

EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO Y SU APROVECHAMIENTO PARA LAS COMUNIDADES INVOLUCRADAS

*Diana Carolina Mestra Sierra*¹

RESUMEN

Los puertos necesitan ser cada vez más facilitadores de las maniobras logísticas, por tal razón se crea el llamado Estado Rector del Puerto y cuyo objeto es tratar de mitigar el impacto en el entorno al arribar el buque y que no influya negativamente en el ambiente, este artículo tiene como objeto revisar el aprovechamiento que se hace desde el Estado Rector del Puerto en diferentes países para apoyar el crecimiento de las naciones con la movilidad de la carga y específicamente el manejo de la pesca reglamentada, incluyendo sus actores sociales involucrados, se hizo metodológicamente mediante la revisión de más de 80 textos de carácter científico, apoyado en capítulo de libros, ponencias, artículos y ordenanzas, para luego extraer 52 que arrojaron datos como el deseo de las naciones a partir de su Estado Rector, mitigar la pesca no reglamentada y al tiempo que se realizan grandes esfuerzos para facilitar la logística de la última milla, en el contexto marítimo portuario.

PALABRAS CLAVE

Aprovechamiento; Embarcaciones; Inspección; Medidas; Pesca ilegal.

ABSTRACT

Ports need to be more and more facilitators of logistical maneuvers, for this reason the so-called Port State Governance is created and whose purpose is to try to mitigate the impact on the environment when the ship arrives and that it does not negatively influence the environment, this The purpose of the article is to review the use made by the Port State in different countries to support the growth of nations with cargo mobility and specifically the management of regulated fishing, including its social actors involved, was done methodologically. by reviewing more than 80 scientific texts, supported by chapters of books, papers, articles and ordinances, to then extract 50 that yielded data such as the desire of nations, based on their Governing State, to mitigate unregulated fishing and at the same time, great efforts are made to facilitate the logistics of the last mile, in the maritime port context.

KEYWORDS

Exploitation; Vessels; Inspection; Measures; Illegal fishing.

¹ Abogada de la Universidad Libre de Cartagena, Gerente de Empresa SEMARCA. Cartagena Maritime Service. <https://orcid.org/0000-0002-8776-1659>.

INTRODUCCIÓN

Los puertos juegan un papel definitivo en el manejo de la logística en el entorno marítimo, ya que facilitan las actividades comerciales por los océanos, por ríos y por los otros espejos de agua navegables, al tiempo que se apoya en el arribo de la carga o el zarpe de la carga; cada vez más se perfecciona las actividades comerciales y más por los recursos hídricos, aunque hay que reconocer que los puertos y en sus inicios y buscando un mejor vivir, muchas proezas se hicieron al arribar a nuevos mundos, luego vino un periodo de conquistas y colonización, para posteriormente iniciar nuevos imperios, rutas comerciales y crecimiento de ciudades estados, dando origen a la revolución industrial.

En la era moderna, los puertos crecen en tamaño de acuerdo a las exigencias del crecimiento poblacional y los Tratados de Libre Comercio. En los acuerdos ha primado el gran movimiento de mercancías para satisfacer demanda o deseos de compra entre las naciones. Jiménez, L. F. V., Filloi, A. G., & Feliu, V. M. R. (2019) revisan cómo metodológicamente puede revisarse la gestión de los puertos a nivel mundial.

China con 4 de los 5 grandes puertos del mundo (Shanghái, Shenzhen, Ninbo- Zhoushan y Guangzhou), Singapur es el quinto, pero segundo en importancia, Estados Unidos sigue creciendo en acuerdos comerciales, sus puertos como el de Los Ángeles, Nueva York-New Jersey y Long Beach están distribuidos de acuerdo a la capacidad de cada Estado, Europa y su Puerto de Rotterdam, son sin lugar a dudas unos referentes para la logística portuaria; aunque es necesario señalar que dado el crecimiento de los movimientos de carga y el uso de la pesca, se han generado una serie de inquietudes relacionadas con el control de la pesca y de los actores sociales intervinientes en dichas faenas y en general las actividades inherentes al puerto.

