



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

18 DE MARZO DEL 2021

SUMARIO:

CAPÍTULOS	TEMA
I	VERIFICACIÓN DEL CUÓRUM
II	REINSTALACIÓN DE LA SESIÓN.
III	LECTURA DE LA CONVOCATORIA Y ORDEN DEL DÍA.
IV	INFORME PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE NAVEGACIÓN, GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMA Y FLUVIAL EN LOS ESPACIOS ACUÁTICOS.
V	CONOCER Y RESOLVER SOBRE EL INFORME QUE DA CUMPLIMIENTO A LA RESOLUCIÓN QUE CONDENA LA PESCA ILEGAL DE LA BIODIVERSIDAD MARINA DE GALÁPAGOS Y EL MUNDO.
VI	SUSPENSIÓN DE LA SESIÓN.

ANEXOS



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

ÍNDICE:

CAPÍTULOS	TEMA	PÁGINAS
I	Verificación del cuórum. -----	1
II	Reinstalación de la Sesión. -----	1
III	Lectura de la Convocatoria y Orden del Día. -----	1
IV	Informe para Primer Debate del Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos. -----	3
	El señor Presidente suspende la Sesión e instala en comisión general para recibir a varias autoridades vinculadas a la temática del Proyecto de Ley. -----	4
	Intervención del GRAD(SP) Oswaldo Jarrín, Ministro de Defensa Nacional. -----	4
	Intervención de la MsC. María Verónica Alcívar Ortiz, Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ministerio de Transportes y Obras Pública. -----	11
	Intervención del licenciado Luis Jaramillo, Presidente del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante del Ecuador. -----	20
	Intervención del ingeniero Félix Rivera, miembro del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante del Ecuador – COEME. -----	27
	Intervención del señor Fernando Campos Avilés, capitán de Marina Mercante. -----	31
	Intervención del señor Luis Escudero Vallejo, Director Ejecutivo de la Comunidad Marítima Portuaria y Pesca del Ecuador. -----	47
	Asume la Dirección de la Sesión el asambleísta Patricio Donoso Chiriboga, Segundo Vicepresidente	



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

	de la Asamblea Nacional. -----	53
	El señor Presidente clausura la comisión general y reinstala la sesión. -----	55
	Lectura del Informe de la Comisión. -----	55
	Intervenciones de los asambleístas:	
	Yandún Pozo René. -----	100
	Cabezas Guerrero Elizabeth. -----	114
	Carrión Moreno César. -----	120
	Plaza Castillo Lenin. -----	125
	Rohón Hervas César. -----	127
V	Conocer y resolver sobre el Informe que da cumplimiento a la Resolución que Condena la Pesca Ilegal de la Biodiversidad Marina de Galápagos y el Mundo. (Lectura del Informe de la Comisión). -----	133
VI	Suspensión de la sesión. -----	250



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

ANEXOS:

1. **Convocatoria y Orden del Día.**
2. **Informe para Primer Debate del Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos.**
 - 2.1. **Oficio Nro. AN-CSRS-2021-0003-O, de tal fecha, suscrito por el asambleísta Fernando Flores Vásquez, Presidente de la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, remitiendo el informe para el primer debate.**
3. **Conocer y resolver sobre el Informe que da cumplimiento a la Resolución que Condena la Pesca Ilegal de la Biodiversidad Marina de Galápagos y el Mundo.**
 - 3.1. **Memorando Nro. AN-CSRS-2020-0098-M de tal fecha, suscrito por el asambleísta Fernando Flores Vásquez, Presidente de la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, remitiendo el informe.**
4. **Resumen Ejecutivo de la Sesión del Pleno de la Asamblea Nacional.**
5. **Listado de Asambleístas asistentes a la sesión del Pleno de la Asamblea Nacional.**



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

En la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional, modalidad virtual, ubicada en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, a las catorce horas veinticinco minutos del día dieciocho de marzo del año dos mil veintiuno, se reinstala la sesión virtual de la Asamblea Nacional, dirigida por su Presidente, asambleísta César Litardo Caicedo. -----

En la Secretaría actúa el doctor Javier Rubio Duque, Secretario General de la Asamblea Nacional. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Vamos a dar inicio a esta sesión, por favor, señor Secretario, sírvase verificar el cuórum respectivo. -----


I

EL SEÑOR SECRETARIO. Sí, señor Presidente. Buenas tardes, señores asambleístas. Señoras y señores asambleístas, por favor, registrar su asistencia en sus curules electrónicas, de existir alguna novedad informar a esta Secretaría y a cada uno de sus técnicos asignados. Gracias. Me permito informar que se encuentran ciento treinta y dos asambleístas registrados en la presente sesión virtual, por tanto, tenemos el cuórum reglamentario. -----

II

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Secretario, se reinstala la sesión, por favor, de lectura la convocatoria del día de hoy. -----

III

EL SEÑOR SECRETARIO. Con su venía, señor Presidente. "Convocatoria. 



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Por disposición del señor ingeniero César Litardo Caicedo, Presidente de la Asamblea Nacional, según lo dispuesto en los artículos 5, 6 y 7 del Reglamento para la Implementación de las Sesiones Virtuales y Teletrabajo Emergente en la Asamblea Nacional, conforme a la Resolución CAL-2019-2021-213 y de conformidad con el artículo 12 numeral 3 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, se convoca a las y los asambleístas a la continuación de la Sesión No. 696 en modalidad Virtual del Pleno de la Asamblea Nacional, a realizarse el día jueves 18 de marzo de 2021, a las 14:00 con el objeto de tratar el siguiente orden del día aprobado: 1. Informe para Primer Debate del Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos. 2. Conocer y resolver sobre el Informe que da cumplimiento a la Resolución que Condena la Pesca Ilegal de la Biodiversidad Marina de Galápagos y el Mundo. 3. Conocer y resolver sobre el Informe No Vinculante de la Investigación dispuesta en la Resolución RL-2019-2021-071 para Fiscalizar la obtención de Carnés de Discapacidad. 4. Informe para Primer Debate del Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley de Seguridad Social y a la Ley del Banco del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social para el retorno de la administración de los fondos complementarios previsionales cerrados a sus partícipes. 5. Proyecto de Resolución para que el Pleno de la Asamblea Nacional trate el caso de los jubilados de la Empresa Pública de Ferrocarriles del Ecuador en liquidación a quienes no se les está pagando sus jubilaciones desde el mes de septiembre de 2020 y pedir la comparecencia de varias autoridades de la Función Ejecutiva. 6. Proyecto de Resolución para requerir la comparecencia del Ministro de Economía y Finanzas a fin de que informe sobre las medidas a adoptarse para pagar la deuda que mantiene el Gobierno Central con los gobiernos autónomos



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

descentralizados del país, y del Ministro de Gobierno a fin de que rinda cuentas sobre la agresión de la fuerza pública a los alcaldes el pasado 9 de marzo de 2021. 7. Proyecto de Resolución que exhorta a la Secretaría Nacional de Atención Integral a Personas Adultas Privadas de la Libertad y Adolescentes Infractores para que en cumplimiento de las garantías constitucionales de igualdad y no discriminación pague a todos sus ex servidores y ex servidoras a nombramiento o contrato las 80 horas mensuales suplementarias y extraordinarias, trabajadas obligatoriamente desde el año 2000 al 31 de diciembre de 2014". Hasta aquí el texto de la Convocatoria, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Secretario, primer punto, por favor. -----

IV

EL SEÑOR SECRETARIO. Sí, señor Presidente. "1. Informe para primer debate del Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos". -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias, señor Secretario, previo a la lectura del informe al iniciar este debate hemos recibido algunas solicitudes de varias autoridades y representantes de sectores que quieren ser recibidos en Comisión General previo al inicio del mismo, así que señor Secretario, por favor, procedamos con este trámite y en Comisión General recibamos a las diferentes autoridades que hoy han requerido ser escuchadas por



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

este Pleno. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE SUSPENDE LA SESIÓN E INSTALA EN COMISIÓN GENERAL PARA RECIBIR A VARIAS AUTORIDADES Y REPRESENTANTES DE SECTORES VINCULADOS A LA TEMÁTICA DEL PROYECTO DE LEY, CUANDO SON LAS CATORCE HORAS VEINTISIETE MINUTOS. -----

EL SEÑOR SECRETARIO. Sí, señor Presidente, procedemos a escuchar en Comisión General en primer lugar la intervención del señor general en servicio pasivo Oswaldo Jarrín, Ministro de Defensa Nacional. -----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR GRAD. (SP) OSWALDO JARRÍN, MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL. Buenas tardes, señor Presidente de la Asamblea Nacional, honorables asambleístas. Quiero comenzar expresando mi agradecimiento por aceptar mi solicitud con el propósito de exponer y ampliar el sentido que tiene la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad, Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos, no obstante que este Proyecto de Ley se ha venido trabajando en la Comisión de Relaciones Internacionales y Soberanía en una forma amplia, profunda, discutida técnicamente por lo que también expreso mi agradecimiento. Sin embargo, es importante reconocer que esta Ley lo que está haciendo es una deducción y una aplicación de lo que dice nuestra Constitución y voy a referirme a tres artículos fundamentales que tienen relación con la Ley de Navegación. En primer lugar el artículo primero de la Constitución nos habla acerca de la soberanía para todos conocido que radica en el pueblo y que cuya voluntad es fundamental para que se pueda aplicar la autoridad encargada a los órganos del poder



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

político y cuando decimos en este sentido de autoridad y poder político lo que estamos haciendo es velando por la protección de los deberes, de los derechos de la población orientados hacia el bien común, esta Ley por tanto tiene un componente moral para la conciencia de la población, fundamenta en el derecho público, porque es el ordenamiento jurídico que regula tanto a las personas, a las instituciones para aplicar en beneficio común de lo que son el respaldo a sus derechos y a sus libertades, pero tiene también esta Ley un fundamento muy importante como es la capacidad de coacción, si es que existe un poder político, un poder legítimo que lo ejerce el Estado, la fuerza naval lo que hace es aplicar el fundamento de la Ley para hacer cumplir esa Ley y también tiene potestad de ejercer sanciones ante las contravenciones que existan. El otro artículo también muy conocido es acerca de la misión de las Fuerzas Armadas, el artículo ciento cincuenta y ocho sobre la soberanía y la integridad territorial, soberanía ampliamente ya explicado, pero la integridad territorial es fundamental para esta Ley por cuanto nos habla de la necesidad de que se respete la totalidad, la integridad territorial significa eso, que sea intocable y no puede ser controlado por ningún poder, fuerza u organismo, de tal manera que esta soberanía e integridad territorial es esencialmente de las Fuerzas Armadas, y en el artículo cuarto es más específica todavía, cuando habla de la unidad geográfica, entonces conocemos acerca del espacio continental, el espacio marítimo, las islas, el mar territorial, el archipiélago de Galápagos, el suelo, subsuelo, la plataforma submarina y los espacios sub adyacentes tanto del continente, del aspecto insular y del área marítima que corresponda, diríamos que todos estos elementos citados en el artículo cuarto se va mucho más allá de la especificidad que tiene la Convemar el convenio que está respaldando la diferente subdivisión de la categorización



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

necesaria para conocer la organización territorial que tiene en materia geográfica, especialmente el mar, las islas y los espacios de agua, por esta razón creo que si es que se hace una especificación tan detallada se considera inalienable, irreversible e inviolable, ahí estamos reconociendo entonces lo que es la integridad territorial y el mismo artículo establece prácticamente un postulado muy cierto para regir el funcionamiento de las Fuerzas Armadas, nadie atentará contra la unidad territorial, ni fomentará la secesión, esto habida cuenta de que pueden existir convenios que se puedan realizar, siempre y cuando no atenten con lo que se acaba de manifestar en la unidad geográfica territorial e histórica, tiene concebido en la Constitución acerca del territorio, de los recursos y del patrimonio nacional y simplemente la Convemar que es un convenio que rige la organización y el derecho marítimo y territorial en el territorio ecuatoriano se fundamenta en el cuatro veinticinco que es el orden jerárquico de las normas que rigen al estado ecuatoriano, ahí está el convenio entonces que va a dar sustento a la Ley que estamos presentando para aprobación de la Asamblea Nacional, una Ley que debe partir acerca de la organización del sistema marítimo nacional, el pronunciamiento fundamental es precisamente lo que he dicho acerca de los artículos en que fundamenta la Constitución para que exista una Ley, garantía de la soberanía nacional, pero también como es evidente que haya seguridad en la navegación, porque de eso depende que se pueda aprovechar los recursos que tiene el Estado, de su mar, de su plataforma, de su espacio marítimo, de todas las actividades que se derivan del funcionamiento, de la navegación, de comercio, del transporte, de los puertos y las industrias del mar, todo eso es la protección que se da no solamente a estos recursos que acabamos de mencionar, sino también al ambiente, además de los recursos marítimos que se encuentran en el



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

espacio geográfico a responsabilidad de la soberanía y de la integridad territorial por parte de la fuerza naval y también existimos de la gestión del riesgo, ese es el propósito de la Ley de Navegación, pero cuando estamos hablando de la seguridad marítima más específicamente hay que hablar de las normas tanto preventivas como de control de las naves y de la gente de mar que trabaja, que vive, que opera en el mar, para que exista a través de la Ley la presencia de una autoridad marítima, esta autoridad se desprende del artículo primero de la Constitución, que haya poder fundamentado con autoridad y que se constituye en un rector de los puertos y que tenga la facultad de reconocer, de asignar y de controlar el abanderamiento de las naves que estén surcando o que lleguen al mar territorial ecuatoriano. Cuatro son los aspectos que están determinados en esta Ley de Navegación que a más de nuestra Constitución como precedente estamos dentro del derecho marítimo internacional, organizaciones internacionales son las que determinan normas, fundamentos para que funcione a través del mundo la navegación, el comercio y el uso del mar, en este sentido estos cuatro aspectos se corresponden, primero con la navegación, en segundo lugar la seguridad en esa navegación, la protección marítima y las contravenciones que pueden ser consideradas y administradas, establecidas en la Ley, cuando hablamos de la navegación es necesario que las naves tengan un adecuado registro, una certificación, un control, esa navegación debe ser no solamente registrada tanto en el mar como en los ríos, en los recursos fluviales de tal manera que se pueda funcionar en forma armónica, legal coordinada y administrada según los cánones que establece la Constitución en este caso la Ley de Navegación y para eso también se necesita una capacitación de la que se encargan la fuerza naval. Mientras tanto que la seguridad de la navegación está ejercida a través de los



