrario,
 - 2) Si se hace necesario otro medio, buque o aeronave, se debe verificar la persecución activa hasta que dicho buque u otra aeronave llegue y la continúe.
3. Continuidad de la acción de seguimiento: aclara que puede seguir fuera de estas zonas solo si no se ha interrumpido dicho seguimiento
4. Finalización: cesa si ingresa al MT de otro Estado, que puede ser el de su bandera.
5. Consecuencias: se pueden presentar dos casos:
 - a. Si ha sido corroborados los motivos fundados, y luego de la persecución se efectúa el embarque o abordaje, se efectúa el apresamiento de la nave, se debe conducirlo o escoltarlo hacia un puerto del Estado perseguidor y se lo somete a la jurisdicción de dicho Estado para que sea efectuadas las investigaciones que el caso amerite.
 - b. En caso de que no se justifique el ejercicio de este derecho, el ERB del buque de guerra debe resarcir todo perjuicio o daño sufrido por tal condición.

Para la concepción occidental, especialmente de los Estados Unidos de Norteamérica, se considera como “Persecución Caliente” que acorde con su doctrina, la policía puede efectuar una inspección o registro sin orden judicial, pudiendo ingresar a los locales en los que se sospeche que se ha cometido un delito, teniendo como justificación que la demora que se presente, pudiere poner en peligro su vida, la de terceros o que se efectúe la fuga del presunto autor o bien que se destruyan las evidencias de los ilícitos, y, acorde a la Corte Suprema, es una excepción a la Cuarta Enmienda constitucional -que es la que protege a los ciudadanos de una eventual intrusión policial que atente a la vida y propiedad, es decir sea excesiva-.¹⁰⁵⁷

¹⁰⁵⁷ Acorde a la doctrina de Persecución Caliente de los Estados Unidos de Norteamérica
Recuperado de <https://legal-dictionary.thefreedictionary.com/Hot+Pursuit>

Se indica que la orden de registro, inspección se la obtiene de un Juez, antes de que se pueda efectuar el registro e inspección, pero deja abierta esta posibilidad de ingreso sin la orden –orden de allanamiento-, pero solo en determinadas circunstancias consideradas apremiantes, adicional a contar con la “Causa Probable” que viene a ser el motivo razonado, causa fundada, motivo razonable o fundamentado, especialmente en función a la búsqueda de armas, inspeccionando los medios en que se traslade el sospechoso -como puede ser el vehículo, embarcación, buque o nave, en este caso-, o bien, si se da el consentimiento expreso para la inspección o registro –que vendría a ser en la gran mayoría de ocasiones en el ámbito marítimo-. Es bajo similares consideraciones que se ha acogido a la persecución marítima en que se podrían reunir las mismas consideraciones que la persecución caliente doctrinaria.

c. Riesgos, factores de riesgo y amenazas

En este aspecto, es pertinente aplicar la consideración especial de riesgo, en que indudablemente se tiene que contemplar posibilidad y probabilidad, recurrencia o frecuencia, lo cual, en función a cada uno de los mismos -que *per se* son un peligro-, se lo examina como el resultado de los factores que incrementan su incidencia, para luego poder avistar como una amenaza. Es pertinente resaltar el empleo de términos que se asimilan en su consideración, en función de las consecuencias, debiendo efectuarse una gradación, riesgo, peligro y amenaza, en función a la incidencia que se tenga de un evento previsto, pero no deseado.

Un riesgo es acorde a la doctrina es la posibilidad de producirse un evento dañoso, futuro e incierto,¹⁰⁵⁸ es decir que ocurra un hecho, previsto pero no deseado, durante la ejecución de una actividad, de ahí que la posibilidad se incrementa si se incrementa la frecuencia con la que se realiza dicha actividad, su recurrencia aumenta la probabilidad de su ocurrencia. Al indicar la temporalidad y la incertidumbre de los riesgos -unos conocidos otros no-, obligan a adoptar medidas previas a fin de evitarlo, previene y aclara los aspectos de responsabilidad.

Se considera como peligro¹⁰⁵⁹ al contemplarse una inminencia en que suceda dicho evento previsto y no querido, está presente pero si no se efectúan las acciones que lo conduzcan, no se constituye una amenaza para el observador, dependiendo de quién, donde y cuando se considere. Mientras que la amenaza¹⁰⁶⁰ se la contempla en cambio como el potencial resultado en el caso de presentarse la ocurrencia del riesgo, es decir la potencialidad del evento previsto y no querido, considerado como dañino o malo. Se puede presentar una gran cantidad de denominaciones específicas de estas amenazas empezando por el siniestro o suceso marítimos,¹⁰⁶¹

¹⁰⁵⁸ Blas, Oswaldo; “Seguros Marítimo”; Talleres gráficos de La Ley, Fondo Editorial de Derecho y Economía; Buenos Aires, Argentina; 2022; pp. 101

¹⁰⁵⁹ Por su etimología, del latín “*periculum*” que es prueba, tentativa, ensayo y riesgo, de ahí proviene “*experiri*” ensayar o experimentar, así como vocablos como “*peritus, peritia, experientia o experimentum*” que contienen la misma raíz. Se lo considera el riesgo o contingencia inminente de que suceda algún mal, así como el lugar, paso, obstáculo o situación en que aumenta la inminencia del daño,

¹⁰⁶⁰ La etimología deriva a “*menaza*” que proviene del latín “*minacia*” y éste de “*miax, minacis*” amenazante adjetivo que proviene de “*mina*” parte saliente o elevada, pinchos y trampas metálicas enterradas o dispuestos en zanjas disimuladas que los romanos instalaban alrededor de sus campamentos militares. De ahí proviene la denominación del artefacto explosivo, así como el verbo “*minari*” amenazar o anunciar con orgullo, levantarse con aire amenazador, y del que proviene “*comminari*” amenazar, instar fuertemente a algo con coacción. Siendo en la RAE que en sus acepciones 1. f. Acción de amenazar. 2. f. Dicho o hecho con que se amenaza. 3. f. pl. Der. Delito consistente en intimidar a alguien con el anuncio de la provocación de un mal grave para él o su familia.

Recuperado de <http://etimologias.dechile.net/?amenazar>; <https://dle.rae.es/amenaza>.

¹⁰⁶¹ Código de Investigación de Siniestros, Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos; OMI; Londres, Reino Unido; 2008.

En los aspectos marítimos, es pertinente siempre prever los riesgos, buscando acoger a la mayoría -en vista de que la consideración de la totalidad, no siempre ocurre-, con la finalidad de adoptar las medidas previas más adecuadas para reducir los mismos para que no se presente la inminencia de dicho riesgo como un peligro, y que pueda plasmarse en amenaza que vaya en contra de lo que se planificó o se buscó. Desde el mero hecho de intentar hacerse a la mar, en un buque para efectuar una actividad. Se tiene riesgos en el ambiente marino u oceánico unos conocidos y otros aún desconocidos, por lo que se engloba en lo que se ha denominado como riesgos de mar; los riesgos y ahí sí peligros que se contemplan en la construcción o armadura del buque, para finalmente en su accionar, desde su acción inicial la navegación conlleva gran cantidad de riesgos y peligros que empiezan al zarpe y finalizan al arribo, sin desmedro que por su actividad específica u operación se incrementen los mismos en relación a la actividad a la que se dedique la nave.

En las acciones que se han analizado, la ocurrencia de infracciones cometidas en los espacios acuáticos, es permanente, por tanto las acciones que se deben adoptar deben gozar de dicha sostenibilidad para poder hacer frente a las eventualidades que se presenten sea por personal nacional y buques de bandera como los de otra bandera y nacionalidad, cuyo accionar de la fuerza organizada debe ser el mismo y sin discriminación, salvo las excepciones que las normas contemplen.¹⁰⁶²

Se deja citado que, acorde a las circunstancias en que se han efectuado lo anteriormente expresado, podría derivar en crisis o conflictos entre el ER y el ERB, al presentarse cierto tipo de desacuerdo o desavenencia entre los que interactúan y se le ha otorgado múltiples aclaraciones según el punto de vista. Estos dos aspectos críticos tienen consideraciones operacionales en vista de que se trata de instancias previas a la máxima expresión del empleo o uso de la fuerza legal de un Estado y que pese a ser proscrita, se la sigue analizando y estudiando desde múltiples puntos de vista, el fenómeno de la guerra, que no es objeto del presente análisis.

Se habla también de controversias en todos los instrumentos internacionales. Luego de su proceso de creación o discusiones, al expedir la norma, se contemplan aspectos sobre la ocurrencia de polémicas, aclarando el mecanismo para solucionarlo. El conflicto, forma de relación humana, al defender intereses distintos, al entender o interpretar lo que consideran importante objetivamente: competencia por el poder o prestigio, ubicación en la organización social, insatisfacción ante circunstancias injustas o discriminatorias, buscar cambios en la colectividad- o subjetivamente: valores y principios.¹⁰⁶³

El accionar de la Policía Marítima, de la Armada del Ecuador, se enmarca en el cumplimiento de normas preestablecidas, protegiendo los derechos, libertades y garantías que, gozan los ecuatorianos, y, en la presente aplicación, concordante con el ordenamiento internacional en procura de precautelar un bien superior, un bien para la Humanidad en las zonas de la AM, especialmente considerando que el derecho ajeno termina al afectar algún derecho de terceros, lo cual se evidencia los casos en que podría presentarse tales afectaciones por buques de otra bandera y por tanto de responsabilidad de dichos Estados de Abanderamiento.

¹⁰⁶² CRE, Art. 11, 66 núm. 4, 76.

¹⁰⁶³ Moncayo, Paco; Poder y conflicto; Editorial El Conejo; Quito, Ecuador; 2014, pp. 39

6. CONCLUSIONES AL CUARTO CAPÍTULO

Las exigencias operacionales ameritan de la aplicación cada vez más expedita y de exigibilidad universal, debiendo, por tanto, contar con la juridicidad del Estado del buque de guerra o de la Policía Marítima, y a lo cual, debe sumarse las obligaciones y responsabilidades que los demás Estados han asumido, especialmente del Estado de abanderamiento del buque presunto infractor, su tripulación así como de las normas coercitivas, tanto domésticas, de su bandera como las de carácter internacional, y con esto, la colaboración, cooperación, coordinación y complementación pertinentes, permitirán y facilitarán adoptar las acciones coactivas así como asumir la jurisdicción y competencia para encausar los procesos derivados de las infracciones a dichas normas vulneradas, sin ser exclusivas o agotadas, la judicialización de los hechos ilícitos, el brindar un debido proceso en cada Estado, y por consiguiente, buscando paliar, resarcir y enmendar hasta cierto punto lo ocasionado por su personal embarcado.

Para el empleo o utilización del personal y material para cumplir con los fines del Estado, enfocándose en la alta mar, con un soporte de aplicabilidad -ensayo/error del accionar operacional de actualidad-, que denote su transversalidad, interdisciplinariedad y diversificación normativa en el contexto operacional de las operaciones marítimas -en especial en consideración de la aplicación de la Policía Marítima por parte de los buques de guerra, cumpliendo uno de sus roles, en su calidad de Armada del Ecuador-, permite la observancia de la legitimidad, legalidad, licitud y pertinencia, bajo el amparo de los principios fundamentales y del marco jurídico adecuado, facilitando el empleo de la fuerza legal del Estado para hacer frente a las amenazas en la mar, salvando la inaplicabilidad de normas del Derecho Internacional especialmente marítimo, impidiendo la impunidad en las acciones que se ejecuten en esta área y que se hayan contemplado como punibles o pesquisables internacionalmente.

De igual forma, al hacer el recuento histórico normativo de los elementos constitutivos del Derecho Operacional aplicado al ámbito marítimo, que conllevan a las normas vigentes del Derecho Humanitario -sea en sus acepciones de *Ius in Bello*, *Ius ad Bellum* o *Ius contra Bellum* con algunas consideraciones inclusive del Derecho Internacional de los Conflictos Armados-, así como la aplicación permanente de los Derechos Humanos, debido a la fragilidad y dispersión del accionar público-privado en la alta mar, conduciendo a evidenciar la importancia trascendental de acoger, estudiar y detallar las acciones a seguir por parte de cada Estado, de sus buques autorizados para enfrentar las conductas internacionalmente punibles, evitando incidir en responsabilidades internacionales por mal procedimiento o falencias de motivos razonables.

Bajo distintas instituciones jurídicas al contemplar la apropiación por el Estado de bienes de particulares, acogiendo el carácter histórico, sea en calidad de angaria o bagaje, elevado a derecho del soberano mediante su edicto, fue aplicado a buques y su personal, inclusive barcos neutrales que estén en su territorio, aunque en este caso con la retribución pertinente y bajo circunstancias específicas. Esto ha permitido analizar las instituciones jurídicas que pudieren ser aplicadas en este ámbito en Ecuador junto con sus consecuencias implícitas en: captura, apresamiento, expropiación forzosa, requisa, requisición militar, confiscación, incautación, embargo, retención, decomiso o comiso penal dejando de lado a la extinta presa y corso marítimos.

De igual forma, este análisis efectuado, al facilitar su entendimiento y aplicabilidad, se constituye en antecedente valedero para ejercer en el rol de Policía Marítima, el derecho de

inspección, detención, visita, captura y apresamiento de embarcaciones inclusive más allá del área de jurisdicción del Estado, y por supuesto, con las excepciones pertinentes, acorde al Derecho Marítimo vigente.