Se necesita un control, es decir, una regulación o un ponerse de acuerdo entre las naciones y específicamente entre las embarcaciones y su tripulación, en relación a cómo se llevan a cabo sus actividades cotidianas sin impactar su entorno, por lo que se fijará la atención en este artículo a un acercamiento al concepto de Estado Rector del Puerto, para sensibilizar a todas las comunidades interesadas en que se cuide el medio ambiente, ya que los puertos son de vital importancia para las naciones, pues de allí entra y sale la carga como se ha anotado, pero al mismo tiempo en su entorno viven comunidades y es en sus entornos las que se ven afectadas o beneficiadas.

En su crecimiento y desarrollo el puerto debe ser consensuado, es decir crecer y ser al tiempo sostenibles en la medida que aporte a las futuras generaciones y al mismo tiempo permita la calidad de vida en el presente; el puerto no es sólo sus instalaciones, sino que es el escenario en donde se hacen toda serie de gestiones para que la carga llegue o salga a un país o lugar destino.

El tema del aprovechamiento del Estado rector del puerto será relevante para la suscrita, quien aportará desde la moderación de evento internacional que se socializa esta temática, desde su gestión para la conservación de la vida, no sólo de las especies, si no de los actores sociales vinculados al escenario.

Además, se hará una revisión de la literatura relacionada con el tema en la línea de tiempo, a lo que hoy se le llama minería de datos, apoyado en datos y/o bibliometría; para que sirva como base de consulta,

puesto que es importante destacar que no todas las personas saben de lo que es el Estado rector del Puerto, por lo cual se ilustrará el rol tan importante que toda nación que tenga costas y/o ríos pueda ejercer como nación soberana el control que se da en sus puertos.

En cuanto al tema del aprovechamiento que se le debe dar al Estado rector del Puerto, se revisará los avances que se han dado en varios países que lo implementan, al tiempo que se ilustrará investigaciones relacionadas con el manejo de la pesca ilegal y lo relacionado con la inspección a los buques o embarcaciones, los acuerdos que se han hecho para mitigar los efectos de la pesca ilegal; al tiempo que se revisa, el escenario en donde se ejerce el Estado Rector del Puerto y los avances en lo jurídico e internacional.

No cabe duda del gran protagonismo que tiene la llamada Organización Marítima Internacional, OMI, ya que dados sus ingentes esfuerzos se han creado “Acuerdos y Convenios sensibilizando a las comunidades y/o actores sociales que hacen uso del mar, como son los relacionados con: líneas de carga, en los años 60s, para facilitar el tráfico marítimo internacional en 1965, sobre líneas de carga en el año de 1966, el arqueo de buques en el año de 1969 y responsabilidad civil por daños causados por el derrame de hidrocarburos; prevención del abordaje internacional en 1972 y prevención de la contaminación de buques en 1973, además del relacionado con la seguridad de la vida humana en el mar en el año de 1974 llamado también SOLAS, lo relacionado con la reglamentación y titulación de la llamada gente del mar en 1978, convenio de búsqueda y salvamento marítimo 1979, Carlier, M., & de Navieros Españoles, D. G. A. (2004) & imo. org “tan amplio y ancho es el mar como todas las medidas y disposiciones que se deben tener en cuenta”; dado que es tan extenso como lo es sus estudios desde diferentes perspectivas, sigue siendo el medio de transporte por donde se dieron los intercambios de las diferentes comunidades en el desarrollo histórico de la humanidad, como se ha señalado anteriormente; también es bueno anotar que para efectos de delimitación, se revisan aspectos relacionados con el manejo ambiental y la condición de los actores asociados a la gestión logística; en especial cuando arriban a puerto.

De acuerdo a lo anterior, Santamaría, F. B. (2022) y Herrera, F. B. (2019) resaltan que la OIT no ha cumplido a cabalidad de ser un ente regulador en cuanto a las personas que laboran en el mar, pero si ha contribuido a la formalización laboral de los involucrados en las actividades marítimas. En España quienes se encargan de regular a la gente de mar y sus condiciones laborales, son: Dirección General de la Marina Mercante, el Instituto Social de la Marina y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

Aunque, por otra parte y se reitera que las naciones se preocupan por que los puertos sean más competitivos en materia de movilidad de mercancías e infraestructura, como lo señala, Fram, T. O. B. (2021) y (2019) quien revisa cómo se encuentran algunos puertos importantes de América como los son: el Puerto de Cartagena de Indias, El Puerto del Callao en Perú y el de Santos en Brasil en cuanto a su posición logística y las inversiones y movimientos de contenedores; pues no puede negarse la relevancia de la condición de los puertos, es decir, su crecimiento al tiempo que contribuyen al desarrollo sostenible y se está atento ante las exigencias del mercado.