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

institutos científicos como el Inocar que posee la fuerza naval para que se establezca la cartografía marítima y fluvial, porque si hay corrientes, si hay subsuelo, si hay plataformas, si hay efectos de la naturaleza sobre las corrientes marinas y sobre el mar en sí, hay necesidad de que se tengan una especificación técnica, mapeada para referencia de todos los usuarios y de todos los que vengán a utilizar el mar ecuatoriano, hablamos de naves internacionales, existan ayudas de navegación para que se eviten accidentes, para que sean canalizados, para que sean armónica, técnicamente llevados a su destino en los diferentes itinerarios que se establezcan y por supuesto, si hablamos de seguridad de navegación la fuerza naval está atenta con guardacostas y con sus unidades especiales para atender a gestión de riesgos que es parte fundamental en la seguridad de la navegación. Otro de los aspectos que está considerado dentro de la Ley es la protección marítima, porque como es evidente no solamente hay actividades lícitas, comerciales, técnicas que existan, también existen infelizmente actividades ilícitas, ilegales que atentan con la seguridad de la gente de mar, de las naves y de todas las actividades productivas que tiene nuestro país, por esta razón hay necesidad de que exista protección de las naves, protección de las instituciones, protección de las instalaciones, protección de los puertos y de la gente de mar y de todos los bienes que existan y que pueden ser constituidos hacia futuro en instalaciones para el progreso, para el desarrollo marítimo y económico del país. Debe existir por consiguiente, para toda esta forma de ejercer la aplicación de la Ley una policía marítima y es el único caso de las Fuerzas Armadas que cumplen este papel como policía marítima, porque tienen los recursos, porque operan en el mar, en el archipiélago, en todo el espacio acuático, fluvial que tiene la geografía ecuatoriana y también como es evidente el ambiente es parte



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

fundamental para la protección y que tiene repercusión en los recursos, en las naves y en el funcionamiento de la navegación. Finalmente se contemplan las contravenciones que son materia de la administración para el funcionamiento de la Ley o de quienes infrinjan voluntaria o involuntariamente, pero que tiene que ser analizado y se establezcan las sanciones de ser el caso y las impugnaciones que se presenten y en definitiva dar atención a la vigencia, al cumplimiento de la Ley, todos estos aspectos que estamos mencionando se centran fundamentalmente en lo que es la protección de la población, de la gente de mar, de las naves, de los recursos, de las instalaciones, del ambiente, por esta razón esta policía marítima tiene una forma específica de actuar si es que está respaldada en la Ley, en donde podemos decir es una autoridad legal, una autoridad legítima que le va a permitir dar respaldo jurídico al empleo de los medios navales para que haya seguridad en el transporte, en la movilidad naval, en el movimiento, en las instalaciones, en los puertos de tal manera que haya una armonía, un funcionamiento equilibrado entre todos los que hacen uso y derecho del comercio, del transporte de la navegación, por esta razón la fuerza naval tiene facultades como policía marítima de realizar visitas, de realizar inspecciones, si hablamos de registros, de certificados para la navegación debe tener capacidad de actuar, de inspeccionar y si es el caso de realizar retenciones y cuando haya actividades ilícitas o desconocidas o no identificadas o que no se hayan registrado o que abandonen los registros, facultad para la persecución, es decir amparados en el derecho que nos da tanto la Constitución como el derecho marítimo internacional, estos son los aspectos fundamentales que viene tratando esta Ley y que consideramos que la Asamblea Nacional va a dar el suficiente respaldo y va a garantizar de que después de más de cincuenta años se tenga una



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Ley actualizada que responda a las necesidades, a los retos que tienen las Fuerzas Armadas en la época actual y que puedan cooperar con otras leyes como la Ley de Pesca, como la cooperación internacional, porque no es específica la misión solo para el país, sino de cooperación internacional y finalmente si me permite, señor Presidente, en esta misma oportunidad de analizar, de motivar la trascendencia que tiene esta Ley de Navegación tenemos luego de una visita técnica in situ, realizada por la Comisión de Soberanía y de Relaciones Internacionales a Galápagos, por cuanto consideramos que la estrategia que determina y que está funcionando por parte del Ministerio de Defensa con sus Fuerzas Armadas ha establecido la estrategia de seguridad común regional para que haya cooperación con los países, pero siempre y cuando que demos mayor oportunidad de utilizar los puertos, los aeropuertos que tiene el país o que se deben mejorar para un mejor desempeño y me estoy refiriendo al archipiélago de Galápagos, es una verdadera posición estratégica, extraordinaria, porque si está a mil kilómetros de la costa lo más importante es tener lo más avanzado que se pueda para control de los corredores ya sea para las amenazas que se refieren a la pesca ilegal, no declarada, no reglamentada como también para el narcotráfico que es fundamental en el accionar, por esta razón la Comisión de Soberanía y de Relaciones Internacionales quería conocer físicamente y visitamos in situ y se dieron cuenta de que lo que se aspiraba hasta el momento en proyecto es apenas de adecuar la pista de la isla en la capitanía del puerto de San Cristóbal y estamos hablando no más de cincuenta metros cuadrados, mínimo acceso para el hangar y que la pista opere veinticuatro horas, porque hoy funciona diez horas y evidentemente cuando realizamos navegación, exploración aero-marítima, visitas, patrullaje, se necesita veinticuatro horas para no dar oportunidades o



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

espacios para las actividades ilegales, eso es parte de una estrategia de mejor cumplimiento de amplitud y de profundidad en la responsabilidad que se tiene tanto para la soberanía, como para la actividad que tiene que ver en respaldo a las actividades lícitas que tienen, esa actividad de respaldo es patrullaje, es vigilancia, pero no con un horario determinado que dé espacios para que pueda actuar la ilegalidad. En esta misma oportunidad que se considera el análisis y la aprobación de esta Ley de Navegación también solicitó a la Asamblea Nacional nos dé oportunidad de mejorar la pista, de mejorar las condiciones de la base naval que tenemos en la isla San Cristóbal para un mejor desempeño de la seguridad a nivel nacional, para la soberanía, la protección de los recursos, protección del ambiente y sobre todo la protección de la gente de mar. Muchísimas gracias, señor Presidente. -----

EL SEÑOR SECRETARIO. Agradecemos la intervención del señor general Oswaldo Jarrín, Ministro de Defensa Nacional. A continuación, escucharemos la intervención de la magister María Verónica Alcívar Ortiz en su calidad de Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ministerio de Transportes y Obras Públicas. -----

INTERVENCIÓN DE LA MAGISTER MARÍA VERÓNICA ALCÍVAR ORTIZ, SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS. Muchísimas gracias de parte de la Subsecretaría de Transporte Marítimo y Fluvial, damos un saludo de parte del señor ministro de transporte y obras públicas, Marcelo Loor quien nos ha delegado para la intervención por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el tratamiento de este importante Proyecto de Ley de Navegación. Bueno, me permito



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

presentar la estructura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, establecida en sus dos ramas, en infraestructura de la obra pública como tal y del Vice ministerio de Gestión del Transporte que es la rama en el cual nos desarrollamos y que está compuesta por la Subsecretaría Aeronáutica Civil, es decir el transporte aéreo, la Subsecretaría de Delegaciones quien se encarga de forma horizontal de manejar todos los procesos de construcciones, la Subsecretaria del Transporte Terrestre una de las modalidades también del transporte a nivel nacional y por supuesto, la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial que mantiene como un proceso gobernante sus dos direcciones, la dirección de puertos y la dirección del transporte marítimo y fluvial a nivel nacional. Para vuestro conocimiento el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se crea como tal vía Decreto Ejecutivo 008 el dos mil siete, da vida jurídica a la Subsecretaría de Transporte Marítimo y Fluvial y también estamos citando en esta diapositiva todos los decretos ejecutivos que generaron la creación y establecieron las competencias como autoridad portuaria nacional y del transporte acuático de forma cronológica y durante todos los años a partir de la fecha de creación que fue en el año dos mil siete, nos confiere las atribuciones que en la actualidad se encuentra ejerciendo el Ministerio de Transporte como ente rector del transporte en todas sus modalidades. La autoridad tenemos, está conformado el sistema portuario nacional por la autoridad portuaria de Esmeraldas el puerto que actualmente opera bajo el sistema Tool-Port cuya titularidad constituye al Estado y esta se encuentra operativo con el apoyo de los operadores de servicios portuarios privados, tenemos también la autoridad portuaria de Manta establecida como un puerto operador con titularidad estatal también con el apoyo de los operadores privados en este caso la empresa TPM, la autoridad portuaria de Puerto



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Bolívar, ubicado al sur de nuestro sistema costero está operado también por un terminal internacional YILPORT, la autoridad portuaria de Guayaquil quien conglomerada los principales puertos de donde sale nuestra carga, la carga de exportación y llega la carga de importación que fortalece a nuestra industria nacional, consta también dentro del sistema portuario nacional los terminales privados que manejan todo tipo de carga, son terminales multimodales especializados precisamente y regidos bajo un sistema portuario público para dar servicios a terceros, ubicados todos de ellos dentro de la provincia del Guayas, en la ciudad de Guayaquil. Tenemos también puertos especiales, puertos que se dedican a sacar nuestro producto de explotación principal, el petróleo, por ello tenemos el terminal petrolero de Balao, el terminal petrolero de La Libertad, el terminal petrolero del Salitral donde ingresa los combustibles ya procesados y también nosotros podemos exportar como hice referencia a nuestro petróleo ecuatoriana. La autoridad portuaria y del transporte acuático tiene en la actualidad y en vigencia su normativa nacional que establece sus competencias y la diferencia por supuesto de la autoridad de policía marítima, establecidas también dentro de nuestro Decreto Ejecutivo 723, en la cual señala la calidad de policía marítima y a nosotros nos da la calidad de autoridad portuaria nacional y del transporte acuático. Bueno, aquí vamos a ver y establezco un poquito para vuestro conocimiento la diferencia de lo señalado en la diapositiva anterior, estableciendo claramente de que ustedes tengan un conocimiento de las actividades a las cuales nos dedicamos y nos podemos diferenciar del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Ministerio de Defensa, en la cual nuestra principal actividad es la rectoría, la planificación, la regulación, el control técnico del sistema de transporte marítimo y fluvial y de puertos, a diferencia de la autoridad de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

policía marítima que le corresponde la salvaguarda, la protección marítima, la seguridad de la navegación, la protección del medio marino y por supuesto la neutralización de los actos ilícitos en los espacios marítimos jurisdiccionales, como hacía referencia nuestro ministro de defensa, lamentablemente se dan todavía dentro de nuestras aguas jurisdiccionales y por lo cual, siempre estamos contando con la policía marítima para salvaguardar aquella seguridad tanto de la carga, como de la gente de mar. Tenemos por supuesto diferentes visiones y misiones en la cual nos diferenciamos del Ministerio Defensa Nacional, le corresponde al Ministerio de Transporte garantizar la red del transporte seguro y competitivo, minimizando el impacto ambiental y contribuyendo especialmente al desarrollo social y económico del país, cabe garantizar el énfasis del desarrollo económico del país ya que nuestro transporte, nuestra rectoría se basa específicamente en el manejo de la carga mercante, la carga comercial y la explotación comercial de la infraestructura puesta en nuestro país para brindar el servicio portuario. Su visión es el eje del desarrollo nacional y regional mediante la gestión del transporte intermodal y multimodal con su infraestructura como ya hicimos referencia los puertos, a diferencia del Ministerio de Defensa Nacional que entre otros objetivos y misiones tiene garantizar y mantener la soberanía y la integridad territorial, entonces cabe señalar la diferencia de los dos ministerios, el uno dirigido al desarrollo social y económico del país, mediante la transportación y el otro por su puesto, como lo cumple cabalmente, garantizar y mantener la soberanía e integridad de nuestro territorio. Aquí, aquí, nosotros podemos visualizar de una manera más ejemplarizada, a qué se dedica cada uno de los ministerios, ustedes ven en la gráfica, el Ministerio de Transporte, maneja y se dedica a regular el servicio de transporte mercantil. El transporte que lleva los contenedores,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

el transporte que lleva nuestros principales productos a mercados internacional. Impulsa el desarrollo de la actividad portuaria y del transporte marítimo. La Armada, provee la defensa y la seguridad del espacio marítimos desarrollados por el poderío naval y las capacidades de control marítimo, que permiten la defensa de la soberanía ecuatoriana, esas son las distintas embarcaciones a las cuales rigen el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y, están regidos por supuesto, por nuestra armada del Ecuador. Por ello, el año pasado y bajo y la intervención también de esta subsecretaría de estado, nosotros hicimos nuestro de observaciones, validas observaciones, al proyecto de ley que ha sido presentado y ha sido trabajado en la Comisión en la Comisión de Soberanía, en la cual nosotros hemos señalado, que, dentro de este proyecto normativo, se encuentran impuestas competencias que ya la ejerce la Subsecretaría de Transporte Marítimo y Fluvial, ya la ejerce el ente regulador del transporte marítimo. Tales como regular y controlar a la gente de mar, a las organizaciones, a los gremios del personal a bordo y a los centros de capacitación. Son actividades que las venimos ya realizando años atrás y que han generado el crecimiento y fortalecimiento de estos centros de capacitación. También, hemos realizado observaciones, señalando las competencias establecidas conforme los decretos ejecutivos vigentes el año dos mil siete. Y por supuesto, ratificando que la competencia de las fuerzas armadas y su misión es precisamente la salvaguarda de la soberanía y la integridad territorial. En el denominado proyecto de ley de navegación, señala que la Fuerza Naval, tendrá las atribuciones de estado riveroño, de estado rector de puerto y estado de abanderamiento. Los cuales nosotros hicimos referencia ya en la Comisión y me permito ratificar estas observaciones, considerando que, en el proyecto de ley, todavía continúan y se