Así, por tanto, la administración de la fuerza legal de los Estados, amerita emplearse exclusivamente en forma legítima, legal, lícita, racional y de forma progresiva, verificando la responsabilidad de protección que la Comunidad Internacional busca, frente a las acciones de la delincuencia armada de carácter transnacional, que se encuentra resaltada en su ejecución en las áreas más allá de la jurisdicción de los Estados, resalta la responsabilidad de la humanidad en general y, por tanto, en aplicación de la Carta de las Naciones Unidas, en cuanto a la ágil y oportuna respuesta, la aplicación de las medidas coercitivas, el uso de la fuerza y especialmente de la legítima defensa en sus distintas acepciones o aplicaciones, que Ecuador propende en su política internacional.

Como se pudo evidenciar, al tratar la institución de la legítima defensa, se pudo hacer una especificación a la legítima defensa comunitaria, bajo el mandato del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, acorde con el capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, así como la legítima defensa de un Estado, conforme al art. 51 de la misma Carta, permiten contemplarse como aspectos que pudieren ser pertinentes y aplicables, especialmente al enfrentar a flotas poderosas por parte de los Estados débiles, como puede ser el caso de Ecuador. Por otro lado, en cuanto a la legítima defensa individual y colectiva, se evidencia una aplicación más detallada o de menor incidencia estratégica, pero de igual forma con repercusiones o incidencias internacionales, siempre en procura de cumplir con las responsabilidades de protección de un bien jurídico superior, la responsabilidad de protección personal y grupal, en cuanto al accionar particular en la mar, acorde con sus niveles de aplicación de la fuerza legal, tanto individual como colectiva o del grupo humano.

Las acciones operacionales al igual que las acciones de apoyo o soporte del personal de la Policía Marítima, permiten evidenciar circunstancias en que pudieren contemplarse como extralimitación en el ejercicio de los actos de servicio, así como los aspectos de carácter administrativo que de igual forma recaen en el establecimiento de responsabilidades, como el cuidado en los bienes de terceros a ser efectuado con la pertinente cadena de custodia, el parte o informe correspondiente sea de retención como de aprehensión, para la prosecución legal que la jurisdicción establece, sin dejar de lado aspectos de Derechos Humanos, de Derecho Humanitario y administrativos como la revisión médica al personal involucrado y el registro tanto de los procedimientos seguidos como de los informes levantados, para finalmente la adopción de las acciones que deben seguirse en el caso de órdenes defectuosas como de consecuencias no deseadas.

Así se hace necesario conocer el empleo de los medios navales que serán empleados en las acciones de control, tanto en tiempo de paz como en conflicto, en que va a diferir ciertos procedimientos acorde a los escenarios que se presenten al momento por el Estado de bandera del buque designado, el área considerada, el tipo de buque y actividad a controlar, así como los mecanismos para ejercer los derechos para los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley. Esto permite resaltar la importancia de contar con los medios adecuados y los procedimientos claros, objetivos y validados para ejercer de la mejor manera el derecho de inspección y visita, al contar con dudas razonables o motivos fundados para ejercer la actividad de control en el AM y en función de enfrentar a los diferentes tipos de actos ilícitos que se pudieren presentar, así como las eventualidades tales como el derecho de persecución o persecución caliente, en función a los peligros,

amenazas, riesgos y factores de riesgo, que bien podrían derivar en crisis y conflictos de carácter internacional

Al ser una materia extensa en el ámbito marítimo, y por el tratamiento efectuado y la profundidad que amerita, se efectuaron conclusiones generales enfocadas en cada capítulo abordado, y se emite la siguiente reflexión final que busca englobar la esencia de la investigación.

REFLEXIÓN FINAL

El avance de la civilización y cultura universal de la humanidad, amerita mantener la importancia y brindar la prioridad correspondiente al mar y todo cuanto conlleva, enfocándose en las actividades que milenariamente se han venido efectuando, comprendiendo sus finalidades o principios *mutatis mutandis*, para entender la situación actual del accionar marítimo, pero con mayor razón para poder proyectarse armónica, íntegra, integralmente sobre la base de la investigación científica y su aplicación tecnológica, valiéndose de causas y motivos fundamentados y razonables en la consecución del bien común de la humanidad, bajo el criterio del empleo de sus recursos en forma sostenible y sustentable, orientando la conducta tanto individual como colectiva hacia la obtención de los mayores beneficios para la Comunidad Internacional en su conjunto.

Es pertinente dejar de lado aspectos de orden territorial clásico, siendo cambiados por aplicación de soberanía y derechos de soberanía cuyo objetivo es que mantener los beneficios para las generaciones futuras, que se puedan exponer las ventajas que el medio marino provee, conociendo a cabalidad sus potencialidades, así como especialmente teniendo presente al ser humano, su conducta y proceder que orienta para su beneficio particular, logrando resaltar que el avance del Derecho en forma progresiva, ha tenido en consideración la obtención de dichos beneficios. No obstante, acorde a la sostenibilidad intergeneracional, por la cual se hace imprescindible la participación de los entes públicos encargados del resguardo de los intereses colectivos, que en este caso, la Armada del Ecuador, sus buques de guerra, en calidad de Policía Marítima, debe buscar la vanguardia para mantenerse a la par, tanto de los avances científicos y tecnológicos como de la explotación de los recursos vivos y no vivos, ya no contemplados meramente como explotación de las líneas de comunicaciones marítimas.

Ecuador, como parte integrante de la Comunidad Internacional, debe brindar su contingente de personal y medios: buques designados, para contribuir con la consecución de las metas más elevadas trazadas, manteniendo siempre como el principio básico fundamental el precautelar la vida humana en el mar. Por esta razón, la seguridad y protección marítimas son aspectos imprescindibles de generalizada observancia y por ende exigencia en las acciones de soberanía con la Policía Marítima.

Es ineludible, por tanto, la exigencia de la gobernanza del mar en forma íntegra, debiendo estandarizarse normas, procesos y procedimientos operacionales en cada aspecto de gobernabilidad de las actividades marítimas. Se resalta así, la imperiosa necesidad de la aplicación y gestión del Derecho Marítimo en forma plena, abarcando todos los aspectos del Derecho del Mar, que van a presentar variaciones acorde a las circunstancias y áreas en que se vayan a aplicar, ya no solo de carácter soberano o de derechos de soberanía exclusivamente, sino especialmente en función de los beneficios que dicha área provee, así como de la necesidad de evitar afectaciones negativas tanto a dicha área como a las circundantes, afectando a los Estados ribereños.

Toda libertad trae aparejada una obligación responsable y consiente, no siendo la excepción el mar, por lo cual debe contarse con la trazabilidad responsable de cada aspecto o ámbito de interacción humana que amerita plasmarse en acciones conjuntas de la Comunidad Internacional, ya no solamente en forma individual de cada Estado, sino que se requiere contemplar acciones globales que empiecen por un adecuado ordenamiento marítimo integrado con todos los aspectos que la gobernanza del mar exige, con organismos mundiales, regionales y subregionales, con criterios similares, mismos principios y objetivos, la participación de todos los elementos de control, especialmente los buques de guerra de los Estados, contando con procedimientos operacionales estandarizados y universalizados, capaz de evitar errores o falencias que deriven en perjuicio tanto de particulares como de sus Estados por consiguiente, al efectuar la verificación de dudas o motivos razonados o fundamentados, contando con un Derecho Operacional estandarizado y uniforme.

Ahora bien, el caso del Ecuador y de su archipiélago de Colón o Galápagos, su condición natural única exige la adopción de medidas de protección especiales, así como la optimización de las medidas de supervigilancia debido a la incidencia de múltiples aspectos relativos al mar, así como relacionados con el accionar humano, amenazas delincuenciales, eventos antrópicos que deben ser controlados para precautelar su riqueza natural y biodiversidad, patrimonio natural común de la humanidad, tomado como laboratorio viviente único en el mundo, aplicando todos los mecanismos para precautelar su incidencia natural tanto de especies sea endémicas o nativas, como su interrelación simbiótica capaz de extrapolar dichos conocimientos al resto del globo, lo cual es complementado con los corredores de protección marinos así como con la protección de especies individualmente, y todo esto, más allá de su jurisdicción nacional.

Ecuador se ha venido comprometiendo en cumplir con una serie de normas y estándares internacionales en materia de represión al delito o criminalidad internacional en el mar. No obstante, de que se hace necesario completar los mecanismos internos para que estas obligaciones adquieran plena vigencia. El ejercicio de la jurisdicción penal según se trate de los delitos de jurisdicción universal, amerita que se adecue su legislación penal interna y se ejerciten los procedimientos adecuados para su neutralización. En el caso de los delitos de potestad del Estado Ribereño, y de la ejecución de acciones para el cumplimiento de la legislación, como el caso de la protección al ambiente se requiere adecuarse y justificar plenamente tal calidad para contar con la pertinencia de la legitimidad en su posterior observancia y cumplimiento de la ley y eventualmente su prosecución penal.

Como parte del trabajo investigativo, se ha podido contribuir en la actualización de la normativa marítima del Ecuador, que desde inicios del siglo XIX se mantenía en vigencia, salvo pequeñas adecuaciones. Se alcanzó el aporte de la Academia, de la Universidad, que ha sido el fundamento y sustento del avance de toda actividad humana y consiguientemente del derecho que implica. No obstante, se deja evidenciado que existen falencias en el trato de la criminalidad en las actividades marítimas, la carencia de interés ha desembocado en que sea nulo el aporte para el avance de la jurisprudencia interna, solo dejando en calidad de costumbre marítima el aporte en Derecho Marítimo ecuatoriano. Se han venido efectuando avances para la lucha contra la criminalidad y al mismo tiempo, se encuentran en estudio y análisis otros avances en el ámbito interno, sobre la base del Derecho Internacional Positivo y Consuetudinario, inclusive.

Las acciones que los Estados deben ejecutar para evitar las afectaciones negativas tanto al ambiente como a la humanidad, amerita la colaboración, coordinación, cooperación y

complementación del resto de los Estados, de la Comunidad Internacional, para no tener que aplicar acciones coactivas, al contar con mecanismos coercitivos, jurídicamente vinculantes y de exigencia universal.

Con esto, la presente investigación ha servido para avivar la aplicación de la conciencia marítima en el Ecuador. Se expone los aspectos que las actividades lícitas en los diversos ámbitos que el mar establece, están proveyendo el sustento para seguir profundizando en una gran cantidad de temas que se pueden evidenciar a lo largo de la presente investigación, lo cual, al profundizar en los temas de la criminalidad, el trabajo a ser efectuado por los entes responsables de la prosecución penal, así como las acciones de control previas, concurrentes y posteriores de la Policía Marítima.

En todos estos aspectos, se hizo palpable que el talento humano responsable debe cumplir con los conocimientos básicos para poder contribuir a la solución de los problemas dejando de ser un factor negativo en la política criminal a ser implantada, con estándares internacionales en vigencia.

La adopción de acciones diversas que necesariamente deben empezar desde la academia, la educación y formación integral de los individuos con cabal conocimiento de la realidad marítima, la importancia de la interacción humana así como las diversas formas de conflictos que se pudieren presentar -situaciones pacíficas, de crisis o de conflicto-, pero por sobre todo, con el fundamento que busca conseguir el derecho, la recta ordenación de las relaciones sociales, buscando la solución justa a los problemas que se susciten acorde a la actualidad histórica, económica y social, debiendo todo el andamiaje y organización internacional, contribuir con la consecución del objetivo final que es el precautelar los recursos para las generaciones venideras, proveyendo avances y mejoras en la situación actual del accionar humano en el aspecto marítimo.

La precautelación de la vida humana en el mar, prevalece ante la criminalidad en el mar. La ocurrencia de actos ilícitos exige la acción de las fuerzas del orden, sin embargo, el mar genera el adoptar y luego adaptar los mecanismos para cumplir con ese principio fundamental, sin desmedro de contribuir también a la seguridad de la navegación, a la prevención de la contaminación marina, el control de los actos lícitos, y, como es lógico inferir, el combate a los ilícitos presentados, la criminalidad en el mar, en sus diversos aspectos.

Sin embargo, la precautelación de los recursos vivos y no vivos del área singular en el Ecuador y su archipiélago de Galápagos tiene que seguir incrementándose y detallándose, teniendo el soporte deontológico, académico, práctico, real y natural, sumado a su especial posición en el Océano Pacífico Central, y el aporte que la criminalidad organizada busca en apoyo a sus actividades irregulares.