De igual manera es importante señalar que preocuparse sólo por maniobras logísticas y descuidar lo ambiental e incluso el talento humano que potencializa las actividades marítimas, puede traer consecuencias no deseadas e incluso problemas legales como lo señala los acuerdos de la OMI, (anteriormente

te descritos), se insiste en que no puede prescindirse de las maniobras logísticas para la competitividad portuaria y facilitar la conexión; mucho menos del cuidado de los ecosistemas y la fauna marina que algunos le llaman frutos del mar, es allí donde está el futuro de la alimentación de las nuevas generaciones. Cuidar el mar es importante, aunque Ferrer, G. C. F. (2020) insiste en la importancia de la seguridad sanitaria en lo relacionado a cualquier modalidad de transporte, incluyendo al marítimo; sin hacer rupturas en la conectividad.

A nivel latinoamericano, Guerrero, J. M. C., & Pelcastre, A. J. (2021), Jibaja, D. D. F. (2019) y Molina, A. I. C. (2022) revisan la pesca ilegal y en el entorno de la sostenibilidad, es decir, la intención es que permita la actividad garantizar el sustento para futuras generaciones en Costa Rica y otros países de América necesitan tener en cuenta esas buenas prácticas.

Se insiste que los puertos cumplen una labor primordial en la logística, unido a que se debe hacer buen uso de la explotación pesquera y otras actividades comerciales, al mismo tiempo que se revisa su reglamentación y disposiciones multilaterales, en ese sentido se indaga en lo que existe para el aprovechamiento del llamado Estado rector del Puerto.

Se pretende entonces sensibilizar a los lectores y estudiados en la gestión portuaria, propiciar la reflexión o sentido crítico en cuanto a la resignificación por parte de los interesados, del concepto que se tiene sobre el Estado rector como ente que frena las actividades logísticas, al tiempo que se hace mejor uso de la gestión para el desempeño, como lo señalan Alcázar, J. A., & Piniella Corbacho, F. (2002) al considerar el ente como un mitigador de desastres en el entorno marítimo y aplicar un método preventivo, ante tantos inconvenientes que se presenta en sus faenas.

El mar ha vuelto a tomar su relevancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, especialmente el número 6 y el 14 que están relacionados con el manejo del agua y la vida submarina, siendo éste último el más específico, para concientizar sobre el cuidado y conservación de especies marinas, como lo señala un.org (2023) Objetivos de Desarrollo Sostenible. Fijar la atención solamente en lo asociado con la pesca, aunque es importante y ayuda mucho los acuerdos para desalentar la pesca ilegal, también es relevante procurar para el sustento de las naciones, se hace necesario también señalar que se revisa el tema de la seguridad con la intencionalidad de mitigar accidentes en el entorno marítimo, como lo señala López Sánchez, J. (2015).

En ese sentido, y dentro del contexto del comercio internacional y a medida que la exigencia del mercado de bienes aumenta, los medios de transporte crecen y facilitan la cadena de suministro, el transporte marítimo el medio más utilizado es vía marítima como se ha anotado. Su gran uso se debe en gran parte al ser el medio de transporte más barato, al ser el de mayor uso entonces las naciones invierten en facilitar el movimiento de mercancías al tiempo que se revisa las instalaciones portuarias con que cuentan las naciones.

Adicionalmente cuando se cumple con la función del Estado rector, al inspeccionar los buques, permite dicha inspección, mitigar siniestros, pues da alertas de irregularidades; la idea es que el buque no represente peligro para el sitio que atraca o zarpa, o al momento de navegar en busca de peces, el Estado

Rector del Puerto también fija su atención en los tripulantes de las embarcaciones y revisa si están en óptimas condiciones y no estén de manera ilegal o haciendo actividades consideradas ilegales.