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

mantienen, que éstas atribuciones corresponderán a la Armada Nacional cuando son, y se refieren a servicios dirigidos a la explotación comercial, del estado rivero, a la explotación comercial, al procedimiento y a los servicios generados a la flota mercante del Estado ecuatoriano. Señala también en el numeral dos, indica que regulará y planificará y ejercerá el control técnico, que en la actualidad ya lo ejerce la subsecretaría a toda la flota mercante del Estado ecuatoriano. Ahí vemos entre las distintas competencias, que ya se encuentra ejerciendo el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, las facultades que tenemos como estado rector de puerto, estado de abanderamiento, estado ribereño, en las que como hice referencia en la diapositiva anterior, ya las ejercemos y las continuamos ejerciendo. Y consideramos que la estamos haciendo correctamente, ya veremos más adelante y explicaremos un poquito, cuál fue el resultado precisamente de esta coordinación y de esta regulación en el sector marítimo y portuario en el Ecuador. En la actual Ley propuesta, también genera esta misma, estas mismas competencias, a favor de la fuerza Naval del Ecuador y lo cual, nosotros hemos realizado estas observaciones y consideramos que tiene que ser plenamente diferenciadas. Y sí, nosotros hemos hecho esta observación, lo señalamos también en la Comisión, genera un impacto en productos de la dirección, especialmente de la dirección de transporte y un total de noventa y dos procedimientos de procesos y servicios, que ya nos encontramos dando, dando, emisiones de certificados de servicios y de atención a la marina mercante del Ecuador, afecta a un total de cincuenta y seis servicios, que actualmente ya maneja el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en los cuales, bajo el contenido conforme lo que se encuentra actualmente redactado en la ley, pasarían a formar parte de los servicios de la Armada, pasando la Armada a brindar un servicio al sector civil, al sector



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

mercante. Actividad civil y actividad mercantil, que, desde el año dos mil siete, se encuentra brindando por parte de un ente, del ente ejecutivo, relacionado al desarrollo del transporte y al desarrollo comercial de nuestro país. Se sigue haciendo nuestras observaciones en este caso, el impacto de productos en la dirección de puertos, pasarían a la Armada cuarenta y cinco, de los productos que actualmente se encuentra brindado el ministerio, lo cual Nosotros hemos puesto nuestras observaciones. Señalando que estas atribuciones que ya actualmente se encuentran brindando por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, continúen bajo nuestra esfera, bajo nuestra rectoría. Que obviamente dentro del proyecto de ley, se consideren precisamente y específicamente, actividades correspondientes a la salvaguardia, a la soberanía y a la transportación que segura de nuestras aguas y ríos en el Ecuador. De acuerdo a lo establecido en este proyecto de ley, prácticamente y casi la totalidad de las competencias llevadas a cabo por la Subsecretaria de puerto y transporte marítimo fluvial, y la dirección de puertos, desaparecerían y pasarían a formar parte de la fuerza naval, razón por la cual, hemos presentado de forma, de manera formal y por escrito, nuestras observaciones, consideramos importante que, la Comisión y ahora el Pleno de la Asamblea Nacional, analice, considere y pueda diferenciar claramente a efectos de que, de que estas normativas, que salieron, hace cincuenta años, se emitan y rijan precisamente para combatir la delincuencia organizada en nuestros ríos y mares y que establezcan claramente las diferencias y las competencias de dos entes, dos entes que sirven al desarrollo y a la protección de las infraestructuras en nuestros mares y en nuestro país y se establezca claramente la competencia de cada uno de estos entes rectores. Podríamos señalar y me he permitido hacer un análisis comparativo, de las autoridades



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

portuarias y del transporte acuático, regidas ya por la autoridad civil en nuestra región, nuestra región podemos contar con países como, Argentina, Cuba, Panamá, Paraguay, Perú, Venezuela, El Salvador, República Dominicana, y por supuesto, el Ecuador. Países que, en su momento, la actividad portuaria y la actividad del transporte acuático mercantil, estaban regidos en su momento, Sí, en su momento por cada una de las Fuerzas Armadas de cada uno de estos países, pero, precisamente por la dinamización del sector mercantil y de la industria portuaria, migraron esas competencias al orden civil. Y bueno, gracias al apoyo, a la coordinación, que hemos mantenido con todos los organismos nacionales, estatales y también, me permito de señalar a nivel internacional, hemos tenido grandes logros como autoridad portuaria marítima nacional y del transporte acuático. Tanto es así, que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, asumió la coordinación a nombre del Ecuador del proyecto noruego GreenVoyage. Un proyecto auspiciado por la ONU, el cual, establece como objetivos para el año veinte cincuenta, disminuir el cincuenta por ciento de las emisiones de gases de efecto invernadero. Y nuestro país, en el mes de octubre, gracias a la postulación y a la formulación técnica y la sustentación técnicas, realizada por esta Subsecretaría de Estado, fue designado como el primer país, el primer país, dominado como partnership del proyecto GreenVoyage. Vamos a hacer, vamos a hacer el ejemplo, a nivel mundial, de cómo se reduce tanto en puerto como en la transportación marítima, los gases de efecto invernadero para ofrecer a todos nuestros descendientes, a nuestros hijos, un mejor mundo, un mundo mucho más verde. El veinte y siete de noviembre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Ecuador, fue declarado sede de la Rocran, de la Red Operativa de la Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Américas. Logrando desde hace veinte y cuatro años esta nominación y recayendo en esta Subsecretaría de Estado por primera vez, designado una mujer como secretaria general de la Rocran, todo ello en fortalecimiento y en apoyo de nuestro sistema marítimo y portuario nacional. Hemos tenido y hemos generado en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores, la visita de importante, oficial, de autoridades del puerto de Amberes y hemos llegado inclusive, a la firma de convenios de colaboración tanto como Amberes, como los puertos de Miami. Como ustedes saben, los puertos durante toda esta pandemia y esta crisis sanitaria, nunca se detuvieron, tuvimos, fue definitivamente un logro que gracias a la coordinación oportuna del sector privado y público, el establecimiento de los corredores logísticos, implementados con ayuda y colaboración por supuesto, de todo el ejecutivo, de los GAD inclusive, y por supuesto de la población y de nuestro sector del transporte, que siempre respondió en primera línea, así como lo realizó el sector de la salud, nuestro, nuestros héroes, se expusieron gente de mar, estuvieron en la primera línea del comercio exterior y no paralizamos nuestras actividades, por el contrario, para vuestro conocimiento, también hubo un incremento en los movimientos de los servicios portuarios durante el primer trimestre del dos mil veinte comparados con el dos mil diecinueve. Y las exportaciones no petroleras, se incrementaron en un once por ciento, llegando a recibir el país divisas por más de catorce millones de dólares. Todo ello, gracias a la oportuna acción, a la oportuna acción del ente rector del sistema portuario, que, en coordinación con el Sistema Portuario Nacional, tanto público, como concesionado al sector privado, pudimos responder y estar a la par de muchos países de la región, que generaron divisas, que generaron transporte marítimo y que generaron el apoyo a la gente de mar.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Prorrogamos también, la emisión y la vigencia de las credenciales, de los títulos, de los certificados, y de los carnés de nuestra gente de mar. Para que no tenga ningún problema u obstáculo en el desarrollo de sus actividades. Esta es, y hemos recogido en una breve cápsula, los distintos logros que ha tenido el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y lo recogimos especialmente en torno a la pandemia y seguiremos como siempre brindando, brindando, la mayor capacidad de servicio al transporte marítimo y al Sistema Portuario Nacional. Muchísimas gracias a la Asamblea y esperamos que estas recomendaciones y que estas observaciones emitidas por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, puedan ser acogidas en el Pleno de la Asamblea. Muchísimas gracias. -----

EL SEÑOR SECRETARIO. Muy buenas tardes. Agradecemos la intervención de la Magíster María Verónica Alcívar Ortiz, a continuación, escucharemos la intervención de Licenciado Luis Jaramillo, en su calidad de Presidente del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante del Ecuador, Coeme. -----

INTERVENCIÓN DEL LICENCIADO LUIS JARAMILLO, PRESIDENTE DEL COLEGIO DE OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE DEL ECUADOR. Sí, hola buenas tardes, no sé si es que me están escuchando, por favor. Buenas tardes señores asambleístas, señor Presidente de la Asamblea Nacional, doctor Litardo, César Litardo, señores asambleístas, no sé si me están escuchando, por favor, para continuar con la exposición. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Lo escuchamos, prosiga por favor. -----

INTERVENCIÓN DEL LICENCIADO LUIS JARAMILLO, PRESIDENTE DEL



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

COLEGIO DE OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE DEL ECUADOR.

Perfecto, bien correcto continuó entonces con esta exposición. Mi nombre Luis Antonio Jaramillo Rivadeneira, soy licenciado en administración y desarrollo portuario, además oficial de la marina mercante por veinte y cinco años, a bordo de los buques mercantes y también especialista en la parte portuaria y naviera del país. Actualmente ejerzo las funciones de Presidente del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante del Ecuador Coeme. Agradeciendo la invitación realizada por usted señor Presidente, para colaborar en esta Sesión del Pleno, sobre la ley de navegación que se está tratando al momento. He visto las dos declaraciones, las dos intervenciones del señor general Gallardo y de las abogadas subsecretarías de puertos. En razón a lo que concierne directamente a la ley de navegación, que específicamente esto trata tres, cuatro puntos importantes dentro de la ley de navegación, qué es la parte de policía marítima, que corresponde a la Armada del Ecuador. Otro aspecto de la parte comercial, que corresponde directamente a la administración portuaria mercante por intermedio del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el cual en los diferentes temas de los diferentes artículos se habla también sobre la educación de la gente de mar. Con este preámbulo, me permito, indícales a de ustedes señores legisladores, ¿quiénes somos?, ¿qué es la marina mercante? para continuar con esta exposición. Y me permito leer parte del asunto, para no dejar algo en el aire, en el vacío. Nuestra presencia hoy ante ustedes es motivada por el llamado al primer debate del informe al proyecto de Ley Orgánica de navegación gestión de la seguridad y protección marítima fluvial en los espacios acuáticos, que mal nombrada, esta Ley orgánica. Porque nosotros en este proyecto estamos considerando que una cosa es ley de la policía marítima, otra cosa es parte comercial. Tenemos que tener muy



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

claro estos dos aspectos muy fundamentales. Nosotros pertenecemos a la clase trabajadora, empleados civiles que laboramos a bordo de Los buques comerciales nacionales e internacionales, buques pesqueros, buques de turismo, buques tanqueros, que transportan hidrocarburos, buques gaseros, buques de portacontenedores, buques al granel, remolcadores del puerto. Entre los principales del transporte marítimo internacional, mismo que somos contratados en empresas privadas en cargos relacionados a nuestra especialización. La organización marítima internacional OMI, nos ha calificado como gente de mar y así estamos reconocidos internacionalmente. Señores asambleístas, la actividad del transporte naviero y portuario es esencial y un eje primordial, para el desarrollo, la vida social y económica del Ecuador y del mundo entero, especialmente la desarrollada por la gente de mar a bordo de los buques mercantes estatales y de empresas privadas. Constituyendo de esta manera la columna vertebral de nuestra economía. Es bien cierto señores asambleístas, que una vez que los oficiales y tripulantes de la marina mercante del Ecuador, después de cuatro años de estudió en la Escuela de la Marina Mercante Nacional - Esmena, regentada por Armada Nacional del Ecuador, desde su creación, convirtiéndose en una institución de Educación monopólica, sin que la misma sea reconocida por la Senescyt como institución superior, el cual, nuestra gente, nuestros oficiales, nuestros tripulantes, tenemos que nuevamente ingresar a las universidades estatales del país, para conseguir un título de tercer nivel. Una vez graduado señores legisladores, en la Escuela de la Marina Mercante, el oficial civil, con el título en brazo, tiene que ofrecer servicios a las empresas navieras ecuatorianas, a las empresas navieras extranjeras, sin un código de trabajo en el cual nosotros podemos asegurarnos a nuestra gente. Nos afiliamos y aportamos al Instituto



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Ecuatoriano de Seguridad Social, podemos jubilarnos y en pocas oportunidades tenemos la opción de la jubilación patronal, esto ¿por qué?, pues porque no hay fuentes de trabajo que nos permita mantener una estabilidad laboral. Estoy haciendo este recuento señores legisladores porque es necesario que ustedes conozcan la situación de la gente de mar, tengan conocimiento porque no solamente es tratar una ley de navegación orgánica, qué mal dicho está orgánica. Sin considerar la parte de la columna vertebral del transporte marítimo internacional y nacional, qué son, los que transportamos, los que manejamos, manipulamos el transportes naviero, nacional e internacional. Y continuó señores asambleístas haciéndoles conocer lo siguiente, los marinos mercantes no estamos considerados para la jubilación en el régimen especial, en la jubilación de los veinte y cinco años, a pesar de que estamos expuestos a muchos riesgos laborales, que vuelven vulnerables la salud, tales como: la exposición a los gases de hidrocarburos, gases producidos por la combustión de las diferentes maquinarias, radiación ionizante, altas temperaturas, bajas temperaturas, altos decibeles de ruido, vibración, gases tóxicos como sulfuro de hidrógeno, monóxido de carbono, benceno, entre otros. Sin contar que la vida de cada uno de los marinos mercantes se encuentra expuestos y amenazados en aguas internacionales cómo es la piratería, el terrorismo, incendio, mal tiempo con bajas y bajas presiones, que se producen los huracanes. Los mismos que llegan a producir importantes pérdidas económicas, poniendo en riesgo la vida humana. Lo más importante y fundamental para el desarrollo familiar que existe entre la vida del oficial de marina o mercante, es el de raigo familiar existente entre la familia, ya que, tanto hemos hablado de esta Ley Orgánica de navegación, no se toma en cuenta a la parte primordial qué es la gente de mar. Estamos dejando de lado,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

estamos haciendo una ley con artículos que benefician solamente por intereses a ciertas instituciones. Querer tener competencias que no los tienen el momento, que ya están asignadas como decía la subsecretaría, la subsecretaría de puertos, por intermedio del Ministerio de transporte y Obras Públicas y otra cosa es la Armada Nacional. Para ustedes señores legisladores es muy importante y conocida que el noventa por ciento del comercio mundial, se mueve por los mares del mundo en Los buques mercantes, razón por la cual, la marina mercante constituye la columna vertebral de la economía de los países, incluido nuestro país Ecuador. La gente de mar es responsable de la carga, el transporte y descarga de los productos de importación y exportación nacional, incluyendo el petróleo y sus derivados y más aún, personas en los buques y yates de turismo. Los valores de los cargamentos superan decenas de millones de dólares, que sumando al precio de los buques constituye un capital muy alto y se encuentra bajo la custodia de nosotros, los que operamos, la gente de mar. Pero más importante, aún es del cuidado de la vida humana de la gente de mar, nosotros realizamos cumpliendo los convenios internacionales emitidos por la Organización Marítima Mundial, denominada OMI, que son: la seguridad de la vida humana en el mar - Solas, Protección del medio ambiente o contaminación de los mares, el Márpól setenta y tres, sesenta y ocho y sus respectivas enmiendas, Convenio de formación y titulación de la gente de mar -STCW- y acciones para evitar el tráfico de sustancias sujetas a fiscalización, polizontes y actos de terrorismo. Eso es parte fundamental de lo que nosotros estamos desempeñando a bordo de los buques mercantes. Nuestro gremio el Coeme, el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante, fue creado, mediante acuerdo ministerial número ochenta y tres sesenta y nueve del Ministerio de Educación, publicado en el registro oficial número cuatro,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