BIBLIOGRAFÍA

TEXTOS

- Andrade, G; “Concepto operacional de la fuerza submarina: Influencia del concepto operacional en el empleo y en el proceso de planificación de desarrollo de la fuerza submarina”; Universidad de las Fuerzas Armadas, ESPE; Sangolquí, Ecuador, 2017.
- Annoni, A; “Traffico di migranti via mare: l’ambito di applicazione della legge penale italiana”; Riv. Diritto della Navigazione; 2015; pp-420.
- Bacigalupo, E; “Derecho penal parte general” Ediciones Hammurabi; Buenos Aires, Argentina; 1999.
- Barboza, F; Capitán de Fragata-EM; Notas de Aula; “Estudio de Estado Mayor”; Academia de Guerra Naval; Curso Superior Miliar; enero-julio de 2022.
- Bassiouni, M, Cherif, A, Blakesley; “Draft Statute of the International Criminal Tribunal”; Vanderbilt Journal of Transnational Law; 1992.
- Blas, O; “Seguros Marítimo”; Talleres gráficos de La Ley, Fondo Editorial de Derecho y Economía; Buenos Aires, Argentina; 2022.
- Brotóns, R et al; “Derecho Internacional: Curso General”; Edit. Tirant Lo Blanch; Valencia España; 2010.
- Bottomore, T; “Sociología Política”; Editorial Aguilar; Madrid, España, 1982.
- Briones, G; “Metodología de la Investigación cuantitativa en las ciencias sociales”; ARFO Editores e Impresores Ltda.; Instituto Colombiano para el Fomento de la Investigación de la Educación Superior; Bogotá, Colombia; 2002.
- Brunetti, A; “Diritto Marittimo Privato”; Torino Unione Tipografico-editrice Torinese; Torino. Italia; 1928.
- Burque, P; “Qué es la historia del conocimiento?”; Edit. Siglo Veintiuno; Buenos Aires Argentina; 2021.
- Cervantes Ahumada, “Derecho Marítimo”; Editorial Herrero, Mexico, 2001.
- Cole, A y otros; “Manual de Sanremo sobre Reglas de Enfrentamiento”, Instituto Internacional de Derecho Humanitario; Sanremo, Italia; 2009.
- Comitre, C; “Teoria e prática do direito marítimo”, 2ª Edición; Rio de Janeiro, Brasil; 2005.
- Corbetta, P; “Metodología y técnicas de investigación social”; Edit. Closas-Orcoyen,S.L.; McGra-Hill/Interamericana de España; Madrid, España; 2010.
- Corona, J; “Investigación cualitativa: fundamentos epistemológicos, teóricos y metodológicos”; Vivat Academia; núm. 144; Septiembre-Diciembre 2018.
- Chamorro, F; PhD; Notas de Aula; “Metodología de la Investigación Científica”; Academia de Guerra Naval; Curso Superior Miliar; enero-julio de 2022.
- Dallanegra, L, “Realismo sistémico estructural. hacia una teoría totalizadora de las relaciones internacionales”; Red de revistas científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal; vol. 10, núm. 19, JUN-2008.
- De Azcárraga, J; “El Derecho de Angaria”; Publicaciones de la Catedra Arzobispo Gelmírez; Madrid, España; 1965.

- De Azcárraga, J; “Derecho Internacional Marítimo”; Ediciones Ariel; Barcelona, España; 1970.
- De Izcue Arnillas, C; et al; “Apuntes de Estrategia Operacional”; Oficina de Desarrollo Bibliográfico de la Marina de Guerra del Perú; Talleres Gráficos Iakob Publicidad S.A.C.; Callao, Perú; 2009.
- De Mulinen, F; “Manual sobre el Derecho de la Guerra para las Fuerzas Armadas”; Comité Internacional de la Cruz Roja, CICR; Ginebra Suiza, 2014.
- Deffains, B; “Le monde du droit face à la transformation numerique”; Pouvoirs, Revue Francaise d’Etudes Constitutionnelles et Politiques; No. 170; París, Francia; 2019; pp-43.
- División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar; “Manual de delimitación de fronteras marítimas”; Naciones Unidas; Nueva York; 2001.
- El océano y los objetivos de desarrollo sostenible en el marco de la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible. resumen técnico de la primera evaluación integrada del medio marino a escala mundial; Naciones Unidas; Nueva York, USA; 2017.
- Enciclopedia del Diritto, Giuffré Editore; Varese, Italia; 1975.
- Enciclopedia Giuridica; Istituto della Enciclopedia Italiana Fondata tra Giovanni Treccani; Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato; Volume XXII; Roma, Italia; 1990.
- Espinosa, J; “Derecho Internacional”; Academia de Guerra Naval, AGUENA, Guayaquil, Ecuador, 1983.
- Faidutti, J; “Derecho Internacional Marítimo”; Academia de Guerra Naval, AGUENA, Guayaquil, Ecuador; 1983.
- Fioravanti, C; “Il diritto comunitario della pesca”; Casa Editrice Dott. Antonio Milani; Padova, Italia; 2007.
- Franch, J; Sagaseta, A; Bouchard J y Bueno M; “Navegación precolombina: El caso del litoral pacífico ecuatorial: Evidencias e hipótesis”; Art. 25956-1-10-20110607.PDF.
- Ferry, L; “A quoi vivre deux cents ans? l’hypothese transhumaniste”; Pouvoirs; No. 170; 2019; pp-19.
- Gabaldón, J; “Curso de Derecho Marítimo internacional: Derecho Marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales”; Edit. Marcial Pons; Madrid, España; 2012.
- García, F; “Derecho del Transporte Marítimo”; Ediciones Universitarias de Valparaíso, Universidad Católica de Valparaíso; Valparaíso, Chile; 1993.
- Generalitat Valenciana; “Estudio sobre la Economía Azul en la comunitat valenciana situación, potencialidades y definición de bases para su fomento”; Conselleria de Hacienda y Modelo Económico; Insituto Imides; Valencia, España; 2017.
- González, J; “Libros blancos de defensa en Sudamérica: ¿Política Exterior o Política doméstica?”; Rev. Bras. Est. Def. v. 4, # 2, JUL-2017.
- González, J; “Teoría del Delito”; Poder Judicial, Defensoría Pública; San José de Costa Rica; 2008.
- Hans-Heirich, J y Weigend, T; “Tratado de Derecho Penal: Parte General”; Pacífico Editores; Lima, Perú, 2014.

- Hernández, R, Fernández, C y Baptista P; “Metodología de la investigación”; Sexta Edición; Edit. Mac Graw-Hill, / Interamericana Editores; México D.F., México; 2014.
- Horna, A; “Apuntes acerca del Tribunal Internacional del Derecho del Mar: ¿Hamburgo v. La Haya?”; Agenda Internacional; Año XIV; 2007.
- Hueso, A; “Metodología y Técnicas Cuantitativas de Investigación”; Editorial Universitat Politècnica de Valencia; Primera Edición; Valencia, España; 2012.
- IMLI; “the IMLI Manual on International Maritime Law”; Edited by David Attard; Malgosia Fitzmaurice and Norman Martínez; Volume I; Edit. Oxford; 2014
- IMO; “Maritime Law”; International Maritime Organization; London; 1993.
- Informe de la Reunión Subregional de Expertos Gubernamentales sobre la regulación del uso de la fuerza y la protección de las personas en situaciones de disturbios interiores y otras situaciones de violencia interna; Comité Internacional de la Cruz Roja; 2008.
- International and Operational Law Department; “Operational Law Handbook”; The Judge Advocate General’s Legal Center & School, U.S.Army; Charlottesville, Virginia; 2010.
- Ivanova, A; Cariño, M; Monteforte-Sánchez, M; Ramírez, E; y Domínguez, W; “La Economía Azul como modelo de sustentabilidad para estados costeros: El caso de Baja California Sur”; Revista Sociedad y Ambiente, año 5, núm. 14, julio-octubre de 2017, ISSN: 2007-6576.
- Jaramillo, L; “Manual del Proceso de Planeamiento Naval 2019”; Academia de Guerra Naval, AGUENA; Guayaquil, Ecuador; 2019.
- Jaramillo, L; Notas de Aula; “Proceso de Planeamiento Naval III”; Academia de Guerra Naval; Curso Superior Miliar; enero-julio de 2022.
- La gobernanza europea — Un libro blanco COM (2001) 428 final, (2001/C 287/01), Diario Oficial de las Comunidades Europeas.
- Lascurain, J, et. al.; “Manual de Introducción al Derecho Penal”; Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado; Madrid, España; 2019.
- Leandro, A; “Mare e sicurezza”; Maggiore, Antonello, Col.; “Il contrasto al traffico illecito via mare di sostanze stupefacenti”; Cacucci Editore, Bari, Italia, 2018.
- Lefebvre D’Ovidio A, Pescatore Gabriele y Tullio Leopoldo; “Manuale di diritto della navigazione”; Giuffré Editore, Decimocuarta edición; Milano Italia; 2016.
- Lowental, M; “Bringing Intelligence about. Practitioners Reflect on Best Practices”; Center for Strategic Intelligence Research; Joint Military Intelligence College; Washington, United States of America; 2003.
- Luzán Peña, D; “Lecciones de Derecho Penal, Parte General”; Editorial Tirant Lo Blanch; Valencia, España; 2016.
- Malvagni, A; “Derecho laboral de la navegación”; Editorial DEPALMA, Buenos –Aires, Argentina; 1949.
- Manual Básico de Inteligencia Naval; Academia de Guerra Naval, AGUENA; Guayaquil, Ecuador; 2006.
- Manual de Derechos Humanos, DM F-04; Fuerzas Armadas del Ecuador, Comando Conjunto; DIEDMIL, Quito, Ecuador; Junio-2016.

- Manual de Derecho Operacional, Manual FF.MM 3-41 Público; Primera Edición; Comando General de las Fuerzas Militares; Bogotá, Colombia; 2009.
- Manual de Legislación Militar; Anexo aplicable a las Operaciones Navales; Armada del Ecuador, Comando de Operaciones Navales; Guayaquil, Ecuador; 2013.
- Manual de Planeamiento de Comunicaciones y Guerra Electrónica; Academia de Guerra Naval, AGUENA; Guayaquil, Ecuador; 2016.
- Manual de Introducción al Proceso de Planeamiento Naval; AGUENA-INTPPN-01-2021; Guayaquil, 2021.
- Manual de Empleo de Medios en las Operaciones Navales; Academia de Guerra Naval, AGUENA, Guayaquil, Ecuador, 2004.
- Manual Fundamental de Referencia del Ejército, MFRE-6-27 Derecho Operacional Terrestre; Ejército Nacional; Bogotá, Colombia; 2017.
- Melzer, N; “Guía para la Interpretar la Noción de Participación Directa en las Hostilidades según el Derecho Internacional Humanitario”; Comité Internacional de la Cruz Roja, CICR; Ginebra-Suiza, 2012.
- Miralles, J “La cooperación penal internacional en la persecución del crimen organizado”; 2016.
- Moeller, F; “El uso de la fuerza en el Derecho Internacional actual”; Departamento de Investigación Académica; Academia de Guerra Naval de Chile; Valparaíso, Chile; 2004.
- Moncayo, P; “Poder y conflicto”; Editorial El Conejo; Quito, Ecuador; 2014.
- Mososavian, R; “Power/knowledge dynamics in the attorney general’s Irak war advice”; Journal Public Law, January 2020; Swet & Maxwell; Essex-Londres, Reino Unido; 2020.
- Muñoz, F y García M; “Derecho Penal Parte General”; Editorial Tiran lo bilanch; Valencia España; 2010.
- Papanicopolu, I; “International Law and the Protection of People at Sea”; Edit. OUP Oxford; Oxford, Reino Unido; 2018.
- Pappalardo, M; “Storia della vela tra commercio, guerra e sporti”; Editore Ulrico HOEPLI, Milano, Italia, 2019.
- PDC-000, “Glosario de Terminología de uso Conjunto”; Estado Mayor de la Defensa de España; Madrid, España; 2018.
- Ramirez, R; Notas de Aula, Curso “Operaciones navales de vigilancia en el mar”; Modulo 2: Responsabilidad de los Estados; 2022.
- Ramos, C., Psic.; “Los paradigmas de la Investigación científica”; Av. Psicol. 23(1); Enero-julio, 2015, pp-9.
- Pérez, R.; “Estudio de estabilidad de buques. Desde los criterios usados más importantes hasta como aplicarlos en función al tipo de barco”; Editado por Punto Rojo; Sevilla, España; 2015.
- Mososavian, R; Power/Knowledge Dynamics in the Attorney General’s Iraq War Advice; Journal Public Law, January 2020; Swet & Maxwell; Essex-Londres, Reino Unido; 2020; pp-72.

- Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima; “Delincuencia Marítima: Manual para los Profesionales de la Justicia Penal”; Oficina de las Naciones Unidas contra la droga y el Delito, Tercera Edición, Viena, 2020.
- Revista Argumentos, “Doble Conforme: La garantía del imputado”; Núm. 05-DIC-2017; pp-38.
- Romero, L; “Derecho Marítimo” 2ª Edición, Editora Córdoba, Córdoba, Argentina, 1996.
- Roxin, C; “Culpabilidad y prevención en Derecho Penal”; Editorial Reus S.A.; Madrid España; 1991.
- Roxin, C; “Derecho Penal Parte General Fundamentos. La Estructura de la teoría del Delito” Editorial Civitas; Madrid; España.
- Salinas, P y Cárdenas, M; “Métodos de investigación social”; Segunda Edición; Editorial Quipus, CIESPAL; Quito, Ecuador; 2008.
- Salom, N; “Dos colosos frente al mar”; Pontificia Universidad Javeriana, Facultad de Ciencias Jurídicas; Fundación Cultural Javeriana; Bogotá, Colombia; 2003.
- Secretaría de Marina de la Armada de México SEMAR, “Derecho Marítimo Internacional”, Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM; Primera Edición, CESNAV Facultad de Derecho; México, 2017.
- Solis-Oyarzun, E; “Manual de Estrategia” Tomo I; Academia de Guerra Naval de Chile.
- Torres, L; “Efectividad de la cooperación internacional para la conservación de la diversidad biológica, ecosistemas marinos y costeros y el turismo en la aplicación del proyecto CMAR en el corredor marino del Pacífico Este Tropical” Monografía de Grado; Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario; Bogotá, Colombia; 2010.
- Xerry, A; “Profili di diritto della navigazione”; Casa Editrice Jovene; Napoli, Italia; 2003.
- Verri, P; “Diccionario de Derecho Internacional de los Conflictos Armados”; Comité internacional de la Cruz Roja, Centro de Apoyo en Comunicación para la América Latina y el Caribe; Buenos Aires; Argentina; 2008.
- Vicente, M; “El arte de la navegación en el siglo de oro”; 2001.
- Zeno, R; “Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo”; Dott.A. GIUFFRÉ EDITORE; Milán, Italia; 1946.
- Zaffaroni, E; “Tratado de Derecho Penal, Parte General IV”; Editorial Editar; Buenos Aires Argentina; 1999.
- Zunarelli, S y Comenale Pinto, M; “Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti”; Casa Editrice Dott. Antonio Milani, CEDAM; Segunda Edición; Italia; 2013.