En el contexto de la pesca a nivel mundial, uno de los entes reconocidos a partir del año de 1965 es el Comité de Pesca, se creó con el ánimo de apoyo a la FAO que es la Organización de las Naciones Unidas para la alimentación y la Agricultura y con miras a revisar y controlar el tipo de pesca que se venía y viene dando en el mundo.

Varios decenios más adelante, en el año 2009, aunque entra en vigencia en el año 2016, se creó un Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto. AMERP, por su sigla y que a su vez se constituyó para trabajar en desalentar la pesca ilegal no declarada y no reglamentada. INDNR, dichos entes multilaterales han sido estimulados por las Naciones Unidas para tener control sobre la pesca a nivel mundial y con la intención que los frutos del mar puedan seguir creciendo al tiempo que el mundo sigue poblándose.

Al acuerdo AMERP, se le dio el carácter internacional desde el punto de vista jurídico y al mismo tiempo se le considera vinculante, es decir, debe comprometerse la contraparte a cumplirlo, de lo contrario se vería en problemas legales y ante instancias internacionales como lo señalan Doulman, D. J., & Swan, J. (2014).

Como buenas prácticas o de aprovechamiento, se presenta a continuación algunas anotaciones que corroboran la gestión que hacen las naciones, ya que entre muchos aspectos se valora los ecosistemas y la idea es el cuidado de las faenas pesqueras, entre otras actividades, es así como desde Perú y Ecuador Arce, C. C. K. (2020) tiene un estudio relacionado con aunar esfuerzos para desalentar y prevenir la pesca no reglamentada y no declarada. El deseo de implementarlo haría que el compromiso se fortaleciera y facilitaría la gestión logística de sus puertos.

Desde Ecuador y mediante un estudio de impacto ambiental de las maniobras logísticas o las gestiones en puertos, Corrales Salinas, L. E. (2016) y citado por Fram, T. O. B. (2019) hace énfasis en una matriz de competencias para revisar el Estado rector del Puerto y mitigar los accidentes ocasionados ya que se hace parte de convenios internacionales para garantizar la vida humana en el mar, ya que la matriz de competencias facilita la gestión del inspector en el Puerto en Ecuador, al tiempo que simplifica el proceso y ahorra tiempo porque los actores sociales saben qué deben saber y saber hacer durante la inspección. Arce, C. C. K. (2020) también coloca una serie de criterios a tener en cuenta con los países de Ecuador y Perú a manera de plan conjunto cuyo objeto es desalentar la pesca no declarada y no reglamentada; mientras que desde Ecuador y fijando su mirada en el llamado Cono Austral, se hace a manera de estudio comparativo, Arreaga Carrión, R. D. (2022) hace una contrastación entre Chile y Ecuador para vigilar y controlar las maniobras marítimas, especial énfasis le hacen a lo que le denominan el corredor biológico marino, en cuanto a la conservación de la fauna marina o biodiversidad al tiempo que se administra los recursos de la costa pacífica, sin dejar a un lado los otros problemas de hidrocarburos. Díaz Moreira, R. M., & Sánchez Bazantes, L. C. (2020) revisan cómo se maneja la pesca ilegal desde el llamado régimen jurídico internacional.

Por su parte, Siles-Martínez, A. F. (2022) revisa tema afín al generar una guía que facilite la faena de la pesca y el manejo adecuado de los residuos que muchas veces impactan el entorno. Perdomo, L. E. C. (2022) también revisa la forma cómo inspeccionar los buques y de acuerdo a los convenios que se han aceptado a nivel internacional, aplicar la normatividad en Colombia, el autor reitera el carácter vinculante de la norma, al citar a OIT, que a su vez había resaltado que durante el año 1999, habían fallecido alrededor de 24.000 personas en actividades propias a la pesca y que equivalen 10 veces más a los que fallecen en buques mercantes.