treinta y nueve del siete de octubre de mil novecientos setenta y siete. Y se encuentra registrado ante la autoridad marítima nacional mediante oficio Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Subsecretaria de puertos Transporte Marítimo y Fluvial-diecisiete nueve cincuenta y cuatro-Oficio. Señores asambleístas, señores legisladores, todo lo antes expuesto, nos da la capacidad de acudir ante ustedes, para estar, por estar directamente afectados por el proyecto, motivo de esta presentación, motivo de este, de esta reunión, de esta comparecencia. Con motivos debidamente justificados en la cual, mis otros colegas van a hacer partícipe en los artículos claves en las cual, se tiene que hacer las debidas correcciones y observaciones. En la que el colegio y otros organismos de la marina mercante a su respectivo tiempo hemos presentado los oficios con las observaciones ante la Comisión de Soberanía, el cual, no hemos sido escuchados. Observaciones técnicas con gente capaz, gente relacionada al ámbito naviera y portuario. Para terminar la exposición y dar paso a otro colega para exponer los artículos más importantes de esta ley que no estamos totalmente de acuerdo, señor Presidente, señores asambleístas, cabe recalcar los siguientes y para conocimiento de todos. Hemos tenido anteriormente ciertas reuniones con algunas Comisiones de los señores legisladores y es penoso y doloroso saber, que no tienen la idea que es marina mercante y, la marina de guerra. Me ha tocado hacer alguna intervención, ante cierta Comisión de la Asamblea, por la cuestión está de la jubilación de los veinte y cinco años y es lamentable decir señor Presidente, señores asambleístas, no tener claro lo que es marina mercante y lo que es marina de guerra. Yo quiero hacer dos aclaraciones al respecto. Según la OMI la Organización Marina Mercante Internacional, qué es marina mercante civil, es la gente de mar, terminó denominado por la Organización Marítima Internacional



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

OMI, una entidad netamente civil con personal civil que operan directamente los buques mercantes comerciales a nivel nacional e internacional. Cumpliendo las regulaciones establecidas por el organismo internacional. La marina de guerra o armada del Ecuador es una institución noble, pero netamente castrense acorde a la ley establecida en la Constitución de la República del Ecuador. Creada para la defensa de nuestro mar territorial, y netamente involucrada al ámbito militar y de fuerzas armadas, por tanto, su competencia es clara y no involucra el ámbito civil, comercial, de marina mercante. Entonces, señor Presidente, señores asambleístas, para continuar con las siguientes exposiciones y hacer ciertas aclaraciones sobre los artículos que se está tratando sobre la ley de navegación, hay que tener en cuenta, que una cosa es la policía marítima y otra cosa es la parte comercial que involucra a todos los puertos del país la parte comercial, la empresa privada, el desarrollo portuario a nivel nacional e internacional. Ahora con la nueva globalización que tenemos actualmente, estamos conectados a nivel internacional, para el desarrollo portuario y creo yo, que las competencias que tenemos actualmente, en la cual, desde dos mil siete hasta la actualidad, la competencia que tiene el Ministerio de Transporte y Obras Públicas lo ha manejado hasta el momento muy bien, con su respectiva competencia, a nivel, a nivel, de la parte civil. Dejemos que la parte naval cumpla su trabajo en soberanía, en protección del mar territorial, como policía marítima. No confundamos, no confundamos este proyecto de ley, que abarca en los diferentes artículos, abarca educación, parte monopólica. No se da espacio a una universidad marítima. No estamos viendo la parte humana de la gente relativamente del mar que es la columna vertebral de transporte marítimo y naviero internacional. Se está considerando unas leyes, para acaparar el sistema



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

administrativo portuario mercante nacional. Tengamos muy en claro esto, nosotros vamos a hacerlos llegar y a continuación, mi colega va a explicarles acerca de ciertas inconsistencias y las observaciones que nosotros tenemos, en cuanto a esta Ley Orgánica mal llamada Ley Orgánica. Señor Presidente de la Asamblea Nacional, señores legisladores, esperamos que esta presentación por parte del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante y todos los gremios asociados a la marina mercante del Ecuador que no hemos sido tomado en cuenta, siendo una parte de la columna vertebral de la economía, con conocimientos técnicos, prácticos, conocimientos jurídicos del ámbito naviero nacional e internacional, no nos han sido tomados en cuenta, para la observaciones de esta ley tan importante dentro de la movilización y movimiento marítimo portuario internacional. Señores asambleístas, señor Presidente, gracias por esta intervención, daríamos pasó si es posible, a que continúe el colega capitán Fernando Campos para terminar la exposición del Colegio de Oficiales de Marina Mercante. Buenas tardes. -----

EL SEÑOR SECRETARIO. Agradecemos la comparecencia de licenciado Luis Jaramillo y a continuación, escucharemos la intervención del señor Félix Rivera, Miembro del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante del Ecuador, Coeme. -----

INTERVENCIÓN INGENIERO FÉLIX RIVERA, MIEMBRO DEL COLEGIO DE OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE DEL ECUADOR - COEME. Buenas tardes buenas tardes, no sé si me escuchan señores. Buenas tardes con todos. -----

EL SEÑOR SECRETARIO. Sí, buenas tardes ingeniero puede continuar



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

con su intervención, por favor. -----

INTERVENCIÓN DEL INGENIERO FÉLIX RIVERA, MIEMBRO DEL COLEGIO DE OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE – COEME. Muchas gracias. Señor Presidente de la Asamblea Nacional, doctor César Litardo, señores asambleístas, invitados en general. Agradecidos por la invitación realizada a nuestro gremio para colaborar con ustedes en el análisis del Proyecto de Ley motivo de esta Sesión. Voy a hacer énfasis a los oficios enviados por nuestro gremio en donde se solicitó nuestra participación activa en las mesas de trabajo para el análisis del Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial de los Espacios Acuáticos, y que no fueron atendidos en su oportunidad. Tengo el primer Oficio en donde con fecha 11 de septiembre del 2020 siendo las 12h27 minutos, fue presentado el Oficio 006 del 2020-LICOM, dirigido al señor Fernando Flores Vásquez, Presidente de la Comisión de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral de la Asamblea Nacional del Ecuador, en donde se solicitó nuestra participación en las mesas de trabajo, siendo para nosotros el análisis de este Proyecto de relevancia mayor, puesto que más allá de normar un sector veíamos que abordaba temas y competencias que actualmente están en manos civiles; y, en los que se mezcla la seguridad nacional competencia netamente castrense militar de la Armada del Ecuador. Y, por otro lado, los aspectos comerciales civiles que los llevan otras entidades del Estado. Otro Oficio, con fecha 27 de octubre del 2020 siendo las 13h23 minutos, fue presentado el Oficio 015-2020-LICOM dirigido al señor Fernando Flores Vásquez, Presidente de la Comisión de la Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral de la Asamblea Nacional del Ecuador, donde me



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

permite realizar una rápida lectura en honor al tiempo de aquel Oficio. Con premisa o argumento el proponente del Proyecto pretende reemplazar el obsoleto Código de Policía Marítima vigente, pero sutilmente entre líneas trata de asumir otras competencias administrativas de carácter netamente civil referidas a ese gran conglomerado de marinos civiles, trabajadores del mar y de la pesca en alta mar pretendiendo militarizar la administración civil mercante con el referido Proyecto. Hicimos unas pequeñas observaciones aquí, entre ellas, el título del Proyecto menciona a dos autoridades marítimas nacionales que deben ejercer la titularidad de las competencias. La una, castrense, cuyo fundamento constitucional la faculta para lo relacionado para la defensa y soberanía del territorio ecuatoriano como Policía Marítima; y la otra, civil, que corresponde al Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo Fluvial SPTMF. Existe una confusión semántica al existir dos instituciones como autoridades marítimas nacionales, pero, con distintas funciones. Esta confusión se evita nombrando a la autoridad marítima portuaria y de transporte marítimo y fluvial como la administración término que utiliza la Organización Marítima Internacional OMI al referirse a los países signatarios en lo relativo al control y regulación de la actividad mercante civil en todos sus niveles. En los países desarrollados y con fuerza naval poderosa sus elementos militares navales están alejados del quehacer de la actividad mercante civil, es decir, no tienen ninguna injerencia administrativa ni punitiva ni sancionatoria. En el Ecuador con el Proyecto se pretende acentuar lo contrario, condición que la gente de mar, de la marina mercante, no está dispuesta a seguir permitiendo. Los contribuyentes civiles, marinos civiles que pagamos los sueldos y demás privilegios de la Fuerza Naval



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

con nuestros impuestos, no podemos seguir cuasi subordinados o bajos sus mandatos. Ese fue un breve resumen de ese Oficio enviado en la fecha indicada. Posteriormente, con fecha 25 de enero de 2021 siendo las 15h36 minutos, fue presentado el Oficio QM-001-2021 dirigido al señor Fernando Flores Vásquez, Presidente de la Comisión, y aquí solicitamos la corrección de los artículos 10, 12, y en el artículo 13 solicitamos eliminar los numerales 4, 8, 12, 14. Además, solicitamos también eliminar el artículo 19, corregir el artículo 20, eliminar los artículos 56 y 57. Esto lo dará con mayores detalles nuestro colega que va a seguir a continuación. Luego, con fecha, luego tenemos otro Oficio con fecha 18 de febrero del 2021 siendo las 15h52 minutos, fue presentado el Oficio QM-003-2021 dirigido al señor Fernando Flores Vásquez, Presidente de la Comisión, aquí solicitamos ser recibidos por la Comisión al señor Presidente, Fernando Flores, para que participen los colegas Luis Jaramillo, Félix Rivera. Víctor Córdova, Fernando Campos y Eduardo González. Finalmente, finalmente, tenemos nuestro último Oficio presentado con fecha 05 de marzo del 2021 siendo las 14h38 minutos se presentó el Oficio QM-006-2021 dirigido al señor César Litardo, Presidente de la Asamblea Nacional, y gracias a su aceptación estamos nosotros aquí. ¿Qué es lo que quiero decir con todo esto? Que a pesar de que nosotros hemos estado insistiendo con los múltiples Oficios a ser recibidos en la Comisión no hemos sido recibidos como se debe, salvo una escueta oportunidad que nos dieron, un mínimo tiempo que nos dieron y nada más. Nosotros somos los que hacemos el día a día, los que tripulamos los buques, los que respaldamos y respaldamos la gestión de la Subsecretaría de Puertos. También hay que hacer notar, y como decía el colega anteriormente, todo este tipo de cambios nos desfavorece. Hay cientos de profesionales mercantes que están sin actividad y esto se debe



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

a que muchas plazas de trabajo que nos corresponden a los marinos mercantes son ocupadas por oficiales navales activos y en servicio pasivo en desmedro de la desocupación de cientos de Oficiales de nuestro gremio. Entonces queremos que ustedes, señores asambleístas, sepan cuál es nuestra realidad mercante, y tal cual como nos dijo nuestro presidente del Coeme, Luis Jaramillo, pues, deseamos ser atendidos. Y todo, todo este historial de Oficios que les he indicado es porque nosotros no fuimos recibidos en su debida oportunidad. Quisimos participar en las mesas de trabajo, en el análisis de este Proyecto por ser los involucrados directamente, pero hemos sido ignorados en todo momento. Agradecemos a usted, señor doctor César Litardo por habernos dado esta oportunidad y haberle expuesto cuáles son nuestras necesidades y cuáles son nuestros desacuerdos con respecto a este mal llamado Proyecto de Ley. Con lo cual, Yo daría paso a nuestro colega y amigo Fernando Campos. Muchas gracias, señores asambleístas, muchas gracias, señor Presidente. -----

EL SEÑOR SECRETARIO. Agradecemos la participación del ingeniero Félix Rivera. A continuación, tiene la palabra el señor Fernando Campos Avilés, Capitán de Marina Mercante. -----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR FERNANDO CAMPOS AVILÉS, CAPITÁN DE MARINA MERCANTE. Señor Presidente de la Asamblea, doctor César Litardo, señores honorables asambleístas, autoridades presentes e invitados. En realidad, en realidad, y muy honestamente les quiero indicar, que si los temas expuestos por el señor Ministro de Defensa en esta Sesión tan bien aclarados fueran los que constaran en el Proyecto de Ley; y, lo expuesto por la señora Subsecretaria de Transporte en la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

parte civil, también estuvieran correctamente expuestos en esta Ley en realidad nosotros estuviéramos aquí, es más, aplaudiendo por el Proyecto de Ley que vendría a cambiar el Código de Policía Marítima caducado desde hace mucho tiempo y esta Ley estuviera muy bien encaminada. Sin embargo, sin embargo, al no ser así estamos aquí entre algunos colegas de marina mercante afiliados al Coeme; y, representantes de otros gremios para volver a insistir en que se mejore ese Proyecto de Ley o ese Código de Policía Marítima actualizado, y tenga los fundamentos legales que le corresponden. Ya antes mis compañeros hablaron, y ustedes muy bien lo conocen que, más del noventa por ciento del comercio mundial se mueve a través de los mares a nivel mundial. Esto hace necesario que tengamos un poco más claro quiénes y qué instituciones se ven involucradas en el comercio marino. Esto está estipulado bastante claro en el decreto ejecutivo 1197 del 26 de noviembre del año 2020. En el considerando penúltimo textualmente dice: que, para asegurar una adecuada articulación entre la política pública, la implementación, el seguimiento relacionado con el mar y la planificación nacional se requiere una modificación integral al Comité Interinstitucional del Mar. Este Comité ya existía para cuando este decreto fue emitido, aquí lo que se está haciendo es una modificación. Y en el último considerando de ese mismo decreto dice que, en la décimo séptima sesión ordinaria del Comité Interinstitucional del Mar realizada el 28 de noviembre de 2019, se resolvió proponer una nueva conformación del Comité Interinstitucional del Mar a fin de fortalecer la actual estructura por medio de la participación de entidades que tienen injerencia en el espacio marítimo costero. Este es un decreto último, noviembre del año 2020, durante el tiempo que se estuvo tratando este Proyecto de borrador, y que, sin embargo, no ha sido tomado en consideración ni por los ponentes del