LEGISLACIÓN INTERNACIONAL

- Acuerdo bajo la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar sobre la conservación y uso sostenible de la diversidad biológica en zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional; suscrita en Nueva York el 03-MAR-2023.
- Acuerdo de cooperación con la oficina del ACNUR; R.O.S. # 372 de 27-ENE-2011.
- Acuerdo de cooperación entre el Gobierno de la República del Ecuador y la Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito, para la preparación de informes sobre

la existencia de cultivos ilícitos en el Ecuador; Quito; 09-MAR-2011; R.O. # 490 de 13-JUL-2011.

Acuerdo de extradición con países andinos; Caracas; 18-JUL-2011; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005.

Acuerdo entre Ecuador y Chile sobre cooperación sector de la defensa; Galápagos; 30-OCT-2017; R.O.E.C. # 53 de 28-JUN-2018.

Acuerdo entre Ecuador y Colombia sobre pesca artesanal; Popayán; 13-MAR-1994; R.O. # 503 de 01-AGO-2011.

Acuerdo entre Ecuador y Colombia sobre migrantes ilegales; Quito; 07-ABR-1994; R.O. # 434 de 05-MAY-1994.

Acuerdo entre el gobierno del Ecuador y el gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica para la creación de una Sección de Información Portuaria y Aérea (S.I.P.A.); R.O. # 119 de 30-JUL-1997.

Acuerdo entre el gobierno de la República del Ecuador y la Organización de las Naciones Unidas para la educación, la ciencia y la cultura (UNESCO) relativo a la oficina de la UNESCO para la unidad de apoyo al proyecto principal en la esfera de la educación para América latina y el Caribe y para el consejero subregional en educación; R.O.# 120 de 31-ENE-1989.

Acuerdo internacional para la regulación de la pesca de ballenas; Londres; 08-JUN-1937 y Protocolos del 24-JUN-1938 y 26-NOV-1945.

Acuerdo latinoamericano sobre control de buques por el estado rector del puerto, o Acuerdo de Viña del Mar; 05-NOV-1992 y Disposiciones para la aplicación del Acuerdo de Viña del Mar; Resolución DIGMER # 112; R.O. # 399 de 28-AGO-2001.

Acuerdo marco para la conservación de los recursos vivos marinos en la alta mar del pacífico sudeste, o Acuerdo de Galápagos, Santiago de Chile; 14-AGO-2000 y el Protocolo modificadorio, Lima; 27-NOV-2003.

Acuerdo para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros que pescan en alta mar, Resolución FAO # 15/93; Roma; 24-NOV-1993.

Acuerdo sobre extradición; Caracas; 18-JUL-1911; R.O. # 74 de 29-NOV-1912.

Acuerdo sobre el programa internacional para la conservación de los delfines, de la Comisión Interamericana del Atún Tropical, APICD-CIAT; Washington; 21-MAY-1998; R.O. # 166 de 09-ABR-1999.

Acuerdo sobre la orden Mercosur de detención y procedimientos de entrega entre los Estados partes del Mercosur y Estados Asociados; Foz de Iguazú, 16-DIC-20210; R.O.S. # 116 de 05-NOV-2013.

Acuerdo marco sobre cooperación en materia de seguridad regional entre los Estados Partes del MERCOSUR y la República de Bolivia, la República de Chile, la República del Ecuador, la República del Perú y la República Bolivariana de Venezuela y su anexo; R.O.S. # 143 de 13-DIC-2019.

Acuerdo sobre el Transporte Multimodal en el ámbito del MERCOSUR, 1998.

Acuerdo sobre extradición entre los estados partes del MERCOSUR y la República de Bolivia y la República de Chile; Río de Janeiro; 10-DIC-1998; R.O. # 545 de 10-MAR-2009.

Acuerdo sobre medidas del estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal no declarada y no reglamentada, AMERP, Roma; 22-NOV-2009; R.O.S. # 447 de 15-MAR-2019.

Acuerdo sobre residencia para nacionales estados partes MERCOSUR; Asunción; 29-JUN-2011; R.O. # 209 de 21-MAR-2014.

Acuerdo Sudamericano sobre Estupefacientes y Psicotrópicos de 1973; Buenos Aires; 27-ABR-1973, R.O. # 462 de 28-DIC-1973.

Acuerdos de alcance parcial para la facilitación del transporte multimodal de mercancías, ALADI, 1994.

Carta de las Naciones Unidas, Nueva York; 26-JUN-1945; R.O. # 461, 18-DIC-1945.

CIAT Recomendación C-03-10 sobre tortugas marinas.

CIAT Resolución C-04-07 sobre un programa de tres años para mitigar el impacto de la pesquería de atún en las tortugas marinas.

CIAT Resolución C-04-05(REV 2) sobre tortugas, plantados equipos y entrenamiento para liberar tortugas.

CIAT Resolución C-07-03 en que se dispone (i) implementar los lineamientos de FAO para reducir la mortalidad de tortugas en operaciones de pesca.

Código de conducta para funcionarios encargados de hacer cumplir la ley, Adoptado por la Asamblea General en su resolución 34/169, de 17-DIC-1979.

Código de Conducta para la Pesca Responsable de 1995, aprobado por la FAO.

Código de Derecho Internacional Privado Sánchez de Bustamante; La Habana; 20-FEB-1928; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005.

Código de investigación de siniestros, código de normas internacionales y practicas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos; OMI; Londres, Reino Unido; 2008.

Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales (1983).

Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra buques, 2009.

Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera (1973).

Código internacional de seguridad 2000 Resolución MSC.97 (73).

Código internacional de estabilidad sin avería, 2008 (IS CODE 2008).

Código internacional de seguridad para embarcaciones de alta velocidad Resolución MSC.36 (63).

Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, Código PBIP.

Código internacional para la construcción y equipamiento de buques que transportan productos químicos peligrosos a granel Resolución MSC.4 (48).

Código internacional para la construcción y equipamiento de buques que transportan gases licuados a granel Resolución MSC.5 (48).

Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten químicos peligrosos a granel (Código CIQ.1983 - IBC Code).

Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro. (Código MODU.1979).

Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CGRQ.1971 - BHC Code 1971).

Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (código CIG.1983 - IGC Code 1983).

Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten químicos peligrosos a granel (Código CIQ.1983 - IBC Code).

Constitución del Buró Hidrográfico Internacional, BHI, 1921; modificada a Organización Hidrográfica Internacional, OHI, el 03-MAY-1967.

Constitución de la Organización Atunera del Pacífico Oriental; R.O. # 33 de 24-SEP-1992.

Constitución de la Organización de las Naciones Unidas sobre Alimentación y Agricultura, FAO, Quebec 16-OCT-1945. R.O. # 370 del 23-NOV-1949.

Constitución de la Organización Internacional de Refugiados. Nueva York, 15-DIC-1946, organización extinta y reemplazada por el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados, ACNUR.

Constitución de la Organización Marítima Internacional, IMO; R.O. # 424 del 29-ENE-1958.

Constitución de la Organización Meteorológica Mundial, OMM, Washington D. C.; R.O. # 850, 28-JUN-1951.

Constitución de la Organización Mundial de Comercio, OMC, Ginebra, el 27-SEP-1995, R.O. # 853 de 02-ENE-1996 y su Protocolo R.O.S. # 997 de 28-JUN-1996.

Constitución de la Organización Mundial de la Salud, OMS, Nueva York; R.O. # 119, 25-ENE-1949.

Constitución de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, UIT, Ginebra R.O.S. # 754, 07-AGO-1995.

Constitución de la Unión Postal Universal, UPU, Viena, R.O. # 428, 02-ENE-2007.

Constitución de la Organización de las Naciones Unidas para la educación, la ciencia y la cultura, UNESCO; Londres; 16-NOV-1945, R.O. # 360 de 29-NOV-1971.

Convención Americana sobre los Derechos Humanos o Pacto de San José de Costa Rica; R.O. # 801 del 06-AGO-1984.

Convención contra la tortura y otros tratos o penas crueles; Nueva York; 10-DIC-1984; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005 y el Protocolo facultativo a la convención contra la tortura y otros tratos o penas crueles, inhumanos o degradantes; Nueva York; 18-DIC-2002; R.O. # 417 de 31-MAR-2011.

Convención contra reclutamiento de mercenarios; Nueva York; 04-DIC-1989; R.O.S. # 950 de 22-FEB-2017.

Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas; Viena; 19-DIC-1988; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005.

- Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas de 1988; Viena; 20-DIC-1988; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005.
- Convención de las Naciones Unidas contra la corrupción, Mérida, México, el 11-DIC-2003; R.O.S. # 166 de 15-DIC-2005.
- Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, Palermo; 12-DIC-2000; Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional; Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005. Protocolo contra la fabricación y el tráfico ilícitos de armas de fuego, sus piezas y componentes y municiones, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, 2001; R.O. # 122 del 13-NOV-2013.
- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, CONVEMAR, Montego Bay; 10-DIC-1982; R.O. # 857; del 26-DIC-2012, complementada con el “Acuerdo relativo a la aplicación de la parte XI – 1994” (plataforma continental) y el “Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios-1995”. R.O.S. # 838 de 12-SEP-2016.
- Convención de las Naciones Unidas sobre los contratos de compraventa internacional de mercaderías, Viena, 11-ABR-1980; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005.
- Convención de las Naciones Unidas sobre la utilización de las comunicaciones electrónicas en los contratos internacionales, Nueva York; 23-NOV-2005.
- Convención de Viena sobre el derecho de los tratados, 23-MAY-1969; R.O. # 6 del 28-ABR-2005.
- Convención interamericana para la protección y conservación de las tortugas marinas, CIT; Caracas; 01-DIC-1996; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005:
- Convención para la conservación y ordenación de los recursos pesqueros de alta mar en el Océano Pacífico Sur, Auckland el 14-NOV-2009 que establece la Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur, OROP-PS, D.E. # 570 R.O. # 448 de 28-FEB-2015; R.O. # 576 de 31-AGO-2015.
- Convención sobre neutralidad marítima; La Habana; 20-FEB-1928, R.O. # 247 del 23-JUL-1936.
- Convención sobre el reconocimiento y la ejecución de las sentencias arbitrales extranjeras; Nueva York, 10-JUN-1958; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005.
- Convención sobre la prevención y el castigo de delitos contra personas internacionalmente protegidas, inclusive los agentes diplomáticos, AG-ONU; 14-DIC-1973.
- Convención relativa a los humedales de importancia internacional especialmente como hábitat de aves acuáticas; Ramsar; 1971; R.O. # 33 de 24-SEP-1992
- Convención para reducir los casos de apatridia. Nueva York, 30-AGO-1961; R.O.S. # 882 de 30-ENE-2013.
- Convención única sobre estupefacientes de 1961; Nueva York; 25-MAR-1961; R.O.# 320 de 27-AGO-1964.

Convención internacional contra la toma de rehenes; Nueva York; 17-NOV-1979; R.O. # 225 de 04-DIC-2003.

Convención interamericana contra la corrupción; Nueva York; 29-MAR-1996; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005.

Convención interamericana contra la fabricación y el tráfico ilícitos de armas de fuego, municiones, explosivos y otros materiales relacionados; R.O.S. # 153 del 25-NOV-2005.

Convención interamericana sobre extradición; Caracas; 25-FEB-1981; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005.

Convención internacional protección personas desapariciones forzadas; París; 20-DIC-2006, R.O.S. # 959 de 22-MAY-2013.

Convención internacional sobre la protección de los derechos de todos los trabajadores migratorios y de sus familiares; R.O. #133 de 25-JUL-2003.

Convención internacional sobre la eliminación de todas las formas de discriminación racial; Nueva York; R.O. # 140, 14-OCT-1966.

Convención internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos; Bruselas; 25-AGO-1924; REGLAS DE LA HAYA.

Convención para el establecimiento de una Comisión Interamericana de Atún Tropical, CIAT, establecida por la Convención entre los Estados Unidos de América y la República de Costa Rica, Convención Antigua, 1949. R.O. # 208 de 08-MAY-1961.

Convención para el Fortalecimiento de la Comisión Interamericana del Atún Tropical, Washington D.C. 14-NOV-2003; R.O.E.C. # 26 de 23-ENE-2018.

Convención para la conservación y ordenamiento de los recursos pesqueros de alta mar del océano Pacífico Sur; Auckland, 14-NOV-2009; R.O. # 576 de 31-AGO-2015.