En cuanto a la seguridad apoyada con drones Calin, C. L. (2023, February) señala la importancia de las ayudas tecnológicas que facilitan la vigilancia, las inspecciones de los buques con dichas ayudas facilitan y ahorran tiempo y mitigan las fallas humanas al momento de supervisar. El servicio se hace vía aérea, es decir, por arriba del buque observando toda su panorámica, también se puede hacer por debajo del buque o entre las aguas y al mismo tiempo puede inspeccionarse dentro de las estructuras de las embarcaciones; entre los escenarios más inspeccionados se incluyen: la entrega de mercancías, el estado del buque en cuanto a la corrosión, el desgaste de la actividad marítima y el estado de los tanques. Noguero, E. S. (2021) revisa las tecnologías aplicadas para facilitar el talento humano, mediante la inteligencia artificial que facilita el control del Estado Rector del Puerto y en que se ha avanzado en materia jurídica; por su parte apoyado en tecnologías de la información y las telecomunicaciones, Charlo, R. E. R. (2022) revisa la incidencia que ellas representan para inspeccionar el puerto en materia de la seguridad en el entorno comercial y específicamente en relación a lo marítimo.

Para el caso de Colombia y de acuerdo a la protección marina y todo lo relacionado con la seguridad, existe un ente en el caso colombiano que se encarga de ejercer el control administrativo, legal y operativo y es la Dimar; precisamente en Colombia y con el deseo de potencializar sus recursos marinos, Angulo, F. J. C., Moyano, S. F. M., & Zapata, G. P. (2018) revisan los aspectos claves en materia de seguridad y conservación, señalan que no limiten al Estado a tener control y conservar sus océanos, sino a todos los que de una u otra forma tienen injerencia o cabida con el mar y que no basta con las Políticas Nacionales, en materia de espacios o territorios de las costas y sus mares. Gorbea Barcelata, J. A. (2021) revisan la importancia de controlar el tráfico de las actividades comerciales en el mar y su efecto como autoridad marítima en México.

Desde España, Roselló, M. R. Z. (2017) revisa cómo se ha dado la gestión durante 30 años del Estado Rector del Puerto, cómo ha incidido en los diferentes sectores de la economía y en cada sector, presentando una comparación. Carro-Pitarch, M., & Chinchilla-Adell, M. (2023) revisan además que se está haciendo en materia de derecho internacional público y específicamente desde los llamados órganos judiciales y revisan la forma como se hace la captura de la pesca en Europa, exponiendo casos desde diferentes ámbitos, aunque revisan los recursos pesqueros.

También es importante resaltar las condiciones de los trabajadores, como lo señala Shan, D. (2022) quien revisa cómo se lleva a cabo la salud en el trabajo y la seguridad de los que laboran en el entorno marítimo y portuario. Rodríguez, J. D. (2022) fiscaliza la gestión pesquera en altamar. Bernal Santamaría, F. (2019) observa el comportamiento en la llamada gente del mar, que son las personas que trabajan en cruceros y otras actividades inherentes al turismo de cruceros y como su labor no tiene una

afectación a la navegación, ya que, si no hacen lo reglamentado, los buques no podrán zarpar. Piniella, F., Silos, J. M., & Bernal, F. (2013) cuestionan a los entes que deben ponerse al tanto o asumir la responsabilidad de inspeccionar el trabajo marino.

Mediante un estudio de caso, específicamente en lo relacionado a la entrada y salida de buques, García Pérez, M. (2019) genera una lista de chequeo que facilita la maniobra para no demorar el trámite que se debe dar en cada puerto y permitir que la mercancía y pasajeros lleguen pronto a destino.

METODOLOGÍA

El artículo se hizo mediante la búsqueda de artículos, revistas, ponencias, libros y capítulos de libro, por lo que es un artículo de revisión, de corte cualitativo, hermenéutico, se revisan a manera de categorías la pesca ilegal, las normas, convenios y acuerdos para desalentarla, al tiempo que se revisan las actividades propias del mar y las personas o actores sociales que interactúan con él. Se hizo mediante el racionalismo crítico, apoyado en el positivismo, tomando una muestra de 80 artículos, revistas y otras publicaciones, para luego seleccionar 52, apoyado en base de datos, entre ellas Google Scholar, Sampieri, R. H. (2018) y Urbina, E. C. (2020) diseñan rutas adecuadas para el manejo de la información de carácter cualitativo.

RESULTADOS ENCONTRADOS

El Estado Rector de Puerto no se limita a revisar que las embarcaciones cumplan con sus condiciones de pesca reglamentada y declarada, también están vigilando que las personas de mar estén debidamente protegidas y beneficia su accionar a las comunidades.