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Proyecto ni tampoco por la Comisión Especializada. De acuerdo a este decreto ejecutivo el Comité Ejecutivo Interinstitucional del Mar estaría compuesto por los siguientes miembros, está compuesto por los siguientes miembros con voz y voto. El titular de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana que lo preside; el Ministro de Defensa o su delegado; el titular del Ministerio de Ambiente o su delegado; el titular del Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca o su delegado; el titular de la Secretaría de Educación Superior; el titular de la Secretaría Técnica de Planificación, llamada ahora Planifica Ecuador; y, el titular del Ministerio de Transporte y Obras Públicas o su delegado permanente. Siete ministerios involucrados en el comercio marítimo ecuatoriano. Lo que quiere decir es que el comercio visto desde el ámbito de desarrollo comercial y económico del país es mucho más allá que solamente el cuidado y la protección del medio ambiente, de las personas y la seguridad de la navegación, que no deja de ser importante, pero es parte de, es parte de un sistema mucho más grande. En el artículo 5to. de este decreto claramente establece las atribuciones del Ministerio de Defensa, como lo dijo el señor Ministro de Defensa, exactamente las mismas: dirigir la política de defensa del espacio marítimo y coordinar las acciones con las demás instituciones; controlar la ejecución de la política de protección de las actividades marítimas y vigilancia del espacio marítimo y fluvial del territorio nacional; resguardar la soberanía nacional y controlar la seguridad de la navegación, la vida humana en el mar en su calidad de policía marítimo. Bien, está claro las atribuciones del Ministerio de Defensa, y que es, en su calidad de policía marítimo, muy bien definido. Así queda más claro que la autoridad naval es la autoridad de policía marítima a cargo de dirigir las políticas de defensa, controlar la política, resguardar la soberanía, pero no involucrarse en temas



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

mayores ni dirigir ningún sistema de organización marítima nacional como consta en este Proyecto. Claro, que para cumplir sus responsabilidades deben actualizar este caduco Código de Policía Marítima que hemos dicho que siempre ha sido responsabilidad de las Fuerzas Armadas. Toda la vida el Código de Policía Marítimo ha sido responsabilidad de la Fuerza Naval y así debe seguir siendo. En la sección décimo sexta de este Comité Interinstitucional del mes de noviembre el Ministerio de Defensa participó, o sea, tiene pleno conocimiento de lo dispuesto por el presidente de la República. Ese ministerio o los representantes de ese ministerio pretenden hacer un proyecto de ley o presentar un proyecto de ley o que se apruebe un proyecto de ley en desmedro de lo que el presidente de la República está diciéndolo puntualmente hace apenas unos tres o cuatro meses atrás. Entonces, señores asambleístas, la autoridad naval será la que dirija las políticas públicas en materia marítima de acuerdo a este Proyecto, será que hay capacidad de manejar temas comerciales de relaciones internacionales, de establecer acuerdos de beneficios arancelarios. Ustedes sabrán tomar la mejor definición al respecto. El Proyecto de un ministerio bueno ya, se está yendo en contra del decreto ejecutivo. Según el Proyecto, quien preside el sistema de organización marítima nacional es la máxima autoridad de la entidad rectora de la defensa nacional o su delegado, luego está la autoridad marítima nacional que según el Proyecto es la Armada del Ecuador, entonces ya van dos entidades del Estado que forman parte del mismo Comité, y más adelante dice que la Dirnea será parte también como secretario. Entonces, tres repartos del mismo ministerio forman parte de este mal llamado Sistema de Organización Marítima Nacional. Señores asambleístas, el desarrollo marítimo de nuestro país va más allá de la protección y soberanía, son temas de la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Policía Marítima que está bien que se actualice aún después de la firma con el convenio de la Convemar, con mucha más razón, pero el desarrollo marítimo tiene mucha influencia en el desarrollo comercial del país. Algunos de ustedes tal vez recuerden, o quizás sus padres o abuelos, navegaron en esos buques que hasta los años noventa teníamos una flota mercante de tráfico internacional privada y semi estatal, como flota bananera ecuatoriana y transporte navieros del Pacífico, ambas manejadas por la Armada Nacional, y que una vez que se eliminó la Ley de Reserva de Carga no tuvieron la capacidad comercial de mantenerse en el mercado y desaparecieron. Desaparecieron buques de bandera ecuatoriana, más de veinte buques de bandera ecuatoriana, y todos los tripulantes que estábamos trabajando o que en algún momento tuvimos la suerte de trabajar en esas flotas nos quedamos sin trabajo. Porque nosotros, como ya lo dijo el licenciado Luis Jaramillo, presidente del Coeme no dependemos de las Fuerzas Armadas, ni de un presupuesto del Estado, nosotros somos trabajadores civiles que dependemos de un contrato laboral civil que lo hacemos con las empresas navieras que nos contratan, regidos por la ley laboral, afiliados al IESS, ahí nos jubilamos cuando llegamos a los sesenta y cinco años de edad y tenemos más de treinta años de aportación. ¿Saben cuántos buques mercantes hay ahora en el país?, apenas cincuenta, entre buques de cabotaje que transportan derivados de petróleo, combustibles, carga general a Galápagos y yates de turismo en Galápagos, cincuenta entre todos ellos; y, únicamente una flota con tráfico internacional que es la empresa pública Flopec que tiene cinco embarcaciones. Cuánta gente de mar estamos trabajando en esa situación, en esos buques, no llegamos a ochocientos incluidos los relevos y el personal de reemplazo entre oficiales y tripulantes. Pero somos miles, pues, somos miles de trabajadores marítimos y portuarios,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

oficiales y tripulantes que hemos sido graduados en la Escuela de la Marina Mercante aparte de otros que han venido de las ramas navales como ya lo explicó el señor presidente y, no tenemos fuentes de trabajo. Nosotros nos ratificamos completamente en nuestros escritos y exposiciones realizadas ante la Comisión, ya, nuestro compañero Félix Rivera leyó los Oficios en los cuales hacíamos las observaciones y, ratificaba las observaciones que en su momento tuvimos la oportunidad de exponerlas ante la Comisión, ninguna de ellas ha sido tomada en consideración. No entendemos por qué, creemos que están bien documentadas y bien relacionadas con fundamentos legales, pero, no han sido tomadas en cuenta. En nuestro Oficio 015 del 22 de octubre, en el cual luego de describir las inconstitucionalidades e inconsistencias de competencias de la autoridad de Policía Marítima Nacional solicitamos a la Comisión acudir a ustedes, representantes del pueblo ecuatoriano, para que con su espíritu de justicia y conocimiento jurídico tomen la acertada decisión que estamos seguros de devolver el Proyecto o disponer su archivo. Ese fue nuestro primer Oficio de septiembre, en el cual luego de exponer todos los fundamentos de ley, solicitábamos que ese Proyecto sea devuelto o enviado al archivo. Eso no sucedió, razón por la cual tuvimos que seguir actuando y exponiendo motivos por el cual queríamos que ese Proyecto sea archivado o, sea reformado por lo menos al nivel que debe tener. Eso fue en nuestra comparecencia del 22 de enero, y nuestro Oficio del 25 de enero en el cual hicimos notar que, la Armada es la Policía Marítima Nacional y como tal reflejo de sus competencias, como lo dijo el señor ministro, y Proyecto de Ley debe cambiar a un nuevo Código de Policía Marítima u otro, sin llegar a ser una ley orgánica porque como ya les dije anteriormente el comercio marítimo abarca siete ministerios, abarca mucho más allá de lo que es solamente la seguridad y la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

protección. Y, el Código de Trabajo o una ley de seguridad, perdón, el Código de Policía Marítima o una ley de Seguridad está inmerso dentro de este, entonces no llegaría a una categoría de una ley orgánica, discúlpenme el lapsus brutus. Bien, entonces, en ese Oficio nosotros enumeramos todos los artículos conforme lo solicitó el señor presidente que actuó en esa reunión, el señor René Yandún, y enumeramos todos los artículos de ley con los cambios que considerábamos que debieron haber sido hecho los cuales no fueron considerados. En el cuadro 1, en la página 16 del Proyecto de Ley que ustedes, señores asambleístas, lo han recibido por parte de la Comisión, el señor capitán de la Armada Nacional Javier Burgos, menciona los decretos ejecutivos 111 y 723, para hablar de los documentos estatutarios, lo cual está bien, pero se debe considerar que si los decretos se utilizan en algunos puntos los mismos deben ser tomados en su totalidad. Entonces, vamos a ver el decreto ejecutivo 111 cuyo primer considerando textualmente dice: que ante la necesidad de establecer una verdadera política integral de transporte en el país que posibilite la planificación, definición de estrategias de la debida coordinación multimodal e intermodal para que el país participe en los circuitos globales del transporte. Mediante decreto ejecutivo 8 del 15 de enero del 2007, publicado en el Registro Oficial 18, del 08 de febrero de 2007 se creó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas el cual cuenta con la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial que tendrá a su cargo y responsabilidad la dirección general de la Marina Mercante del Litoral. Bien, para poder participar adecuadamente en la coordinación multimodal e intermodal, para que el país participe en los circuitos globales del transporte hablando siempre de temas comerciales se creó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo. En el segundo considerando dice, el



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

traspaso de funciones, atribuciones en el ámbito portuario y del transporte marítimo y fluvial de la indicada Dirección General, que es la Digmer que existía antes, a la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, debe limitarse al campo estrictamente civil contemplado en la legislación marítima y portuaria. Completamente de acuerdo con lo expuesto por la señora Subsecretaría de Puertos, y también con lo expuesto por el señor ministro, que él hace mención a que la Policía Marítima es solamente para la parte castrense, la parte de soberanía. En el cuarto considerando dice que es necesario crear un organismo que bajo la dependencia comandancia general de la Marina asuma las funciones que actualmente ejerce la Digmer en el ámbito castrense, tales como: la seguridad marítima, protección del medio ambiente, control de la soberanía, orientación y mantenimiento de las capitanías y la escuela marina. Entonces, las competencias civiles a la Subsecretaría, y las castrenses quedan en la Dirnea, decreto ejecutivo 111 nombrado y utilizado en este Proyecto de Ley. El otro decreto que también es nombrado, y que es utilizado, es el decreto ejecutivo 723, en este decreto el artículo uno dice: el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial tendrá a su cargo la rectoría, planificación, regulación y control técnico del sistema de transporte marítimo y fluvial de los puertos. Y el Ministerio de Defensa Nacional a través del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y la Autoridad de Policía Marítima Nacional, como órganos operativos, la salvaguarda de la vida humana en el mar, la protección marítima, la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente marino y costero, la facilitación de las actividades marítimas y la neutralización de los actos ilícitos en los espacios marítimos jurisdiccionales. En el artículo 2, el Ministerio de Transporte



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

y Obras Públicas a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo Fluvial en su calidad de autoridad portuaria nacional y del transporte acuático, tendrá las siguientes competencias, atribuciones y delegaciones: 1. Todas las relacionadas con el transporte marítimo y la actividad portuaria nacional constantes en la ley y reglamento y demás instrumentos normativos. Todo aquello que se refiere al ejercicio de los derechos de estado rector del puerto, estado riveroño y estado de abanderamiento, con excepción de las asignadas al Ministerio de Defensa. Y en el punto cinco de este mismo artículo dice: representar al Estado ante organismos y foros internacionales y nacionales como autoridad de transporte marítimo fluvial y portuario nacional. El artículo 3 dice: El Ministerio de Defensa Nacional a través de la Fuerza Naval en su calidad de autoridad de Policía Marítima tendrá las siguientes atribuciones, funciones, delegación de competencias y, básicamente las mismas que anteriormente lo leímos y que también las dijo el señor Ministro de Defensa. Así se demuestra una vez más que la Fuerza Naval es la autoridad de Policía Marítima Nacional y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la Subsecretaría es la autoridad de puertos y transporte marítimo, la autoridad marítima, en otras palabras, la autoridad marítima. Por lo tanto, señor Presidente de la Asamblea Nacional y señores asambleístas, solicitamos firmemente que el Proyecto sea devuelto a sus mentalizadores para que elaboren uno nuevo que sea una actualización del Código de Policía Marítima para actualizar las competencias de la unidad de policía marítima a cargo de la Fuerza Naval ecuatoriana dejando las demás competencias a cargo de la autoridad marítima portuaria nacional ejercida por la Subsecretaría. Vamos a hacer un pequeño análisis vamos a tratar de ser lo más rápidos y la refutación a lo expuesto por los asesores de la Comisión. El Proyecto de Ley enviado



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

a conocimiento del Pleno de la Asamblea, para ser sometido a primer debate, no ha recogido las observaciones realizadas por el Colegio de Oficiales, ni otras representaciones de los dirigentes de mar y portuarios que aglutinamos a miles de trabajadores y estamos pendientes de la decisión que ustedes tomen en el tratamiento de este Proyecto, ni de la Subsecretaría de Puertos, ni siquiera de asambleístas de su propia Comisión, y así lo vamos a demostrar a continuación. Durante la comparecencia, y así consta en el cuadro 1. denominado observaciones sistematizadas, siempre hablo en estos cuadros del Proyecto de Ley que ustedes han recibido de parte de la Comisión, señores asambleístas. En la página 15, párrafo 1ero, el señor capitán de la Armada Nacional, Javier Rubio, textualmente dice: Indicó que el Ministerio de Defensa es el ente rector, y el ente rector es la Fuerza Naval y es el mismo Ministerio de Defensa; no entiendo el significado de esta frase, que el ente rector de la marina mercante es el Ministerio de Defensa entonces este Proyecto de Ley es más sobre la seguridad, protección y soberanía, es de control completo de Marian, discúlpeme, pero no entiendo esa frase. A continuación, y refiriéndose a la Esmena dice, en el mismo cuadro 1, en la misma página 15. En cuanto a la Escuela de Marina Mercante profundizó que tiene que ver directamente con el tipo de registro que maneja y ha manejado durante toda la historia del Ecuador, siendo un registro cerrado, es decir, la tripulación de las embarcaciones siempre va a ser ecuatoriana y se debe entender que la formación de los marinos mercantes a cargo de una institución pública. Es así que, en la historia del Ecuador la Escuela de Marina Mercante Nacional ha estado a cargo de la Armada de Ecuador, lo cual está ubicado dentro de la base Norte, es cierto, así es. ¿Estas afirmaciones son ciertas? No del todo. Primero, el Ecuador no es de bandera de conveniencia, eso está claro, pero igual