Convención para la protección del patrimonio mundial cultural y natural, Paris el 23-NOV-1972; R.O. # 581 de 25-JUN-1974.

Convención sobre extradición, Montevideo, 26-DIC-1933; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005.

Convención sobre el comercio internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestre, CITES, R.O. # 746 del 20-FEB-1975, enmendada Bonn; 22-JUN-1979, R.O. # 755 de 24-AGO-1987.

Convención sobre el estatuto de los refugiados; Ginebra; 28-JUL-1951.

Convención sobre el estatuto de los apátridas; Nueva York el 28-SEP-1954, R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005.

Convención sobre la conservación de las especies migratorias de animales silvestres, CMS, Bonn; 23-JUN-1979; R.O. # 189 de 14-OCT-2003

Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer; Nueva York; R.O.S. # 153, 25-NOV-2005.

Convención sobre la protección de la flora y fauna y bellezas escénicas naturales de los países de América; Washington; 12-OCT-1940.

Convención sobre la protección física de los materiales nucleares; Viena; 03-MAR-1980.

Convención sobre la represión del contrabando, Buenos Aires; 19-JUN-1935; R.O. # 354 de 02-DIC-1936.

Convención sobre los derechos del niño, Nueva York; R.O.S. # 153, 25-NOV-2005.

Convención única sobre estupefacientes de 1961; Nueva York; 13-DIC-1964; R.O.# 320 de 27-AGO-1964.

Convención interamericana para la protección y conservación de tortugas marinas; Puerto Ayora; 28-JUN-2001.

Convenio de cooperación interinstitucional entre el Gobierno del Ecuador y la Oficina de las Naciones Unidas contra la droga y el delito para la implementación del programa de control de contenedores en los puertos marítimos del Ecuador; R.O. # 492 de 15-JUL-2011.

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo; Nueva York; el 11-DIC-2008; REGLAS DE ROTTERDAM.

Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías, 1978; Hamburgo; 31-MAR-1978; REGLAS DE HAMBURGO.

Convenio de las Naciones Unidas sobre la diversidad biológica, CDB, Río de Janeiro; 05-JUN-1992, e instrumentos derivados: Protocolo de Cartagena 11-OCT-2003, y el Protocolo de Nagoya; R.O. # 148 de 16-MAR-1993.

Convenio de Ginebra para aliviar la suerte que corren los heridos y los enfermos de las fuerzas armadas en campaña, Ginebra; 12-AGO-1949.

Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009; Hong Kong; 15-MAY-2009.

Convenio internacional para la reglamentación de la pesca de la ballena, Ginebra; 24-SEP-1931; R.O. # 856 de 20-ENE-1992.

Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas, Nueva York; 15-DIC-1997.

Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, SOLAS-74, Londres; 01-NOV-1974; R.O. # 242 del 13-MAY-1982.

Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969, INTERVENTION-69; Bruselas; 29-NOV-1969; RO # 229; 09-DIC-1976.

Convenio internacional sobre la remoción de restos de naufragio, Nairobi; 23-MAY-2007.

Convenio internacional sobre la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969, CLC-1969; Bruselas; 29-NOV-1969; R.O. # 228 y 229; 08-09-DIC-1976.

Convenio internacional sobre la responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996; SNP y Protocolo SNP de 2010; Londres; 30-ABR-2010; R.O. # 56; 07-ABR-2003.

Convenio internacional sobre la cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990; Convenio de Cooperación; París; 30-NOV-1990, R.O. # 56 de 07-ABR-2003.

Convenio internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999; Ginebra, 12-MAR-1999; R.O. # 196 del 06-MAR-2014.

- Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, FAL-65, Londres, 09-ABR-1965; R.O. # 992 de 03-AGO-1988.
- Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el protocolo de 1978, y, por el Protocolo de 1997; MARPOL 73/78; Londres; 17-FEB-1978; R.O. # 432 de 08-MAY-1990.
- Convenio internacional sobre búsqueda y rescate, SAR-79; Hamburgo; 27-ABR-1979; R.O. # 904 del 30-MAR-1988.
- Convenio internacional sobre el control de los sistemas anti-incrustantes perjudiciales en los buques, 2001; AFS; Londres; 05-OCT-2001.
- Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, STCW-78; Londres; 07-JUL-1978; R.O. # 991 del 02-AGO-1988.
- Convenio internacional sobre privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993; Ginebra; 06-MAY-1993; R.O. # 314 del 15-ABR-2004.
- Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001; Londres; 23-MAR-2001.
- Convenio para la protección del medio ambiente y la zona costera del Pacífico Sudeste, Lima; 12-NOV-1981; R.O. # 466 de 03-DIC-2001.
- Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, SUA-88/05; Roma; 10-MAR-1988; R.O. # 220 de 27-NOV-2003.
- Convenio para la represión de la financiación del terrorismo; Nueva York; 06-SEP-2000; R.O. # 257 de 22-ENE-2004.
- Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves; La Haya; 16-DIC-1970.
- Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil; Montreal; 23-SEP-1971 complementado por el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil internacional; Montreal; 24-FEB-1988.
- Convenio que crea la Unión internacional para la conservación de la naturaleza, UICN, Fontainebleau, Francia el 05-OCT-1948; se llamó Unión Internacional para la Protección de la Naturaleza (1948–1956) y Unión Mundial de Conservación (1990–2008). R.O. # 213 de 28-DIC-1972.
- Convenio que establece la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual, OMPI, Estocolmo, R.O. # 885, 03-MAR-1988.
- Convenio relativo a la situación de los refugiados; Ginebra, 28-JUL-1951; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005.
- Convenio sobre el transporte multimodal internacional; Ginebra; 30-NOV-1979.
- Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes, COLREG-1972, Londres, 20-OCT-1972; R.O. # 382, 16-JUL-2008.
- Convenio sobre la organización de la comisión permanente de la conferencia sobre explotación y conservación de las riquezas marítimas del Pacífico Sur; Santiago de Chile; 18-AGO-1952; R.O. # 809; de 05-MAY-1955.
- Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972, Convenio de Londres LC-1972; Londres; 13-NOV-1972; y

Protocolo de Londres de 1996; Londres; 07-NOV-1996; R.O. # 56 de 07-ABR-2003.

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, MLC-2006 y sus enmiendas 2014; Ginebra; 23-FEB-2006, R.O.E.S. # 632 del 03-FEB-2022.

Convenio sobre la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI; Chicago; 07-DIC-1944; R.O. # 450 de 26-OCT-2004.

Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, C087; Roma; 04-JUL-1950.

Convenio sobre sustancias psicotrópicas de 1971; Viena, 20-FEB-1971; R.O. # 404 de 03-OCT-1973.

Convenio sobre sistema de sanciones, Lima; 04-DIC-1954, parte integrante, complementaria y que no deroga las resoluciones y acuerdos adoptados en la Conferencia sobre Explotación y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur de Santiago de Chile del 18-AGO-1952.

Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, 1971 (NUCLEARES, 1971).

Convenio “Rodrigo Lara Bonilla” entre los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, sobre Cooperación para la Prevención del Uso Indebido y la Represión del Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas; R.O. # 862 de 28-ENE-1988.

Cooperación en asuntos migratorios entre Ecuador y El Salvador; Quito; 21-SEP-2009; R.O. # 663 del 06-ENE-2016.

Corredor marino de conservación del Pacífico Este Tropical entre las islas Coco – Galápagos – Malpelo – Coiba – Gorgona, CMAR, San José de Costa Rica; 02-ABR-2004.

Decisión del Acuerdo de Cartagena # 458, lineamientos de la política exterior común, R.O. # 268 de 02-SEP-1999.

Decisión CAN # 487 sobre garantías marítimas (hipoteca naval y privilegios marítimos) y embargo preventivo de buques; R.O. # 259 del 05-FEB-2001.

Decisión CAN # 331 – 1993 y Decisión #393 - 1996 sobre el transporte multimodal.

Decisión CAN # 671- 2007 sobre la armonización de regímenes aduaneros.

Decisión CAN # 770 – 2011 sobre la facilitación del comercio en materia aduanera.

Decisión CAN # 545-2003 sobre el instrumento andino de migración laboral.

Decisión CAN # 583-2004 sobre el instrumento andino de seguridad social.

Declaración Universal de Derechos Humanos, Nueva York; 10-DIC-1948.

Declaración para la conservación y manejo de los ecosistemas comprendidos en el Corredor Marino del Pacífico Este Tropical (CMAR)- Migravías Coco-Galápagos-Malpelo-Coiba, R.M. # MAATE-2022-019 del 14-MAR-2022, R.O. # 32 del 30-MAR-2022.

Declaración de las Galápagos como Patrimonio Mundial de la Humanidad, el 08-SEP-1978, en la CC-78/CONF.010/10 del 5 al 8-SEP-1978.

Declaración como reserva de la biósfera Galápagos en 1984, por el Consejo Internacional de Coordinación del Programa sobre el Hombre y la Biosfera, en París en 1985.

Doctrina Básica de la Armada del Ecuador; DIGEDO-DOBARE-02-2013; Resolución COGMAR-SUD # 16 del 17-SEP-2013; Guayaquil, Ecuador.

Documento ONU: A/CONF.232/2020/3: “Proyecto de texto revisado de un acuerdo en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar relativo a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina de las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional”, distribuido el 18-NOV-2019.

Documento COM (2007) 575 final, Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. “Una política marítima integrada para la Unión Europea” Bruselas, 10-OCT-2007.

Documento COM (2008) 395 final; Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones; “Orientaciones para un planteamiento integrado de la política marítima: Hacia mejores prácticas de gobernanza marítima integrada y consulta de las partes interesadas”; Bruselas; 26-JUN-2008.

Documento COM (2009) “Desarrollo de la dimensión internacional de la política marítima integrada de la Unión Europea” 536 final, Comunicación de la Comisión, -no publicada en el Diario Oficial-; 15-SEP-2009.

Documento Final de la Cumbre de 2005 el 16-SEP-2005 (A/RES/60/1).

Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional; Roma; 17-JUL-1998, R.O.S. # 502 de 05-JUN-2019.

Estatuto migratorio permanente ecuatoriano - peruano; R.O. # 315 de 08-NOV-2010.

Harter Act 1893; 13-FEB-1893.

Informe “Un mundo más seguro: la responsabilidad que compartimos (A/59/565)” de la Comisión Internacional y Soberanía de los Estados, ICISS establecida en Canadá: “The Responsibility to Project”, disponible en Informe del Grupo de Alto Nivel en 2004 sobre las amenazas, desafíos y cambios; 02-DIC-2004.

Informe “Progresos de la política marítima integrada de la UE” de la Comisión al Parlamento Europeo al Consejo, Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones; Documento SWD (2012) 255 final, Bruselas; 11-SEP-2012.

Informe “Un concepto más amplio de la libertad: desarrollo, seguridad y derechos humanos para todos A/59/2005”; Secretario General de la ONU: 21-MAR-2005.

Informe “La caída de Srebrenica” A/54/549, Secretario General de la ONU; 15-NOV-1999.

La gobernanza europea — Un libro blanco COM (2001) 428 final, (2001/C 287/01), Diario Oficial de las Comunidades Europeas.

Legal Support to Military Operations; Joint Publication 1-04; Department of Defense; Washington D.C, United States of America; 2011.

Ley de Transporte de Mercancías por Mar de 1924 que fue reemplazada por su homónima de 1971 o Carrier of goods by sea Act 1924, COGSA.

Libro Verde Sobre las Prácticas Comerciales Desleales en la Cadena de Suministro Alimentario y No Alimentario Entre Empresas en EUROPA, 2013.

Libro Verde – El marco de Gobernanza Corporativa de la UE, 2011.

Libro Verde - Del reto a la oportunidad: hacia un marco estratégico común para la financiación de la investigación y la innovación por la UE, 2011.

Libro Verde - Política de auditoría: lecciones de la crisis, 2010.

Libro Verde - Reforma de la Política Pesquera Común, 2009.

Libro Verde - Relaciones futuras entre la UE y los países y territorios de ultramar, 2008.

Libro Verde - El Espacio Europeo de Investigación: nuevas perspectivas, 2007.

Libro Verde - Iniciativa europea en favor de la transparencia, 2006.

Libro Verde - Hacia una futura política marítima de la Unión : perspectiva europea de los océanos y los mares, 2006.

Libro Verde – “Fomentar una alimentación sana y la actividad física : una dimensión europea para la prevención del exceso de peso, la obesidad y las enfermedades crónicas”, 2005.

Libro Verde Sobre el Futuro de la Política Pesquera Común, 2001.

Libro Verde de la Comisión, Principios generales de la legislación alimentaria de la Unión Europea, 1997.

Libro Verde sobre las relaciones entre la Unión Europea y los países ACP en los albores del siglo XXI - Desafíos y opciones para una nueva asociación, 1996.

Libro Blanco sobre el futuro de Europa Reflexiones y escenarios para la Europa de los Veintisiete en 2025”, 2017.

Libro Blanco - Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible, 2011.

Libro Blanco - Adaptación al cambio climático: hacia un marco europeo de actuación, 2009.

Libro Blanco sobre la revisión del Reglamento (CEE) No. 4056/86, por el que se aplican las normas comunitarias de competencia a los transportes marítimos, 2004.

Libro Blanco - La Política Europea de Transportes de Cara al 2010: La Hora de la Verdad, 2001.

Libro Blanco sobre responsabilidad ambiental, 2000.

Libro Blanco Sobre Seguridad Alimentaria, 1999.