Europa y en especial España, ha estado a la vanguardia en relación al aprovechamiento del Estado Rector del Puerto y apoyados en el Derecho Internacional. Latinoamérica comienza a tener buenas prácticas y acuerdos bilaterales para su manejo adecuado.

El uso de las Tecnologías facilitará y permitirá el aprovechamiento del Estado Rector del Puerto.

CONCLUSIONES

La Organización Marítima Internacional y su liderazgo mundial en materia de actividades comerciales, el acompañamiento para la creación de disposiciones en materia legal, mediante convenios, acuerdos y memorandos ha hecho pasar a los actores sociales de los puertos de la sensibilización y concientización a la práctica de una pesca, un trabajo y maniobras propias de la llamada gente del mar a una gestión más consensuada con su entorno. Uno de los principales protagonistas como organismo multilateral es la FAO que desde su creación ha propendido por una pesca más sostenible.

En cuanto al Estado Rector del Puerto y su aprovechamiento, la inteligencia artificial, el uso de los drones y las tecnologías de la información y las telecomunicaciones actúan más como facilitadores de procesos que como entes que frenan la conectividad de las embarcaciones al arribar o zarpar del puerto y al hacer faenas pesqueras, contribuyendo al aprovechamiento.

Se resalta la llamada gente del mar como las personas que hay que apoyar para su conservación de vida y calidad en el trabajo, la OIT vigila y alienta a la formalización y el respeto a la integridad, apoyado en el Estado Rector del Puerto, vigilante en lo relacionado al talento humano interviniente en las maniobras logísticas para evitar accidentes y que se dé el cumplimiento de las normas. El Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector de Puerto, AMERP, ha dado el carácter jurídico internacional y vinculante, lo que fomenta las buenas prácticas en materia de pesca y de un talento humano óptimo, al mismo tiempo responsable con las otras naciones, las comunidades involucradas y sus territorios en el mar.

BIBLIOGRAFÍA

Alcázar, J. A., & Piniella Corbacho, F. (2002). *La prevención de siniestros marítimos a través del Control del Estado Rector del Puerto*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz.

Angulo, F. J. C., Moyano, S. F. M., & Zapata, G. P. (2018). Colombia Estado marítimo: impulso como potencia media oceánica. *Revista Ensayos sobre Estrategia Marítima*, 3(8), 83-105.

Arce, C. C. K. (2020). Criterios para implementar un acuerdo bilateral Perú-Ecuador sobre la base del plan de acción internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, 17(2), 47-60.

Arreaga Carrión, R. D. (2022). Estudio jurídico comparativo sobre el control y vigilancia marítima entre Ecuador y Chile (Bachelor's thesis, Quito: UCE).

Bernal Santamaría, F. (2019). El régimen jurídico del personal de cruceros no afecto a la navegación: el nuevo concepto de marino a partir del CTM2006. *e-Revista Internacional de la Protección Social*, 4 (2), 78-99.

Calin, C. L. (2023, February). Aplicación de los drones en los procesos de inspección y gestión de la seguridad en buques (Triball Final de Grau). UPC, Facultat de Nàutica de Barcelona, Departament de Ciència i Enginyeria Nàutiques. Retrieved from <http://hdl.handle.net/2117/382633>

Carlier, M., & de Navieros Españoles, D. G. A. (2004). La normativa marítima internacional relativa a la seguridad y al medio ambiente. Director de ANAVE. Alicante

Carro-Pitarch, M., & Chinchilla-Adell, M. (2023). Decisiones de los órganos judiciales españoles en materia de Derecho internacional público. *Anuario Español de Derecho Internacional*, 39, 677-743.

Charlo, R. E. R. (2022). Inspecciones del estado rector del puerto sobre las radiocomunicaciones: Seguridad marítima. In *Empresa, economía y derecho. Oportunidades ante un entorno global y disruptivo* (pp. 852-877). Dykinson.

Corrales Salinas, L. E. (2016). Implementación de una matriz de competencias de inspecciones de estado rector del puerto por la autoridad marítima del Ecuador (Master's thesis, Universidad de Guayaquil Facultad de Ciencias Económicas).