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

que otros países que no son de banderas de conveniencia las escuelas de formación son de corte público y/o privado controlados por la autoridad marítima nacional que eso está muy bien, no pueden empezar las escuelas privadas o públicas a dar títulos que no tengan el control de la autoridad de marina, que no sean avalados por la autoridad marítima, eso está bien, pero nunca por la autoridad de Policía Marítima. La Policía Marítima no está para refrendar títulos. Insisten en decir que por historia la Escuela de Marina Mercante Nacional ha estado a cargo de la Armada del Ecuador, lo cual es verdad. Tenemos desde julio de 1966 hasta hoy 55 años regentados por la Armada Nacional, pero qué tenemos en realidad. Primero, hay una infraestructura propia, no, al ingreso a la base Norte ni siquiera consta el nombre de la Escuela entre las instituciones que están en esa Base. Cuando yo estudié en la Escuela de la Marina Mercante en el año 78, empezamos en el muelle que quedaba a las orillas del río Guayas; en el año 80, más o menos, nos sacaron de ahí con urgencia porque tenían que construir el Yacht Club Naval, que es lo que existe ahora ahí y a nosotros como no teníamos escuela, señores asambleístas, como no teníamos a donde ir, fuimos a parar en la Clínica de Ojos Santa Lucía en la avenida Olmedo, ahí estuvimos un año, ahí recibíamos las clases. No podíamos ni siquiera recibir las clases bien ni siquiera tener espacios de esparcimiento porque el edificio era una clínica. De ahí, nos dijeron que nos iban a llevar a los edificios nuevos que están vía al puerto marítimo, que esa era infraestructura propia de la Escuela Marina Mercante, dos pabellones hermosos. Después de poco tiempo, el uno pasó a ser el Inocar y después de un poco más de tiempo, los dos pasaron a ser el Inocar y a la Escuela Marina Mercante le llevaron a Salinas. En Salinas se quedó un laboratorio de inglés que teníamos, un laboratorio excelente se quedó allá en la escuela naval y los marinos



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

mercantes, la escuela Esmena regresó a donde está ahora en la base naval norte. Esa es la historia de nosotros. Eso tenemos en este punto el haber estado cincuenta y cinco años regentados por la Armada. Tenemos un centro de simuladores propios de la Esmena ¿No?, La Esmena ha tenido que ver un convenio con la Empresa Flota Petrolera Ecuatoriana para tener un simulador que la pueda calificar ante la OMI como el Centro de Formación y Capacitación de Marineros Mercantes. No han podido invertir en un centro de simuladores. Existe un estudio que garantice que los oficiales y tripulantes que nos graduamos en Esmena van a tener trabajo a bordo de los buques ecuatorianos ¿No? La escuela sigue graduando gente de mar y no hay puestos de trabajo. ¿Por qué? Porque muchas navieras, como ya dije anteriormente, han desaparecido y porque no tenemos la capacidad de salir afuera a navegar en buques de otras banderas por falta de convenios. Lo único que tenemos es por ahí un convenio con Panamá que nos ayuda con las matrículas y ha permitido que alguno que otro oficial mercante haya salido a navegar por afuera. Al ser una entidad pública dependiente de una institución del Estado, los costos de los cursos de formación y capacitación son gratuitos ¿No? son costosos y ni siquiera hay garantía de obtener un trabajo después de cumplir con todos los requisitos. ¿Y saben qué? Después de los cuatro años de estudio en la escuela, cuando el pilotín o el cadete se embarca a los buques mercantes a hacer su práctica previa a graduarse y la empresa naviera les paga, les da un expendio como pasantías, ese expendio lo comparte con la Esmena. Un gran porcentaje de ese expendio va a la Esmena, esa es la verdad. Si, hemos estado cincuenta y cinco años regentados por la Armada, pero en esas condiciones. La gente del mar que va al Esmena que para ingresar deben ser bachilleres, somos



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

reconocidos con títulos de tercer nivel ¿No?, Se entiende y así nos dijeron cuando fuimos a la Escuela de Marina Mercante cuando recién venimos, que era Escuela Superior de la Marina Mercante. Se entiende que si después de bachilleres, que si un requisito para ingresar hay que ser bachilleres todo lo que vaya para arriba tiene que ser tercer nivel, pero no, no es así porque a la escuela nunca la Armada le hizo el trámite para convertirle en un instituto de educación superior y podamos tener un título de tercer nivel. ¿Y, qué ha pasado? Lo que dijo mi compañero anteriormente, hemos tenido que estudiar otras facultades civiles para poder sacar un título de tercer nivel en cualquier universidad privada o pública del Ecuador... -----

EL SEÑOR SECRETARIO. Perdón, señor Campos si es tan gentil le solicitamos que vaya concluyendo su intervención en virtud al tiempo, ya que están previstas también otras intervenciones. -----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR FERNANDO CAMPOS AVILÉS, CAPITÁN DE MARINA MERCANTE. Discúlpeme, no lo escuché. ¿Me puede repetir? -----

EL SEÑOR SECRETARIO. Comedidamente, le solicitaba que si es tan gentil puede concluir con su intervención. En razón, de que están prevista otras intervenciones y el posterior debate de la Ley. -----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR FERNANDO CAMPOS AVILÉS, CAPITÁN DE MARINA MERCANTE. Voy a hablar lo más corto que me queda para terminar. Muchas gracias, señor. Bien, en la disposición general quinta del Proyecto, textualmente dice: los títulos de oficial mercante emitidos



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

por la Escuela de Marina Mercante Nacional para la gente de mar, previa coordinación con la autoridad de educación superior, podrán ser reconocidos como título de tercer nivel de los oficiales mercantes. De esta manera, se pretende engañar a la gente de mar haciendo constar una disposición general que no tiene ninguna garantía de que va a ser una realidad. Ya hemos conversado nosotros con el Senescyt y nos ha indicado que la Esmena debe calificarse como institución de educación superior para que quienes nos graduamos ahí podamos tener el título de tercer nivel. Luego, dice el señor capitán de la marina guerra, Javier Rubio, que la tripulación de las embarcaciones siempre va a ser ecuatoriana pero el Proyecto lo contradice. El punto cuatro dos de la síntesis del Proyecto numeral cuatro dos cinco. De la navegación, párrafo penúltimo textualmente dice: un punto destacable es la especificación de que las naves y artefactos navales de bandera ecuatoriana deben estar al mando de un capitán de nacionalidad ecuatoriana y su tripulación en su mayoría debe ser ecuatoriana. Es esto destacable que el capitán va a ser el único garantizado, ecuatoriano, pero el resto será la mayoría ecuatoriano. Cuando actualmente, señores asambleístas, todos los tripulantes de los buques de bandera ecuatoriana somos ecuatorianos y apenas, como les dije anteriormente, hay cincuenta barcos. ¿Qué es lo que se pretende? En el artículo sesenta y ocho, reconocimiento del título de competencia otorgado por otro Estado, textualmente dice: la gente de mar y pesca con título de competencia otorgado por la administración marítima de otro Estado acorde al derecho marítimo para ejercer actividad a bordo de naves y artefactos navales de bandera ecuatoriana deben solicitar el reconocimiento del título de autoridad marítima a través de la Dirección Nacional de los Espacio Acuático. ¿Qué quiere decir esto? Que, si son certificados de competencia emitidos por otro país a



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

ciudadanos ecuatorianos, está bien. Igual como sucede cuando algún ecuatoriano estudia en una universidad del exterior y viene al país y su documento es certificado. Pero si estamos hablando de certificados de competencia de ciudadanos de otras nacionalidades, entonces vuelve la duda. ¿Vamos a poner tripulantes de otras nacionalidades en los buques? Y, en el artículo setenta y cinco, nacionalidad de la tripulación textualmente dice: las naves y artefactos navales de bandera ecuatoriana deben estar al mando de un capitán de nacionalidad ecuatoriana y la tripulación en su mayoría debe ser ecuatoriana. Nuevamente, lo mismo que decía en el artículo en el punto cuatro dos de la síntesis de este Proyecto. Entonces, señor Presidente y señores asambleístas, ¿se está abriendo la posibilidad de que gente de mar de otras nacionalidades puedan tripular los buques de bandera ecuatoriana en desmedro del trabajador nacional? ¿Hay algún análisis de la disponibilidad de exceso de plazas de trabajo disponible que puedan ser cubiertas por gente de mar de otros países? No es que por el contrario existe una oferta de mano de obra excesiva y por ello las empresas navieras están negociando los sueldos de los trabajadores mercantes cada vez a menos. ¿Se va a permitir que gente de mar venezolana o de otras nacionalidades que están copando puestos de trabajo en otros ámbitos también invadan el área mercante? Nosotros, señores, no estamos dispuestos a compartir eso ni aceptar que eso suceda. Hemos solicitado mediante oficio del primero de febrero al señor director general de la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos se nos entregue copia de los convenios suscritos por esa Dirección o por la Esmena para conocer lo convenido y con quién y hasta la fecha no hemos recibido respuesta. El día de hoy, hemos ingresado un nuevo oficio al respecto y también hemos recalcado la necesidad de que nuestra gente de mar sea vacunada contra el Covid. La OMI nos



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

considera a nosotros trabajadores esenciales. No hemos parado, como dijo la señora ministra, ni los portuarios ni los navieros y el comercio marítimo ecuatoriano en vez de haber disminuido durante este año penoso de la pandemia ha incrementado. Luego, viene no sé si me den cinco minutos más de tiempo. El título sexto dice de las contravenciones administrativas en los espacios acuáticos, dice que: uno de los puntos a sancionar es no acudir a tiempo al zarpe del buque ocasionando un retraso del mismo. El atrasarse al trabajo, un empleado civil con un contrato laboral civil es sujeto de sanción por parte de su empleador, pero no sujeto de sanción por parte de la autoridad marítima. Atrasarse al zarpe en qué influye en la seguridad, en la protección, en la soberanía. Y lo mismo sucede si los prácticos atrasan. Y, peor aún le ponen como parámetro de medida del valor de la sanción el tonelaje de registro bruto del barco, o sea a mayor tonelaje de registro bruto mayor es la sanción por una misma falta. Señores asambleístas, a igual falta es igual pena. Si un automóvil se parquea en un sitio prohibido en una calle, la multa es la misma que si es un camión. Entonces, por qué acá a los marinos mercantes nos quieren sancionar con multas de acuerdo al tamaño del barco, a su capacidad de tonelaje de su registro bruto, o sea no existe una explicación para eso. Luego. -----

EL SEÑOR SECRETARIO. Agradecemos la intervención del señor Fernando Campos Avilés. A continuación, escucharemos la intervención del señor Luis Escudero Vallejo en su calidad de director ejecutivo de la Comunidad Marítima Portuaria y Pesca del Ecuador. Muchas gracias. -----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR LUIS ESCUDERO VALLEJO, DIRECTOR



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

EJECUTIVO DE LA COMUNIDAD MARÍTIMA PORTUARIA Y PESCA DEL ECUADOR. Muchas gracias, señor Presidente de la Asamblea. Muchas gracias, señores asambleístas. Quiero exponer un PPT. Por favor, a ver si me ayudan. ¿Si me escuchan? Por favor, me confirman. Por favor, ¿me confirma si me escuchan? -----

EL SEÑOR SECRETARIO. Le escuchamos perfectamente, señor Escudero. Ya está habilitada la pantalla. Continúe, si es tan gentil. -----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR LUIS ESCUDERO VALLEJO, DIRECTOR EJECUTIVO DE LA COMUNIDAD MARÍTIMA PORTUARIA Y PESCA DEL ECUADOR. Le agradezco muchísimo. Mi nombre es Luis Escudero y represento a la comunidad marítima portuaria y pesquera. Soy oficial de máquinas de la Marina Mercante. El tema que me trae acá es este Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima Fluvial y de los Espacios Acuáticos. Para esquematizar de manera correcta, he dividido en tres puntos la exposición que voy a darles: en exposición de motivos, administración civil-pública, formación y titulación. El proyecto de ley orgánica, mejor dicho, en el proyecto que ustedes tienen en sus manos se encuentra motivado de la siguiente forma. Pero, lamentablemente, no podemos ver el análisis general o amplio de que esta motivación hace que ellos se respalden en convenios internacionales ratificados por el Estado ecuatoriano que estos convenios no vinculan con la misión fundamental, no se vinculan con la misión fundamental de la defensa de la soberanía y la integridad territorial. El Ecuador como Estado miembro de la Organización Marítima Internacional OMI es signatario del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Solas mil