Libro blanco de interoperabilidad de gobierno electrónico para América Latina y el Caribe”; Versión 3.0; Libros Blancos de la Defensa CEPAL, 2007.

Libros Blancos; “Lineamientos para la elaboración de documentos sobre políticas y doctrinas de defensa” a la CP/RES. 829 (1342/02); 06-NOV-2002.

Memorando de Entendimiento entre la Secretaria General de la Organización de los Estados Americanos y la Corte Nacional de Justicia de la República del Ecuador para participar en la Red Hemisférica de Intercambio de Información para la Asistencia Mutua en Materia Penal y Extradición; R.O. # 925 de 03-ABR-2013.

Memorando de entendimiento entre la República del Ecuador y la República de Guatemala sobre el combate al tráfico ilícito de migrantes y protección de las víctimas; R.O. # 170 de 27ENE-2014.

Memorándum de Entendimiento para la Cooperación entre la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral de Ecuador y el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos relativa a Búsqueda y Salvamento, 2006.

- Modelo de sistema sobre las medidas del Estado rector del puerto destinadas a combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (2005).
- Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito; UNODC; “Delincuencia Marítima: Manual para los profesionales de la Justicia Penal”; Programa mundial contra la delincuencia marítima; Tercera Edición, ONU, Viena, 2020.
- Oficina del Alto Comisionado de las NACIONES Unidas para los Derechos Humanos; “Los principales tratados internacionales de derechos humanos”; ONU, Nueva York y Ginebra; 2006.
- ONU Documento: A/AC.287/2017/PC.4/2; 31-JUL2017: Informe del Comité Preparatorio establecido en virtud de la resolución 69/292 de la Asamblea General: elaboración de un instrumento internacional jurídicamente vinculante en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar relativo a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina de las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional.
- ONU Resolución A/RES/69/292; 06-JUL-2015, y, Resolución A/RES/72/249; 24-DIC-2017: Instrumento internacional jurídicamente vinculante, en el marco de la CONVEMAR relativo a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina de las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional.
- OMI Resolución MSC.229(82) del 05-DIC-2006 para la Aprobación de un nuevo sistema obligatorio de notificación de buques en la zona marina especialmente sensible de Galápagos (ZMES) (GALREP)”.
- OMI Resolución A.976 (24) del 01-DIC-2005, para la organización del tráfico marítimo - establecimiento de una zona a evitar en el Archipiélago de Galápagos.
- OMI Resolución MEPC.135 (53) del 22-JUL-2005, para la designación del Archipiélago de Galápagos como zona marina especialmente sensible, modificada por la Corrigenda MEPC 53/24/Add.2/Corr.2; del 10-MAY-2006; carta de referencia I.O.A. 20 (2ª edición, 1992).
- OMI Resolución A.982(24) del 01-DIC-2005: directrices revisadas para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles, revocando la Resolución A.927(22) de 29-NOV-2001: Directrices para la designación de áreas especiales bajo MARPOL 73/78 y directrices para la identificación y designación de áreas de mar particularmente sensibles.
- OMI Resolución A.855(21) del 25-NOV-1999 sobre procedimientos para la identificación del mar en particular sensible áreas y la adopción de medidas de protección asociadas y enmiendas a las directrices contenidas en la Resolución A.720 (17).
- OMI Resolución A.857(20) adoptada el 27-NOV-1997 sobre las directrices relativas a los servicios de tráfico marítimo.
- OMI Resolución A.858(20) del 27-NOV-1997, sobre el procedimiento para la adopción y enmienda de los esquemas de separación de tráfico, medidas de ruteo y otras que no son esquemas de separación de tráfico, incluyendo la designación y sustitución de líneas marítimas archipelágicas y sistemas de reportes de naves.
- OMI Resolución A.682 (17) adoptada el 06-NOV-1991, para la cooperación regional en el control de buques y descargas.

- OMI Resolución A.720(17) adoptada el 06-NOV-1991 sobre directrices para la designación de áreas especiales y la identificación de áreas de mar particularmente sensibles.
- Organización Internacional de Refugiados; Nueva York, 15-DIC-1946.
- Pacto internacional de derechos civiles y políticos; Nueva York; 16-DIC-1966; R.O. # 101, 24-ENE-1969.
- Pacto internacional de derechos económicos, sociales y culturales; Nueva York; R.O. # 101, 24-ENE-1969.
- PDC-000, “Glosario de Terminología de uso Conjunto”; Estado Mayor de la Defensa de España; Madrid, España; 2018.
- Plan andino de cooperación para la lucha contra las drogas ilícitas y delitos conexos; Valencia; 23-JUN-2001; R.O. # 385 de 07-AGO-2001.
- Plan Andino para la prevención, combate y erradicación del tráfico ilícito de armas pequeñas y ligeras en todos sus aspectos; R.O. # 161 del 03-SEP-2003.
- Plan de acción: procesos sectoriales de integración y ejes de integración y desarrollo; de IIRSA hoy UNASUR.
- Plan de acción internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada PAI-PINDNR; FAO; Roma; 23-JUN-2001.
- Principios básicos sobre el empleo de la fuerza y de armas de fuego por los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley; La Habana; 07-SEP-1990.
- Procedimientos operativos para el abordaje y la inspección de las embarcaciones sospechosas de tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y de tráfico ilícito de migrantes por mar, 30-AGO-2008.
- Programa de trabajo para la difusión y ejecución de la carta andina de promoción y protección de los derechos humanos; Guayaquil; 26-JUL-2002; R.O.S. # 461 de 15-NOV-2004.
- Programa de trabajo sobre las aves migratorias y sus corredores aéreos, Quito; 09-NOV-2014.
- Protocolo para la protección del Pacífico Sudeste contra la contaminación proveniente de fuentes terrestres; Quito; 22-JUL-1983; R.O. # 863 de 29-ENE-1988.
- Protocolo para la protección del Pacífico Sudeste contra la contaminación radioactiva; Paipa; 21-SEP-1989; R.O. # 563 de 08-NOV-1994.
- Protocolo para la conservación y administración de las áreas marinas y costeras protegidas del Pacífico Sudeste; Paipa; 21-SEP-1989; R.O. # 563 de 08-NOV-1994.
- Reglamento (UE) No. 1255/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30-NOV-2011, por el que se establece un programa de apoyo para la consolidación de la Política Marítima Integrada; Diario Oficial de la U.E. 05-DIC-2011; L 321/1.
- Reglamento (CEE) No. 170/83 del Consejo; de 25-ENE-1983, por el que se constituye un régimen comunitario de conservación y de gestión de los recursos de la pesca; Diario Oficial de las Comunidades Europeas # 56, 04/Vol. 02.
- Reglamento (CEE) No. 3760/92 del Consejo de 20-DIC-1992, por el que se establece un régimen comunitario de la pesca y la acuicultura; Diario Oficial de las Comunidades Europeas # 389 / 1.

- Reglamento (CE) No. 237/2002 del Consejo, de 20-DIC-2002, sobre la conservación y la explotación sostenible de los recursos pesqueros en virtud de la política pesquera común; Diario Oficial de las Comunidades Europeas # 358/59.
- Reglamento (CE) No. 1224/2009 del Consejo de 20-NOV-2009 por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común, se modifican los Reglamentos (CE) No. 847/96, (CE) No. 2371/2002, (CE) No. 811/2004, (CE) No. 768/2005, (CE) No. 2115/2005, (CE) No. 2166/2005, (CE) No. 388/2006, (CE) No. 509/2007, (CE) No. 676/2007, (CE) No. 1098/2007, (CE) No. 1300/2008 y (CE) No. 1342/2008 y se derogan los Reglamentos (CEE) No. 2847/93, (CE) No. 1627/94 y (CE) No. 1966/2006; Diario Oficial de la Unión Europea # L343/1.
- Resolución ONU # 2749 (XXV), del 17-DIC-1970, que declara que la zona de los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional, así como sus recursos, son patrimonio común de la humanidad.
- Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental; Roma, 10-MAR-1988; R.O.S. # 219 de 26-NOV-2003.
- Protocolo para la conservación y administración de las áreas marinas y costeras protegidas del Pacífico Sudeste; R.O. # 563 de 08-NOV-1994.
- Protocolo complementario del acuerdo sobre la cooperación regional para el combate contra la contaminación del Pacífico Sudeste por hidrocarburos y otras sustancias nocivas; Quito; 22-JUL-1983; R.O. # 862 de 28-ENE-1988.
- Protocolo para la conservación y administración de las áreas marinas y costeras protegidas del Pacífico Sudeste; Lima; 12-NOV-1981; R.O. # 563 de 08-NOV-1994 y el Protocolo para la protección del Pacífico Sudeste contra la contaminación radioactiva; Paipa; 21-SEP-1989; R.O. # 563 de 08-NOV-1994.
- Protocolo de 1992 del convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos; Fondo de 1992; Londres; 27-NOV-1992; R.O. # 206; 07-NOV-2007.
- Protocolo modificadorio a la convención internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque, 23-FEB-1968, Protocolo Modificadorio del 21-DIC-1979. REGLAS DE LA HAYA-VISBY.
- Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2000; Protocolo de Cooperación-SNPP; R.O. # 56 de 07-ABR-2003.
- Protocolo sobre el Estatuto de los Refugiados. Nueva York, 31-ENE-1967.
- Resolución CIT-COP2 2004-R1 sobre conservación de las tortugas baulas (*Dermochelys coriacea*).
- Resolución CIT-COP3 2006-R1 sobre conservación de la tortuga carey (*Eretmochelys imbricata*).
- Resolución CIT-COP3 2006-R2 sobre reducción de los impactos adversos de las pesquerías en las tortugas marinas.
- Resolución CIT-COP4 2009-R5 sobre adaptación de hábitats de las tortugas marinas al cambio climático.

Resolución CIT-COP4 2009-R6 sobre el memorando de Cooperación entre la CIT y CPPS.
Resolución CIT-COP5-2011-R7: Promoción de pesca sustentable en aguas internacionales, particularmente para proteger las tortugas.
Tercera conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; Reglamento (A/CONF. 62/30), aprobado por la Conferencia en su 20a. sesión, celebrada el 27-JUN-1974, y enmendado en sus sesiones 40a., 52a. y 122a., celebradas el 12-JUL-1974, el 17-MAR-1975 y el 6.MAR-1980, respectivamente, y, Apéndice del Reglamento (A/CONF. 62/30).
Tratado antibélico de no agresión y de conciliación (Pacto Saavedra-Lamas); Documento Institucional 1933 de 10-OCT-1933.
Tratado de Derecho Internacional Privado Ecuador Colombia; Quito; 18-JUN-1903; R.O.S. # 153 de 25-NOV-2005.
Tratado de extradición con Estados Unidos; R.O. # 311 de 17-NOV-1873.
Tratado de Roma del 25-MAR-1957, y modificatorios: Maastricht del 07-FEB-1992, Ámsterdam del 02-OCT-1997, Niza del 26-FEB-2001 y Lisboa del 13-DIC-2007.

LEGISLACION NACIONAL ECUATORIANA

Aprobación y autorización de publicación de la Carta Náutica IOA 42; R.O. # 259 del 18-AGO-2010.
Calendario Pesquero 2016 – 2021; R.O.E.E. # 984 del 29-MAR-2017.
Carta de intenciones IORIS entre la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos de la República del Ecuador y CRIMARIO II; suscrita el 28-FEB-2023.
Código civil; R.O.S. # 46 de 24-JUN-2005.
Código de comercio; R.O.S. # 497 de 29-MAY-2019.
Código orgánico de organización territorial, autonomía y descentralización, COOTAD, R.O.S. # 303 de 19-OCT-2010.
Código orgánico del ambiente, COA, R.O.S. # 983 de 12-ABR-2017.
Código orgánico integral penal, COIP; R.O.S. # 180 de 10-FEB-2014.
Comité interinstitucional de coordinación para la prevención de trata de personas y tráfico ilícito de migrantes, y protección a sus víctimas; R.O. # 240, de 14-MAY-2018.
Comité interinstitucional del mar, CIM; R.O. # 617 de 12-ENE-2012, reformado R.O.S. # 710 del 11-MAR-2016.
Constitución de la República del Ecuador, CRE; R.O. # 449 de 20-OCT-2008.
Creación de la Reserva Marina Hermandad, D.E. # 319 del 14-ENE-2022.
Declaración de líneas de base de Ecuador; D.S. # 959-A del 28-JUN-1971; R.O. # 265 del 13-JUL-1971.
Declaración de parques nacionales de reserva para la fauna y flora; R.O. # 189 de 14-MAY-1936.
Determinación de límites del Parque Nacional Galápagos; R.O. # 15 de 31-AGO-1979.

Disposiciones para la implantación de un sistema de monitoreo satelital de naves-SMS; R.O.S. # 137 del 30-JUL-2007.

Disposiciones para la implantación de un sistema de monitoreo satelital de naves-SMS para embarcaciones menores a 20 TRB que navegan en Galápagos; R.O. # 224 de 03-DIC-2007.

Disposiciones para la supervisión como estado rector del puerto a las naves extranjeras que operan en aguas nacionales; R.O. # 342 de 25-AGO-2006.

Estatuto por procesos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; R.O.E.E. # 361 de 26-AGO-2015.

Estrategia regional de biodiversidad para los países del trópico andino; R.O. # 672 del 27-SEP-2002.