Díaz Moreira, R. M., & Sánchez Bazantes, L. C. (2020). *Análisis del régimen jurídico internacional para combatir la pesca ilegal en el Ecuador* (Master's thesis, Universidad de Guayaquil: Instituto Superior Postgrado).

Doulman, D. J., & Swan, J. (2014). Acuerdo sobre medidas del estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada: antecedentes y guía de aplicación. *FAO Circular de Pesca y Acuicultura (FAO) spa no. 1074*.

Ferrer, G. C. F. (2020). Transporte marítimo y transporte aéreo internacionales en el contexto de la pandemia de la Covid-19. *Revista Derecho y Salud | Universidad Blas Pascal*, 4(5), 143-156.

Fram, T. O. B. (2019). Retos logísticos de puertos de cuarta generación diagnóstico y modernización en países emergentes. *Anfibios*, 2(1), 72-82.

Fram, T. O. B. (2021). Análisis comparativo en la logística y sostenibilidad de puertos el Callao y Cartagena de indias. *Anfibios*, 4(1), 79-95.

Fram, T. O. B. (2019). Análisis comparativo en la logística y la sostenibilidad de los Puertos de Santos y Cartagena de Indias. *Ad-Gnosis*, 8(8).

García Pérez, M. (2019). Guía para la entrada a puerto estadounidense aplicado a petroquímico Loukas I.

Gorbea Barcelata, J. A. (2021). El control de tráfico marítimo como factor estratégico para el ejercicio de la autoridad marítima nacional. *Número 3.*, 43-61.

Guerrero, J. M. C., & Pelcastre, A. J. (2021). Hacia el desarrollo sostenible de la pesca y la acuicultura en México: marcos normativos, organización socioeconómica y desafíos. *Cuadernos Geográficos*, 60(3), 6-28.

Harambour, A. (2019). Soberanías fronterizas: Estados y capital en la colonización de Patagonia (Argentina y Chile, 1830-1922). Ediciones Universidad Austral de Chile.

Herrera, F. B. (2019). Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178). *Relaciones Laborales y Derecho del Empleo*. Herrera, F. B. (2019). Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178). *Relaciones Laborales y Derecho del Empleo*.

Jibaja, D. D. F. (2019). Acciones de interdicción contra la pesca ilegal. *Vox Juris*, 37(2), 59-65.

Jiménez, L. F. V., Fillol, A. G., & Feliu, V. M. R. (2019). Una propuesta metodológica para la gestión integral de los puertos marítimos. *Criterio Libre*, 17(30), 257-277.

López Sánchez, J. (2015). El control de buques por el estado rector del puerto: una medida de seguridad marítima para prevenir accidentes marítimos. Recuperado de <http://localhost:8383/jspui/handle/123456789/97>

Molina, A. I. C. (2022). Una Mirada Dogmática a la Pesca Ilegal en la Costa Yucateca. *REVISTA QUAESTIO IURIS*, 15(4), 2065-2086.

Noguero, E. S. (2021). Capítulo 19 Consideraciones jurídicas sobre la digitalización e inteligencia artificial en el control del Estado de puerto. *El Derecho marítimo, las nuevas tecnologías y los retos del progreso*.

Oanta, G. A. (2020). Participación de la Unión Europea en la FAO y los efectos de una eventual retirada de uno de sus Estados miembros. *Participación de la Unión Europea en la FAO y los efectos de una eventual retirada de uno de sus Estados miembros*, 925-945.

Orihuela, E. (2022). Estocolmo+ 50 y los océanos. Una gobernanza azul esquizoide necesitada de tratamiento urgente. *Revista Catalana de Dret Ambiental*, 13(2).

Ortega, F., Saavedra, D., & Esquiroz, F. (2020). El calamar de los tentáculos de oro. Un análisis de la pesca china en Perú (2000-2020). *Espiral, revista de geografías y ciencias sociales*, 2(4), 161-184.

Pentinat, S. B. (2017). Perspectiva del Derecho internacional del medio ambiente (Primer semestre 2017). *Revista Catalana de Dret Ambiental*, 8(1).