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

novecientos setenta y cuatro. El señor ministro de Defensa hablaba sobre la seguridad de la vida humana como que la fuerza naval va a estar ahí cuidando a la gente de mar a bordo para que no les pase nada, no. El convenio hace mención a que la composición del barco, la estructura del barco, la política del barco hace que la seguridad del marino mercante, de la gente de mar a bordo esté segura ahí nada tiene que ver la seguridad nacional. El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques, Marpol sesenta y tres sesenta y ocho, estimados señores Asambleístas, todos los buques mercantes tiene a bordo instalaciones en las que todos los desechos que se generan a bordo son tratados a bordo. De tal manera, que por regulación de la Organización Marítima Internacional no pueden descartarse al mar desechos con concentraciones elevadas de hidrocarburos o algún elemento que pueda agredir al ambiente. La última regulación es que los desechos descargados, líquidos descargados al mar deben estar, entre cero punto cinco ppm de hidrocarburos, es decir podemos tomar esa esas descargas. El Convenio Internacional sobre Líneas de Carga en mil novecientos sesenta y seis en qué parte la seguridad, en qué parte la seguridad del país se ve afectada por este tema. El Convenio sobre Formación Titulación y Guardia Agente de Mar, STCW setenta y ocho dos mil diez nosotros arrastramos el capitán, los compañeros anteriores hablaban sobre la formación de gente de mar. Lamentablemente, no hemos sido escuchados el sector y como consecuencia de esta no escucha, ellos no han escuchado correctamente cuál es el objetivo de los reclamos nuestros y la necesidad de que los profesionales de Marina Mercante sean profesionalizados. Es decir, que un bachiller entre a la Escuela de la Marina Mercante y deje de salir bachiller. Existen algunos compañeros entre los que estoy yo, también, que tuve la obligación y necesidad de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

desembarcarme de los barcos para ir a la universidad y comenzar desde el primer año porque ni siquiera homologan una materia. Y existe un comercio ilegal de universidades que se acercan a la Escuela de Marina Mercante a tratar de homologar las materias que reciben en la escuela para luego dictarles otras materias y darles el título de tercer nivel, así es el comercio educativo en la actualidad en Marina Mercante. El ámbito de aplicación de los convenios excluye los buques de guerra, no lo digo yo lo dice el contenido de estos convenios: buques pesqueros, yates de recreo no dedicados al comercio y buques de madera de construcción primitiva. Sin embargo, el STCW aplica a los buques pesqueros. Señores asambleístas, ustedes tienen desde el dos mil quince el STCW-F de formación de gente de mar para pesqueros desde el dos mil quince, no lo aprobaron lo relegaron. Ninguna de las motivaciones justifica ser ley orgánica y en el artículo ciento treinta y seis de la Constitución dos mil ocho, dice: los proyectos de ley deberán referirse a una sola materia y serán presentados a la Presidenta o Presidente de la Asamblea Nacional con la suficiente exposición de motivos. El articulado que se proponga y la expresión clara de los artículos que con una nueva ley se derogarían o se reformarían. Si el proyecto no reúne estos requisitos no se tramitarán. Señor Presidente de la Asamblea, señores asambleístas, el proyecto que tienen en sus manos el Proyecto, que estamos ahorita hablando no se refiere a una sola materia, se refiere a cinco materias: educativo, jurídico, control ambiental que eso le compete al Ministerio del Ambiente, a seguridad estamos hablando de seguridad de la construcción del barco no de seguridad del territorio. Por ese lado, no justifica ser ley orgánica, no lo digo yo. En una ocasión el Presidente de la Comisión, señor Fernando Flores, solicitó la presencia de dos constitucionalistas para que hagan los comentarios de sí es que se agrede o no se agrede o sí se viola



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

no se viola algunos artículos de la Constitución y se dijo esto, lo siguiente: el presente proyecto en el caso de ser aprobado deroga el Código de Policía Marítima y todas sus normas de igual o inferior categoría que se opongan a la presente ley y esto omite, atención señores legisladores, omite los decretos ejecutivos que crearon el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Es decir, si aprobamos esta Ley, omite los decretos con los se creó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ese es el alcance de este Proyecto. De lo que les hablaba anteriormente, el doctor Rafael Oyarte, constitucionalista, dice que el proyecto de navegación no debe ser orgánico. En cuestiones de fondo, dijo, que se requiere una autoridad nacional que haga regulación de espacios marítimos nacionales y de la zona exclusiva zona económica exclusiva, eso es Policía Marítima. Y el otro señor constitucionalista, Enrique Gómez, coincidió con Oyarte en la que la ley de navegación segura no debe ser orgánica y dijo que la normativa está en concordancia de la Constitución. Sin embargo, no debe ser orgánica. El presente Proyecto, en el caso de ser aprobada deroga el Código de Policía Marítima. En la administración pública en materia mercante, artículo siete y ocho del Proyecto del que ustedes tienen ahí, establece como ente rector a la Organización Marítima Nacional de la Defensa Nacional, este es un tema analizado ya anteriormente por los compañeros. Pero el artículo ciento sesenta y dos de la Constitución dos mil ocho, dice: las Fuerzas Armadas solo podrán participar en actividades económicas relacionadas con la defensa nacional y no podrán aportar su contingente para apoyar el desarrollo nacional de acuerdo con la ley. La Constitución es clara, el proyecto no cuadra con la Constitución. Es necesario recordar que las competencias como autoridad marítima portuaria nacional y el transporte acuático están actualmente bajo la titularidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. Ustedes saben fue una entidad creada el ocho de febrero del dos mil siete, de esa fecha hasta la actualidad no tenemos quejas. Siendo parte del Plan Estratégico Nacional del Transporte, eso es lo que se olvidan, no no olvidarse. Existe un Plan Estratégico Nacional del Transporte y el transporte no solamente es por el aire y tierra, el transporte también es por mar y eso es importantísimo. Eso es lo que no compete, no analiza este Proyecto de Ley. El artículo trece numeral uno y dos del Proyecto de Ley considera los contenidos de los convenios Solas y Marpol, convenios que excluye a los buques de guerra. Este Proyecto de Ley, impulsado inicialmente por la señorita señora Elizabeth Cabezas y luego cogido como base para el proyecto que presentó el asambleísta René Yandún, no quiero decir que ellos desarrollaron el proyecto porque mucho de sus contenidos no los pudieron defender y llamaron a sus asesores para que digan lo que dijeron en las oportunidades que fue necesario. Pero, el artículo trece hace mención al Convenio Marpol, imagínense ese es un convenio civil que quiere adaptarse a un proyecto de ley castrense. Formación, titulación y guardia para la gente de mar. El artículo diecinueve del Proyecto menciona a la formación, capacitación y perfeccionamiento de la gente de mar y pesca. El artículo ciento cincuenta y ocho de la Constitución dos mil ocho, dice: las y los servidores públicos de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional se formarán bajo los fundamentos de la democracia y los derechos humanos. El capitán Campos, decía: la educación es gratuita en este instituto, en la Escuela de la Marina Mercante, ¿no?, es más caro que una universidad privada. Y en la universidad privada le cobran, pero le titulan con un título reconocido en el Senescyt. Acá, le dan un título que dura cinco años, porque para tener validez para que tenga validez ese título tiene que volver a ser una



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

cantidad bárbara de cursos y ahí le dan la actualización del título que le va a durar cinco años. La gente de mar, portuarios y pesqueros, no son servidores públicos ni reservas de las Fuerzas Armadas. En una oportunidad, como dijo el capitán Campos, de que el pabellón ecuatoriano es pabellón cerrado. Obviamente, pabellón de conveniencia, ya no está de moda ya no se estila esto porque la economía es tan ágil y se mueve, que ya no conviene a veces el pertenecer a un barco a un pabellón de conveniencia, por muchos temas. La pregunta es ¿qué estamos esperando de la formación de gente de mar? La gente de mar no solamente somos los que nos vamos a los barcos, hay gente de mar que trabaja en los puertos, hay gente de mar que trabaja en el sector pesquero. El sector pesquero necesita documentación y para obtener la documentación tiene que ir a la Escuela de la Marina Mercante y como no hay Marina Mercante, Escuela de la Marina Mercante en todo el país el trabajador debe dejar de trabajar para trasladarse a Guayaquil y actualizar sus documentos para escuchar lo mismo que escucho la primera vez y han pasado tres cuatro o cinco veces escuchando lo mismo para nomás de actualizar sus papeles. Actualmente, todo el proceso de formación, titulación, guardia, capacitación y perfeccionamiento de los trabajadores de Marina Mercante son civiles que están bajo el control y la administración de la fuerza naval. No me parece correcto. Señores asambleístas, creo y es el pedido latente de la comunidad marítima portuaria y pesquera que la educación debe ser regida por el Senescyt, abierta al sector privado, al sector público, que exista una libre competencia y que la autoridad que en este caso es la Subsecretaría de Puertos Transporte Marítimo y Fluvial las regule. Eso no quiere decir que van a hacer la fiesta o la farra, no, ahí vamos a ver en donde son mejores profesionales. El artículo tres cuatro cuatro de la Constitución,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

el Estado ejercerá la rectoría del sistema a través de la autoridad educativa nacional que formulará la política nacional de educación. Así mismo, regulará y controlará las actividades relacionadas con la educación, así como el funcionamiento de las entidades del sistema. Lo que les acababa de decir, eso lo dice la Constitución en el artículo tres cuatro cuatro. -----

EL ASAMBLEÍSTA PATRICIO DONOSO CHIRIBOGA, SEGUNDO VICEPRESIDENTE DE LA ASAMBLEA NACIONAL. Señor Escudero.-----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR LUIS ESCUDERO VALLEJO EN SU CALIDAD DE EJECUTIVO DE LA COMUNIDAD MARÍTIMA PORTUARIA Y PESCA DEL ECUADOR. Dígame. -----

ASUME LA DIRECCIÓN DE LA SESIÓN EL ASAMBLEÍSTA PATRICIO DONOSO CHIRIBOGA, SEGUNDO VICEPRESIDENTE DE LA ASAMBLEA NACIONAL, CUANDO SON LAS DIECISÉIS HORAS VEINTIDÓS MINUTOS. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Señor Escudero, asumo la conducción de la Sesión por pedido expreso del Presidente titular de la Asamblea. Quería pedirle que empecemos a concluir su intervención por razones de tiempo, por favor. -----

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR LUIS ESCUDERO VALLEJO EN SU CALIDAD DE EJECUTIVO DE LA COMUNIDAD MARÍTIMA PORTUARIA Y PESCA DEL ECUADOR. Ya muy bien. Tranquilo, tranquilo, enseguida. Voy a leer nada más. El artículo tres cinco uno de la Constitución, el



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

sistema de educación superior estará articulado al sistema nacional de educación y plan nacional de desarrollo. La ley establecerá los mecanismos de coordinación del sistema educativo superior con la Función Ejecutiva. Conclusiones, que si tuviera este proyecto de ley las competencias que son parte de la administración del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Es prudente y necesario la estructuración de una mesa técnica que actualice el Código de Policía Marítima si es que se lo considera necesario. Que se excluya de este Proyecto de Ley la educación, formación, titulación, guardia, capacitación y perfeccionamiento de los trabajadores de Marina Mercante. La misión de la fuerza naval no tiene alcances educativos y su reconocimiento y sus certificados no son reconocidos por el Senescyt. Los documentos habilitantes para trabajar deben ser emitidos por la entidad educativa homologada por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. Lo que el país necesita, estimados señores asambleístas, es acceso al trabajo, que se fomente la transportación marítima, educación de calidad e integral, opciones educativas tanto públicas y privadas. Porque no puede ser que hoy la educación de Marina Mercante en el país tenga precios de universidades privadas y sus graduados siguen siendo bachilleres. Señor Presidente de la Asamblea, le agradezco muchísimo esta oportunidad porque usted ha sido una persona que permitió que estemos nosotros en esta Sesión. Señores asambleístas, espero ser escuchado, les pido que mediten, qué es lo que van a hacer con este Proyecto de Ley. No les digo que lo bloqueen ni nada de esas vainas, sino que analicen muy bien qué es lo que van a hacer con esto. Pero mi sugerencia es que miren al país para el futuro. El Ecuador necesita un país con una fuerte Marina Mercante, una fuerte Marina Comercial. Necesitamos desarrollarnos, necesitamos tener dinero, el país necesita



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

ser ágil y en ustedes esta cumplir esa necesidad de un país. Les agradezco muchísimo. Gracias, señor Rubio. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. A usted le agradecemos, señor Escudero, por su participación en esta comisión general. Al igual que a todos quienes han intervenido en la misma. Como dije hace pocos minutos, asumo la conducción de esta Sesión por pedido del Presidente titular de la Legislatura. Doy por cerrada la comisión general y reinstalo la Sesión del día de hoy. Con ello pido, por favor, a Secretaría dé lectura del informe que ha remitido la comisión correspondiente para conocimiento de todos los colegas legisladores. Por favor, señor Secretario. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE CLAUSURA LA COMISIÓN GENERAL Y REINSTALA LA SESIÓN, CUANDO SON LAS DIECISÉIS HORAS VEINTICUATRO MINUTOS. -----

EL SEÑOR SECRETARIO. Señor Presidente, buenas tardes. En este momento procedemos a dar cumplimiento a su disposición. "Oficio Nro. AN-CSRS-2021-0003-O. Quito, D.M., 01 de marzo de 2021. Asunto: Informe para Primer Debate del Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos. Sr. Magister César Ernesto Litardo Caicedo, Presidente de la Asamblea Nacional. En su Despacho. De mi consideración: Con un cordial saludo me dirijo a usted y a la vez me permito manifestar, que por disposición del Asambleísta Fernando Flores Vásquez, Presidente de la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 60 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

adjunto a la presente el Informe para Primer Debate del Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos, de 24 de febrero de 2021, así como la correspondiente certificación de esta Secretaría. De acuerdo a la "Guía para Procesos Legislativos durante la Emergencia Sanitaria" enviada por la Secretaría General mediante correo electrónico del 03 de abril de 2020, y al memorando Nro. AN-SG2020-0682-M de 22 de mayo de 2020 firmado electrónicamente por el Prosecretario General Temporal, se adjuntan al Informe para Primer Debate los correos electrónicos con la confirmación del voto de las y los Asambleístas. Lo que nos permitimos elevar a vuestro conocimiento, en orden a que se continúe con el trámite previsto en la ley. Con sentimientos de distinguida consideración. Atentamente, Documento firmado electrónicamente, abogada María Teresa Velastegui Morales, Secretario Relator. 1. Objeto del Informe. El presente informe tiene por objeto, poner a conocimiento del Pleno de la Asamblea Nacional, el Informe para Primer Debate del Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos, elaborado por la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, sobre el proyecto de ley presentado por la Asambleísta Elizabeth Cabezas calificado por el Consejo de Administración Legislativa y asignado a esta Comisión. 2. Antecedentes. 2.1. Antecedentes generales. 2.1.1. Con Memorando No. SAN-2018-3489, la Doctora María Belén Rocha, Secretaria General de la Asamblea Nacional notificó a la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, la Resolución CAL-2017-2019-500 de fecha 05 de octubre de 2018 (Tr. 342551), a través de la cual, el Consejo de Administración Legislativa (CAL) resuelve calificar