Estrategia nacional de biodiversidad - 2015-2030, A.M. # 125 R.O. # 41 de 19-JUL-2017.

Galápagos parque nacional de reserva de fauna y flora; R.O. # 873 de 20-JUL-1959.

Instructivo de cooperación penal internacional de la fiscalía; R.O.S. # 232 del 24-ABR-2014.

Ley orgánica para el desarrollo de la acuicultura y pesca, LOPDAP; 14-ABR-2020, R.O.S. #187 de 21-ABR-2020.

Ley orgánica de régimen especial de Galápagos, LOREG, del 09-JUN-2015; R.O. # 520 del 11-JUN-2015.

Ley orgánica del régimen de la soberanía alimentaria, LORSA, R.O.S.# 583 de 05-MAY-2009.

Ley orgánica de movilidad humana, LOMH; R.O.S. # 938 del 6-FEB-2017.

Ley orgánica de desarrollo fronterizo, LODEF; R.O.S. # 243 de 17-MAY-2018.

Ley orgánica de ordenamiento territorial, uso y gestión de suelo, LOOGTUS, R.O.S. # 790 de 05-JUL-2016.

Ley orgánica reformatoria a varios cuerpos legales para el fortalecimiento de las capacidades institucionales y la seguridad integral; R.O.S. # 279 del 29-MAR-2023.

Ley de seguridad pública y del Estado, LSPE; R.O.S. # 35 de 28-SEP-2009.

Ley de fabricación, importación, exportación, comercialización y tenencia de armas, municiones, explosivos y accesorios; R.O. # 311 del 07-NOV-1980.

Ley de creación de la provincia de Galápagos; D.S. # 164; R.O. # 256 de 28-FEB-1973.

Medidas de ordenamiento, regulación, control, zonificación e investigación de la flota pesquera arrastrera; R.O. # 94 de 23-DIC-2009.

Norma técnica para la aplicación del Art. 247 del COIP; R.O.S. # 598 de 30-SEP-2015.

Norma técnica del sistema nacional de planificación participativa; R.O. # 91 de 29-NOV-2019.

Norma técnica para evaluación de desarrollo sostenible Agenda-2030; R.O. # 361 de 06-NOV-2018.

Norma se prohíbe la retención de las rayas águilas, raya pinta y raya pato, capturadas en faenas de pesca; R.O. # 475 de 25-ABR-2019.

Normas de manejo para actividad tours pesca vivencial en Galápagos; R.O. # 515 de 24-JUN.-2019.

Normas para la regulación de la pesca incidental del recurso tiburón, su comercialización y exportación en el Ecuador continental; R.O.S. # 137 de 30-JUL-2007.

Normas y regulaciones que rigen la operación de los sistemas de monitoreo de naves de registro ecuatoriano y naves extranjeras que operan en el país; R.O. # 655 de 23-DIC-2015.

Normas y regulaciones para la operación de los sistemas de monitoreo satelital dirigidos a embarcaciones pesqueras; R.O. # 263 de 15-JUN-2018.

Normativa que regula la instalación del registrador de datos de la travesía (RDT) en buques de tráfico nacional; R.O. # 951 de 23-FEB-2017.

Normativa que regulan la observación de ballenas y delfines en aguas ecuatorianas; R.O. # 278 de 30-JUN-2014.

Política de Estado la estrategia nacional de biodiversidad, contenida en el documento denominado "Política y Estrategia Nacional de biodiversidad del Ecuador 2001 - 2010"; R.O. # 11 de 30-ENE-2007.

Política prioritaria del Estado; R.O. # 410 de 31-AGO-2004.

Política pública “Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible” con D.E. # 371 DEL 23-ABR-2018; R.O.S. # 04-MAY-2018.

Políticas nacionales oceánicas y costeras; R.O.S. # 383 de 26-NOV-2014.

Plan de acción contra la trata de personas 2019 2020; R.O.E.E. 349 de 14-FEB-2020.

Plan de acción nacional para la conservación y el manejo de tiburones de Ecuador, PAT-Ec; D.E. # 902 del 01-FEB-2008.

Plan de acción nacional para la conservación y manejo del recurso dorado en Ecuador, PAN-Dorado, Acuerdo MAGAP # 23 del 14-FEB-2011.

Plan de ordenamiento del espacio marino costero 2017 2030; R.O.E.E. # 320 de 02-MAR-2018.

Plan de manejo de áreas protegidas de Galápagos para el buen vivir; R.O.S. # 153 de 22-JUL-2014.

Plan de manejo de la Reserva Marina Hermandad; R.O.S.S. # 283 del 04-ABR-2023.

Plan nacional de control de recursos pesqueros; R.O. # 255 de 05-JUN-2018.

Plan nacional de desarrollo “Creando Oportunidades 2021-2025”; R.O.S. # 544 del 23-SEP-2021.

Plan nacional para combatir la trata de personas, tráfico ilegal de migrantes, explotación y prostitución de mujeres, niños, niñas y adolescentes, pornografía infantil y corrupción de menores; R.O. # 375 de 12-OCT-2006.

Plan nacional para la conservación de las tortugas marinas; R.O.S. # 371 de 10-NOV-2014.

Plan nacional de seguridad ciudadana y convivencia social pacífica; R.O.E.E. # 14 de 01-AGO-2019.

Procedimiento para la recepción y despacho de los buques de otras banderas, en puertos ecuatorianos; R.O.S. # 264 del 12-ENE-2001.

Prohibición de pesca de mantarraya; R.O.# 273 de 07-SEP-2010.

Prohibición en Galápagos de navegación con bunker o IFO; R.O. # 329 de 18-MAY-2001.

Protección de especies animales y santuario de ballenas en Galápagos; R.O. # 458 DE 14-JUN-1990.

Protocolos interinstitucionales, contiene el Protocolo interinstitucional de actuación en casos de tráfico ilícito de migrantes y el Protocolo de actuación interinstitucional para la atención y protección integral a víctimas de trata de personas; R.O.E.E. # 425 de 10-MAR-2020.

Reglamento al CODA; R.O.S. # 507 de 12-JUN-2019.

Reglamento a la actividad marítima; R.O. # 32 del 27-MAR-1997.

Reglamento de ingreso y control de vehículos y maquinaria a la provincia de Galápagos; 30-DIC-2016, Ordenanza # 01-CGREG-2016, de 23-MAR-2016 y Ordenanza # 02-CGREG-2016, de 31-OCT-2016.

Reglamento de requisiciones; R.O.S. # 583 de 09-SEP-2015.

Reglamento especial de turismo en áreas naturales protegidas, RETANP; R.O.S. # 672 de 19-ENE-2016.

Reglamento especial para la actividad pesquera en la Reserva Marina de Galápagos; R.O. # 483 de 08-DIC-2008.

Reglamento general a la LOPDAP; R.O.4.S. # 19 de 11-MAR-2022.

Reglamento general de aplicación de la ley orgánica de régimen especial de la provincia de Galápagos; D.E. #1363; R.O.S. # 989 de 21-ABR-2017.

Reglamento Sustitutivo al Reglamento de Disciplina Militar, A.M. MIDENA # 1909 del 15-DIC-2008.

Reglamento de operaciones portuarias para la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar; Resolución SPTMF # 421; R.O.S. # 507 de 05-AGO-2011.

Reglamento de operaciones portuarias de Autoridad Portuaria de Guayaquil, Resolución DIGMER # 191; R.O. # 7 de 24-ENE-2003.

Reglas para el manejo de la pesquería de peces pelágicos, peces demersales y moluscos; R.O. # 33 de 05-SEP-2019.

Regulación del servicio de tráfico marítimo; R.O. # 335 de 26-SEP-2018.

Regulaciones para buques de pesca artesanal vivencial; R.O. # 78 de 07-MAY-2007.

Reserva de recursos marinos de Galápagos; R.O. # 434 del 13-MAY-1986.

Reserva biológica de recursos marinos de Galápagos; R.O. # 70 de 18-NOV-1996.

Resolución FGE # -20 del 25-MAR-2014; R.O.S. # 232 de 24-ABR-2014.

Resolución del Consejo Nacional de Control de Sustancias Estupefacientes y Psicotrópicas; R.O.S. # 586 de 14-SEP-2015.

Santuario marino a ecosistemas en las islas Darwin y Wolf; R.O. # 760 de 23-MAY-2016.

Sistema de información de tráfico marítimo en aguas jurisdiccionales, SITRAME; R.O. # 462 de 16-NOV-2004.

Sistema de notificación obligatoria de naves "GALREP" en la zona marina especialmente sensible de Galápagos y en la "zona a evitar"; R.O. # 103 de 12-JUN-2007.

LEGISLACIÓN DEROGADA TOMADA REFERENCIALMENTE

Constitución de la República; Diario de la Convención Nacional 1835 de 13-AGO-1835.
Código penal, 1837; Registro Auténtico # 1837 de 14-ABR-1837.
Código penal, 1938; Registro Auténtico # 1938 de 22-MAR-1938.
Código penal militar, 1961; R.O.S. # 356 de 06-NOV-1961.
Código penal, 1837; D.L. # 0; Registro Auténtico # 1837 de 14-ABR-1837.
Código penal, 1871; D.L. # 0; Registro Auténtico # 1871 de 03-NOV-1871.
Código penal, 1889; D.L. # 0; Registro Auténtico # 1889 de 04-ENE-1889.
Código de enjuiciamientos, 1889; D.L. # 1; Registro Auténtico # 1889 de 04-ENE-1889.
Código de procedimiento penal, 1983; R.O. # 511 de 10-JUN-1983.
Código penal, 1906; D.S. # 1; R.O.S. # 61 de 18-ABR-1906.
Código de comercio, 1960; R.O.S. # 1202 de 20-AGO-1960.
Colonia penal "Isabela" D.E. # 754 de 09-MAY-1946; R.O. # 591 de 23-MAY-1946, y suprimida con el D.L. # 0; R.O. # 561 de 11-JUL-1958.
Decreto Supremo # 382 de 21-MAY-1937, R.O. # 498 de 26-MAY-1937.
Instructivo para el ordenamiento, control de concesiones y fomento de las actividades de maricultura en el Ecuador; R.O. # 446 del 26-FEB-2015.
Ley orgánica de la función judicial, 1974; D.S. # 891; R.O. # 636 de 11-SEP-1974.
Ley de pesca y desarrollo pesquero; R.O. # 15 de 11-MAY-2005.
Ley de régimen administrativo; Codificación 5; R.O.S. # 1202 de 20-AGO-1960.
Plan nacional de desarrollo para el buen vivir 2017 2021; R.O.S. # 71 de 04-SEP-2017.
Reglamento del departamento de marina; D.S. # 166; R.O. # 621 de 20-ABR-1928.
Regulaciones generales sobre el abandono de mercancías; Resolución SENAE # 60 del 14-ENE-2016; R.O. R.O.E.E. # 819 del 11-ENE-2017.

DIRECCIONES ELECTRÓNICAS

<http://www.emsa.europa.eu/about.html>;
<https://www.iala-aism.org/>
<https://www.eea.europa.eu/es>
<https://ciiifen.org/>
<https://www.emsa.europa.eu/>
<https://frontex.europa.eu/>
<https://www.eea.europa.eu/>
<https://www.efca.europa.eu/en>
<https://www.mercosur.int/>
<https://www.unov.org/unov/es/unodc.html>

<https://www.unwto.org/es>
<https://www.oas.org/es/council/>
https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000246085_spa
<https://www.helcom.fi/>
<https://www.ospar.org/>;
<https://www.global2p.org/resources/298>;
https://www.unep.ch/regionalseas/regions/med/t_barcel.htm;
<https://frontex.europa.eu/es/>
<https://dle.rae>.
<http://etimologias.dechile.net>
<https://arqueologiasubacuatica.org/tag/proyecto-groplan/>
<https://derechoecuador.com/derecho-del-mar/>
https://www.encyclopediadelapolitica.org/derecho_del_mar/
https://www.unodc.org/lpomex/es/noticias/enero-2023/informe-mundial-de-unodc-sobre-trata-de-personas_-las-crisis-cambian-los-patrones-de-la-trata-de-personas-y-dificultan-la-identificacin-de-las-vctimas.html
<https://elpais.com/america-colombia/2023-01-13/el-alarmando-incremento-de-migrantes-ecuatorianos-cruzando-por-el-darien.html>
<https://www.laleggepertutti.it/dizionario-giuridico/ius-excludendi-alios>;
<https://www.brocardi.it/I/ius-excludendi-omnes-alios.html> .
<https://www.biografiasyvidas.com/biografia>
<http://dbe.rah.es/biografias/41005/serafin-de-freitas>.
<https://www.britannica.com/biography/Cornelis-van-Bynkershoek>
<http://www.xtec.cat/~lvallmaj/passeig/etimora2.htm>;
<https://archivo.eluniversal.com.mx/nacion/145063.html>
<https://www.definiciones-de.com/Definicion/de/disuadir.php>;
<http://onlinebookshop.wto.org>;
<https://www.ilo.org/legacy/english/dialogue/ifpdial/llg/noframes/ch5.htm>;
<https://www.ilo.org/legacy/english/dialogue/ifpdial/llg/ch5/ex2.htm>.
<https://definiciona.com/paro/>;
<http://www.fao.org/spanish/newsroom/focus/2003/aquaculture-defs.htm>;
https://www.definiciones-de.com/Definicion/de/dominio_derecho.php
<http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/default.aspx>
https://www-ojp-gov.translate.google.com/ncjrs/virtual-library/abstracts/draft-international-criminal-code-and-draft-statute-international?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=es&_x_tr_hl=es&_x_tr_pto=sc
<https://www.monografias.com/docs/Sistema-De-Gobierno-De-Un-Buque-PKZP2W4JBZ>
<http://politicaymedios.net/introduccion-a-la-sociologia-politica/>
<https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/>
<http://dx.doi.org/10.18667/cienciaypoderaero.496>
<http://ask.un.org/es/faq/228071>
https://www.encyclopediadelapolitica.org/derecho_del_mar/
https://www.un.org/Depts/los/doalos_activities/about_doalos.htm
https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/clcs_home.htm
<https://core.ac.uk/download/pdf/61904096.pdf>
https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/green_paper.html
https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/eeas_es
https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/eea_es;
https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/efca_es
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?qid=1488204560202&uri=CELEX:52011DC0164>