Perdomo, L. E. C. (2022). Algunos aspectos jurídicos del buque no tripulado bajo la perspectiva del derecho comparado y la norma colombiana. *Revista Veritas*, (2), 78-102.

Perdomo, L. E. C. (2022). Análisis normativo de los convenios internacionales y normas aplicables sobre los buques de pesca, características e inspección. *Revista Veritas*, (2), 103-117.

Pereira, A. C., & de la Marina Mercante, C. (2022). La gestión de los riesgos cibernéticos en los sistemas de seguridad en buques y empresas navieras. *Revista general de marina*, 282(3), 251-265.

Piniella, F., Silos, J. M., & Bernal, F. (2013). ¿Quién se ocupará de dar cumplimiento al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006? *Revista Internacional del Trabajo*, 132(1), 69-98.

Rafols, X. P. (2012). La Unión Europea y el acuerdo de la FAO sobre las medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. *Revista General de Derecho Europeo*, (27), 5.

Raigón, R. C. (2012). El Acuerdo de la FAO de 2009 sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. *Noticias de la Unión Europea*, (326), 3-14.

Rodríguez, J. D. (2022). La fiscalización de la pesca en la alta mar. *Revista general de marina*, 283(12), 933-944.

Roselló, M. R. Z. (2017). La inspección de buques por el Estado rector del puerto treinta años después del Memorándum de París. In *Regulación y competencia en servicios de interés económico general (SIEG): análisis sectoriales y comparativos* (pp. 205-238). Universidad de Málaga (UMA).

<https://www.dimar.mil.co/taxonomy/term/824>

Rosete, E. B. (2020). La protección marítima de los espacios oceánicos de México frente a la amenaza del crimen organizado transnacional. *Revista Ensayos sobre Estrategia Marítima*, 4(12), 131-139.

Sánchez, J. A. C. (2022). LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL Y SUS RECURSOS CONTRA EL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS. *Revista de Ciencia e Investigación en Defensa-CAEN*, 3(1), 32-44.

Sánchez-Fayos Martín-Peña, J. (2020). El Reglamento europeo sobre reciclado de buques. *El Reglamento europeo sobre reciclado de buques*, 177-185.

Sampieri, R. H. (2018). *Metodología de la investigación: las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. McGraw Hill México.

Santamaría, F. B. (2019). El régimen jurídico del personal de cruceros no afecto a la navegación: el nuevo concepto de marino a partir del CTM2006. *e-Revista Internacional de la Protección Social*, 4(2), 78-99.

Santamaría, F. B. (2022). Análisis de la normativa a la luz del Convenio OIT C188 sobre el trabajo en la pesca. *Relaciones Laborales y Derecho del Empleo*.

Shan, D. (2022). Retos de seguridad y salud en el trabajo para la gente de mar en actividades esenciales durante la pandemia mundial de COVID 19. *Revista Internacional del Trabajo*, 141(2), 297-320.

Siles-Martínez, A. F. (2022). Guía de buenas prácticas para la gestión de los residuos de artes de pesca. Tomado de <https://repositoriotec.tec.ac.cr/handle/2238/14057>

Un.org (2023). Objetivos de Desarrollo Sostenible, recuperados de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

Urbina, E. C. (2020). Investigación cualitativa. *Applied Sciences in Dentistry*, 1(3).

Useche, A. J., Fernando, J., Ramírez Restrepo, Á., Sánchez Beltrán, C. V., Castañeda-Marroquín, C. A., Blask, C., ... & Galvis Chirinos, J. M. (2022). *Tecnologías de la cuarta revolución industrial y su aplicación en la Armada Nacional de Colombia*. Editorial Universidad del Rosario.

Valdés Cerda, R. E. (2020). Historia y prospectiva de la Autoridad Marítima Nacional en México. *Número 1.*, 111-133.

Valdez, E. O. (2019). Aplicación de los Instrumentos de la Organización Marítima Internacional (OMI) por la Autoridad Marítima Mexicana. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, 16(1), 96-113.

Verdú Baeza, J. (2020). España y los problemas de aplicación del convenio de aguas de lastre en el área del estrecho de gibraltar. A propósito del alga invasora *Rugulopterix okamurae*. *Revista Española de Derecho Internacional*, 72(2), 261-287.