https://es.wikipedia.org/wiki/Libro_blanco
https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/white_paper.html?locale=es
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?qid=1579703328058&uri=CELEX:52001DC0428>
<https://www.eea.europa.eu/es/about-us>
https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/efsa_es
<https://rbed.abedef.org/rbed/article/viewFile/74982/42053>
<https://www.oas.org/consejo/sp/resoluciones/res829.asp>
https://www.blacksea-commission.org/OfficialDocuments/Convention_iframe.htm
<https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:91:0:>
<https://www.merriam-webster.com/dictionary/hovering%20act>
<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/41-42/73>
https://legal.un.org/avl/pdf/ha/gclos/gclos_ph_s.pdf
<https://whc.unesco.org/archive/repcom78.htm#1>;
<https://whc.unesco.org/es/list/1>;
<http://www.unesco.org/new/es/natural-sciences/environment/ecological-sciences/biosphere-reserves/>
<http://etimologias.dechile.net/?amenazar>; <https://dle.rae.es/amenaza>.
<https://legal-dictionary.thefreedictionary.com/Hot+Pursuit>
<http://www.encyclopedia-juridica.com/d/persecucion-en-caliente/persecucion-en-caliente.htm>
<http://dx.doi.org/10.18667/cienciaypoderaero.496>
<https://www.tdx.cat/handle/10803/96376#page=95>
<https://www.icrc.org/es/doc/resources/documents/misc/protocolo-iii.htm>
<https://ihl-databases.icrc.org/applic/ihl/ihl.nsf/vwTreatiesByDate.xsp>,
<https://www.icrc.org/es/doc/resources/documents/misc/5tdljj.htm>
<https://www.acore.org.co/boletin-acore/la-doctrina-militar-damasco/>,
https://www.ecured.cu/Proyecto_Minerva,
<https://www.youtube.com/watch?v=BhNDKDwv5QU>
https://uncitral.un.org/es/texts/ecommerce/conventions/electronic_communications/status
https://uncitral.un.org/es/texts/salegoods/conventions/sale_of_goods/cisg/status
<https://produccioncientificaluz.org/index.php/opcion/article/view/32331/33745>
https://uncitral.un.org/es/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/status
<https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/ECU.htm>
https://uncitral.un.org/es/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules/status
http://www.trans-form-conseil.com/wp-content/uploads/2015/09/Harter_Act-1893.pdf
<https://www.wcpfc.int/conservation-and-management-measures>
<https://www.sprfmo.int/measures/iuu-lists/>
<https://core.ac.uk/download/pdf/61904096.pdf>
<http://cpps-int.org/index.php/home/cpps-historia>
<http://revista.iaa.es/content/%C2%BFde-d%C3%B3nde-viene-la-palabra-robot>
<http://www.fao.org/3/x9066s/x9066s01.htm>
<https://www.semana.com/nacion/recuadro/los-barcos-narcos/127063-3>
<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6302574.pdf>
<https://www.bbc.com/mundo/noticias-43975695>
<https://revistas.ucm.es/index.php/OBMD/article/view/OBMD0808110171A>
<https://enciclopedia-bioderecho.com/voces/47>
<https://globaloceanforum.com/publications/areas-beyond-national-jurisdiction/>
http://www.commonoceans.org/fileadmin/user_upload/common_oceans/folder/ABNJ_Flyer2.pdf
<https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals.html>

<https://www.cbd.int/doc/world/ec/ec-nbsap-v2-p01-es.pdf>
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=COM:2019:101:FIN&from=EN>
https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/institutions-and-bodies-profiles/efsa_es
[https://www.un.org/depts/los/clcs_new/commission_purpose.htm#:~:text=The%20purpose%20of%20the%20Commission,nautical%20miles%20\(M\)%20from%20the](https://www.un.org/depts/los/clcs_new/commission_purpose.htm#:~:text=The%20purpose%20of%20the%20Commission,nautical%20miles%20(M)%20from%20the)
<http://cpps.dyndns.info/cpps-docs-web/planaccion/PA%20-%20Instrumentos/erika/2.%20Memorandum%20of%20Cooperation%20CPPS%20ROCRAM.pdf>
https://www.every.org/whoi?gclid=CjwKCAjws--ZBhAXEiwAv-RNLyoF7PHF0FfTL1gGjO99yYyF7wUwB4dikI8slSDMfw54kiGAgNvgNxoCEtUQAvD_BwE
<https://www.dw.com/es/descubren-submarino-con-miles-de-kilos-de-coca%C3%ADna-en-espa%C3%B1a/a-51408117>
<https://www.iucn.org/es/regiones/am%C3%A9rica-del-sur/nuestro-trabajo/pol%C3%ADticas-de-biodiversidad/lista-roja-de-uicn>
<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202020.pdf>
<https://www.iucn.org/es/regiones/am%C3%A9rica-del-sur/nuestro-trabajo/pol%C3%ADticas-de-biodiversidad/lista-roja-de-uicn>
https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&clang=_en
<https://www.resumenlatinoamericano.org/2016/08/22/analisis-sobre-colombia-damasco-doctrina-de-guerra/>
<https://www.ambiente.gob.ec/unesco-incrementa-a-146-millones-de-hectareas-el-area-de-la-reserva-de-biosfera-galapagos/>
http://www.oas.org/es/sla/ddi/docs/publicaciones_digital_XXXVIII_curso_derecho_internacional_2011_Hugo_Caminos.pdf
https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/libro_blanco_sobre_el_futuro_de_europa_es.pdf
[http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\),-1974.aspx](http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas),-1974.aspx)
https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID:312232
<https://www.trabajando.com.mx/contenido/noticia/1387201057/La-diferencia-entre-poder-y-autoridad.html>
<https://www.monografias.com/trabajos61/antecedentes-derecho-mar/antecedentes-derecho-mar2.shtml>
https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en
https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en#1
https://ecodes.org/haz-una-donacion?gclid=CjwKCAjws--ZBhAXEiwAv-RNL9y7s8K4cZ9cthv1_omE5auFFp0KugKkssXZRd1DbqA5tZaq6rQc3RoCYi4QAvD_BwE
<https://www.oas.org/es/council/csh/about.asp#:~:text=La%20Comisi%C3%B3n%20de%20Seguridad%20Hemisf%C3%A9rica%20tiene%20las%20funciones%20de%20estudiar,Asamblea%20General%20por%20su%20intermedio.>

<https://www.un.org/es/conferences/environment/johannesburg2002#:~:text=La%20Cumbre%20Mundial%20sobre%20el%20Desarrollo%20Sostenible%20de%202002%20en,respeto%20por%20el%20medio%20ambiente.>

https://www.undp.org/es/latin-america/publications/cuando-la-coyuntura-se-encuentra-con-la-estructura-vi%C3%B1etas-sobre-el-desarrollo-y-la-crisis-de-la-covid-19-en-am%C3%A9rica?gclid=CjwKCAjws--ZBhAXEiwAv-RNL_YZOcMt1jHfToOVJBMhUa86tb3QL-pOIYevEdo2-tDz1j3g7ei1xhoCVZ8QAvD_BwE

[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?qid=1488204560202&uri=CELEX:52006DC0275\(02\)https://eur-lex.europa.eu/search.html?lang=en&SUBDOM_INIT=ALL_ALL&DTS_DOM=ALL&CASE_LAW_SUMMARY=false&type=advanced&DTS_SUBDOM=ALL_ALL&qid=1488203863476&typeOfActStatus=OTHER&FM_CODED=PAPER_WHITE&locale=es&page=1](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?qid=1488204560202&uri=CELEX:52006DC0275(02)https://eur-lex.europa.eu/search.html?lang=en&SUBDOM_INIT=ALL_ALL&DTS_DOM=ALL&CASE_LAW_SUMMARY=false&type=advanced&DTS_SUBDOM=ALL_ALL&qid=1488203863476&typeOfActStatus=OTHER&FM_CODED=PAPER_WHITE&locale=es&page=1)

LISTADO DE SIGLAS Y ACRÓNIMOS

ACRÓNIMO	SIGNIFICADO
ABNJ	Area Beyond National Jurisdiction, Áreas Más Allá de la Jurisdicción Nacionales
AI	Aguas Interiores
ALADI	Asociación Latinoamericana de Integración
ALALC	Asociación Latinoamericana de Libre Comercio
AM	Alta Mar
AUV	Autonomous Underwater Vehicle
BBNJ	Biological diversity of areas Beyond National Jurisdiction, Diversidad Biológica en las áreas Más Allá de la Jurisdicción Nacional
CAN	Comunidad Andina
CIAT	Comision Interamericana de Atún Tropical
CIM	Comité Interinstitucional de Mar
CLPC	Comisión de límites de la plataforma Continental
CMAR	Corredor Marino de conservación del Pacífico Este Tropical
CMM	Conservation and Managemet Measures
CONVEMAR	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
CPPOC	Comisión de Pesquerías del Pacífico Oeste y Central
CPPS	Comisión Permanente del Pacifico Sur
DDHH	Derechos Humanos
DET	Dispositivo Excluidor de Tortugas
DICA	Derecho Internacional de los Conflictos Armados
DIP	Derecho Internacional Humanitario
DOALOS	Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, División para los Asuntos Oceánicos y el Derecho del Mar
DOPER	Derecho Operacional
DOT	Delincuencia Organizada Transnacional
ER	Estado Ribereño
ERB	Estado Rector de Bandera
ERP	Estado Rector de Puerto
FAO	Food and Agriculture Organization, Organización de las Naciones Unidas sobre Alimentación y Agricultura
GAD	Gobierno Autónomo Descentralizado
GALREP	Sistema de Notificación Obligatoria de Galápagos
IGS	Código Internacional de Gestión de la Seguridad
ILBI	International Legal Binding Instrument, Instrumento Internacional Jurídicamente Vinculante
INDNR	Pesca Ilegal No Declarada y No Reglamentada
ISA	Internacional Seabed Authority Autoridad Internacional de los Fondos Marinos
ITLOS	International Tribunal Of The Law Of The Sea, Tribunal Internacional Del Derecho Del Mar
MoU	Memorandum of Understanding - Memorando de Entendimiento
MT	Mar Territorial
NM	Nautical Mile, Millas Náuticas
OMI	Organización Marítima Internacional

OIG	Organización Intergubernamental
ONG	Organización No Gubernamental
ONU	Organización de las Naciones Unidas
OROP	Organización Regional de Ordenamiento Pesquero
PAI	Plan de Acción Internacional
PANE	Patrimonio de Áreas Protegidas del Estado
PBIP	Protección de Buques e Instalaciones Portuarias
PC	Plataforma Continental
PCE	Plataforma Continental Extendida
PNG	Parque Nacional Galápagos
PNOC	Políticas Nacionales Oceánicas y Costeras
POEMC	Plan de Ordenamiento del Espacio Marino Costero
RMG	Reserva Marina de Galápagos
ROV	Remotely Operated Vehicle, Vehículo Operado Remotamente
RTD	Registrador de Datos de Travesía
SITRAME	Sistema de Información de Tráfico Marítimo en Aguas Jurisdiccionales
SMN	Sistema de Monitoreo de Naves
SMS	Sistema de Monitoreo Satelital
SNAP	Sistema Nacional de Áreas Protegidas
SPRFMO	South Pacific Regional Fisheries Management Organisation, Organización Regional de Ordenamiento Pesquero del Pacífico Sur SNAP
STM	Sistema de Tráfico Marítimo
TRB	Tonelaje de Registro Bruto
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, Organización de las Naciones Unidas para la educación, la ciencia y la cultura
UNODC	United Nation Office on Drugs and Crime, Oficina de las Naciones Unidas Contra la droga y el Delito
UUV	Unmanned Underwater Vehicle Vehículo Submarino No Tripulado
VDR	Voyage Data Recorder, Registrador de Datos de Viaje
VMS	Vessel Monitoring Sistem, Sistema de Monitoreo de Buques
VTS	Vessel Traffic Services, Servicios de Tráfico de Buques
WCPFC	Western and Center Pacific Fishing Comision, WCPFC, Comisión de Pesca del Pacífico Oeste y Central
ZC	Zona Contigua
ZE	Zona a Evitar
ZEE	Zona Económica Exclusiva
ZMES	Zona Marina Especialmente Sensible
6-PCR	6 P: prudencia, previsión, prevención, precaución, precautelación y protección; 6 C: cooperación, coordinación, colaboración, contribución, concienciación, y, concientización; 6 R: rehacer, reusar, reutilizar, reducir, reciclar, y, regenerar.