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

el Proyecto de Ley de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección, Marítima presentado por la Asambleísta Elizabeth Cabezas Guerrero, mediante oficio No. PAN-ECG-2018-1057 con fecha 17 de septiembre de 2018. 2.1.2. Mediante oficio s/n de fecha 13 de diciembre de 2018 el Ingeniero Luis Escudero Vallejo, solicita ser recibido en Comisión General al Pleno de la Comisión Especializada de Soberanía, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, para exponer las observaciones al Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los espacios acuáticos. 2.1.3. Mediante oficio LCM-01-019, de fecha 03 de enero de 2019, el Ingeniero Naval Leonardo Castillo presentó un análisis de la situación Marítima y Portuaria del Ecuador y del Marco Legal. 2.1.4. Mediante oficio s/n, de fecha 05 de abril de 2019, el Capitán de Barcos Atuneros presentó observaciones al Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima. 2.1.5. Mediante oficio No. AN-WP-052 de fecha 08 de abril de 2019, el Asambleísta Washington Paredes solicita se conforme una Comisión Especial Mixta o una mesa Técnica, con el respaldo y presencia de los miembros de los sectores inmersos para la discusión de este proyecto de Ley. 2.1.6. En atención al Memorando No. 0120-CEPSIRISI-AN-2019-2021-M de 16 de septiembre de 2019 remitido por parte de la Comisión Especializada, el Asambleísta Grad. (sp) Cástulo Rene Yandún Pozo, en su calidad de Vicepresidente de esta mesa legislativa remite la matriz elaborada del proyecto de ley realizada por su despacho legislativo, mediante Oficio No. 123-RYP-AN-2019 de fecha 2 de diciembre de 2019. 2.1.7. Mediante Memorando Nro. AN-YPCR-2020-0019-M de fecha 03 de agosto de 2020, el Asambleísta Grad. (sp) Cástulo Rene Yandún Pozo, remite a la Comisión Especializada la propuesta de articulado del "Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los espacios acuáticos", con la finalidad de que la Comisión inicie, de manera inmediata, el tratamiento y debate correspondiente. 2.2. Documentos recibidos en la Comisión Especializada referentes al proyecto de Ley. 2. 2. 1. Oficio Nro.-006-2020-LI-COEME de 10 de septiembre de 2020, el licenciado Luis Antonio Jaramillo, Presidente del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante del Ecuador. 2. 2. 2. Oficio Nro. 10 de 21 de septiembre de 2020, Asociación de Marineros Mercantes de Galápagos, AMMERGAL. 2. 2. 3. Oficio Nro. PRE-040-2020 de 24 de septiembre de 2020, por parte del ingeniero Carlos Viteri Quintero, Presidente de la Fundación de la Gente de Mar "GENMAR". 2. 2. 4. Oficio Nro. PRE-025-2020 de 25 de septiembre de 2020, Asociación de Inspectores Marítimos y Portuarios. 2. 2. 5. Documento suscrito por José Homero Cedeño, Secretario de la Organización ASOTSUINBA de fecha 25 de septiembre de 2020. 2. 2. 6. Oficio UTDEME Nro. 22-14 10-20 de fecha 14 de octubre de 2020, de parte del Presidente de la Unión de Trabajadores de Mar del Ecuador, Samuel García y por parte de Fernando Cruz, Coordinador Nacional de los Estibadores-A.B. 2. 2. 7. Oficio Nro. PRE-CORPRAG-0013-2020-0 de fecha 15 de octubre 2020 del Capitán José Estalin Segovia Zambrano, Presidente de la Corporación de Prácticos Marítimos del Puerto de Guayaquil, CORPRAG. 2. 2. 8. Documento S/N suscrito por la Asociación Náutica Profesional de Galápagos, PAT-ALT, señor Gregorio Luna Vera con fecha 16 de octubre del 2020. 2. 2. 9. Oficio Nro. AGNG - 0065-2020 de fecha 22 de octubre 2020, del señor Peter Saúl Freire, Presidente de la Asociación de Guías Naturalistas de Galápagos, AGNG. 2. 2. 10. Oficio Nro. 061-ADATUR-2020 de fecha 27 de octubre de 2020, suscrito por el Presidente de la Asociación de armadores de Turismo de Galápagos, ADATUR, señor Martín Schreyer. 2. 2. 11. Memorando Nro. AN-PR-PA-



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

CS-2020-0047-M de fecha 27 de octubre de 2020, suscrito por el Gestor de la Casa de la Asamblea Nacional de Galápagos, Santiago Naranjo, remite adjunto el Oficio Nro. 061-ADATUR-2020. 2. 2. 12. Mediante comunicación contenida en correo electrónico dirigida a esta mesa legislativa como a cada uno de los miembros de la Comisión, se solicita por parte del señor Luis Escudero Vallejo, oficial de la Marina Mercante y miembro de la Comunidad de Gente de Mar, Portuario y Pesca, intervenir en la mesa técnica a ser convocada en nueva fecha. 2. 2. 13. Mediante Oficio No. 043-CC-AN-2021 de fecha 11 de febrero de 2021, suscrito por el Asambleísta César Carrión, solicita a esta mesa legislativa se sirva informar sobre el proceso de socialización de la iniciativa legislativa. Por lo que mediante Oficio No.- 0831-CEPSIRISI-FFV-2021 de fecha 16 de febrero de 2021 se da la debida respuesta. 2. 2. 14. Con fecha 12 de febrero de 2021, mediante correo electrónico se remite el documento S/N por parte de la Asociación Coordinadora de Trabajadores Marítimos y Portuarios, suscrito por su Presidente, Gerardo Rodrigo Tumbaco. 2. 2. 15. Mediante Oficio No. 047-CC-AN-2021 de fecha 19 de febrero del 2021, el Asambleísta César Carrión, remitido dicho documento en el cual recapitula el proceso legislativo del presente proyecto de Ley y deja constancia de sus comentarios y observaciones vertidas. 3. Tratamiento en la Comisión. 3.1 Sesiones de la Comisión. *En Sesión No. 052 de fecha 28 de noviembre de 2018 de la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, se convocó para el tratamiento del proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos, se recibió las comparecencias de la Asambleísta proponente Elizabeth Cabezas y el General (SP) Oswaldo Jarrín, Ministro de Defensa. *En Sesión No. 055 de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

fecha 12 de diciembre de 2018 la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, convocó para el tratamiento del proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos, donde comparecieron, el Contralmirante Darwin Jarrín, Comandante General de la Marina. *Con fecha 01 de abril de 2019 la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, convoca a la Sesión No.- 024-2019-2021, para el tratamiento del proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos, en el cual se recibió en comisión General al Ingeniero Luis Escudero, Presidente de la Asociación Coordinadora de Trabajadores Marítimos y Portuarios, y, al señor Doctor Leónidas Villagrán de la Marina Mercante. *Con fecha 02 de septiembre de 2020 la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, convoca a la Sesión No.- 094-2019-2021 modalidad virtual, para el tratamiento y aprobación de la propuesta de articulado del "Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los espacios acuáticos". *En Sesión No. 103-2019-2021, modalidad virtual, realizada el día miércoles 14 de octubre de 2020, a través de la plataforma "zoom", se dio tratamiento al articulado del "Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los espacios acuáticos", remitida a esta Comisión, donde se invitó al señor ingeniero Rafael Espinosa Presidente del Colegio de Ingenieros Navales del Ecuador.; al señor Manuel Xavier Game Loaiza, Jefe de Operaciones Citikold S.A; al señor economista Emilio Aguiar Verdesoto, representante de TECNISEA CIA. LTDA.; a la señora María del Mar Herrera,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

representante de la Agencia Naviera Maersk del Ecuador; y al señor Ingeniero Javier Moreira representante de la Agencia Marítima CMA CGM Ecuador. *El 02 de diciembre de 2020 se realizó la Sesión No.121-2019-2021, en la cual se dio tratamiento a la propuesta de articulado del "Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los espacios acuáticos". *El 08 de diciembre de 2020 se realizó la Sesión No. 123-2019-2021, en la cual se dio tratamiento al "Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los espacios acuáticos", y a solicitud de los señores Asambleístas miembros de la Comisión, se recibieron las siguientes comparecencias del Doctor Rafael Oyarte; y, abogado Enrique Gómez, expertos Constitucionalistas. *El 10 de febrero de 2021 se realizó la Sesión No. 134-2019-2021, en la se dio Lectura y análisis del informe borrador - preliminar presentado por el equipo Asesor de la Comisión del "Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los espacios acuáticos", así como se presentaron observaciones por parte de los señores legisladores César Carrión y Fabricio Villamar. 3.2. Jornadas y mesas de trabajo. 3.2.1. Mesas técnicas de trabajo. *Dentro del tratamiento del "Proyecto de Ley de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima" ingresado a la Comisión con el memorando No. SAN-2018-3489 de 5 de octubre de 2018 (Tr. 342551), se realizó una Mesa Técnica desarrollada el día miércoles 17 de junio de 2020, que analizó el articulado del proyecto de ley, en concordancia con los aportes u observaciones consolidadas y presentadas; con la participación de los miembros de la Comisión, asesores legislativos, autoridades gubernamentales, sociedad civil y expertos en la materia. *Se convocó a la Mesa Técnica para analizar la propuesta de articulado del "Proyecto de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los espacios acuáticos", remitida a esta Comisión mediante Memorando Nro. AN-YPCR-2020-0019-M de 3 de agosto de 2020, suscrito de manera electrónica por el Asambleísta René Yandún, Vicepresidente de la Comisión, la misma que fue desarrollada el día viernes 22 de enero de 2021, mediante la aplicación "Zoom, y contó con la participación de instituciones públicas y sociedad civil. 3.2.2. Jornadas de trabajo. *La Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, en el marco del proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos, ha realizado múltiples reuniones de trabajo donde se contó con la participación de expertos en la materia y entes gubernamentales, las mismas que se desarrollaron los días 17, 22, 24, 26 y 30 del mes de junio de 2020. 3.2.3. Simposios dentro del marco de socialización del proyecto de Ley. *Mesa Redonda sobre el Proyecto de Ley de Navegación realizada el día miércoles 10 de julio de 2020 a las 18h30 en la Universidad del Pacífico, con los panelistas: Ab. Roberto Barriga Maldonado, del estudio Larrea, Canessa y Barriga; Ab. Víctor Carrión Arosemena, del estudio Apolo Abogados; y, Dr. Leónidas Villagrán, del estudio Villagrán Lara, Abogados; evento organizado por la sociedad civil. *Conversatorio "Ecuador: Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos", realizado por la Universidad del Pacífico el día jueves 1 de octubre de 2020, contó con los siguientes panelistas: MSC, Ernesto Escobar, Ab. Roberto Barriga y Dr. Leónidas Villagrán. Evento que fue delegado al General René Yandún, Vicepresidente de la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral. 3.3. Observaciones



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

presentadas al Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacio Acuáticos. A. mediante oficio Nro. MDN-MDN-2019-0954-OF, de fecha 08 de julio de 2019, el General (SP) Oswaldo Jarrín, Ministro de Defensa, remite a la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, las observaciones del Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los espacios acuáticos. B. Mediante Memorando Nro. AN-YPCR-2020-0019-M de fecha 03 de agosto de 2020, el General (SP) Asambleísta René Yandún, remite a la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, la propuesta de articulado del "Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los espacios acuáticos" realizado conjuntamente con los delegados de la Comisión de Legislación Militar, perteneciente al Ministerio de Defensa Nacional y de la Fuerza Naval. C. Mediante Oficio Nro. PRE-CORPRAG-0012-2020-0 de fecha 02 de octubre del 2020, el Capitán José Segovia Zambrano, Presidente de la Corporación de Prácticos Marítimos del Puerto de Guayaquil, remite observaciones "Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial de los Espacios Acuáticos. D. Mediante Oficio No. GM&P&P-0027 de fecha 19 de octubre de 2020 suscrito por el señor José Homero Cedeño, Presidente de la Asociación Sindical de Trabajos de la Supervivencia del Terminal Petrolero de Balao, remite observaciones "Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial de los Espacios Acuáticos. E. Mediante Oficio Nro. MTOP-DAJ-2020-31-OF de fecha 20 de octubre de 2020, suscrito por parte del Director de Asesoría Jurídica



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, remite observaciones y sugerencias realizadas por esta Cartera de Estado como entidad rectora del Sistema Nacional del Transporte Multimodal. F. Mediante Oficio No.-015-2020-LI-COEME de fecha 22 de octubre de 2020, suscrito por el señor Luis Antonio Jaramillo, Presidente del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante del Ecuador (COEME), quien remite observaciones al proyecto de ley para conocimiento de todos de la mesa legislativa. G. Mediante Oficio No. LCM-11-020 de fecha 11 de noviembre de 2020, se remite por parte del señor Leonardo Castillo Manrique, Ingeniero Naval, quien presenta el análisis y observaciones al Proyecto de Ley Orgánica. H. Mediante correo electrónico de fecha 07 de diciembre, el ingeniero Carlos Alberto Viteri Quintero, Oficial de Marina Mercante, envió sus observaciones al Proyecto de Ley. I. Mediante Oficio Nro. MDN-GAB-2020-3093-OF de fecha 09 de diciembre de 2020 suscrito por GRAD (sp) Francisco Drouet Chiriboga, Subsecretario de Gabinete Ministerial, remite a la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, el análisis del documento presentado por el Abg. Gómez Bejarano; revisión del articulado relacionado con las contravenciones administrativas en los espacios acuáticos; y, el cálculo de multas correspondiente al Título VI del Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima. J. Mediante Memorando Nro. AN-PTWA-2020-0069-M de 14 de diciembre de 2020, el asambleísta Washington Arturo Paredes, presentó la Matriz con las observaciones elaborado con las diferentes organizaciones del sector, tanto como de la Comunidad de Gente de Mar, Portuaria y Pesca, y de la Fundación de Gente de Mar (GENMAR), sobre el "Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos".



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

K. Mediante Oficio No. 211-CC-AN-2020 de fecha 15 de diciembre de 2020, suscrito por el Asambleísta César Carrión, quien presenta observaciones al Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacio Acuáticos. L. Mediante comunicación No. maporpec0001-2021 de fecha 18 de enero de 2021 suscrito por la Comunidad Marítima, Portuaria y Pesca del Ecuador, remiten a la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, observaciones al proyecto de ley. M. Mediante Oficio No. OFICIO-COEME-001-2021 de fecha 25 de enero de 2021, suscrito por el Licenciado Luis Jaramillo Rivadeneira, Presidente del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante del Ecuador (COEME), quien remite observaciones al proyecto de ley para conocimiento de todos los miembros de la mesa legislativa. N. Mediante comunicación No. maporpec0011-2021 de fecha 27 de enero de 2021 suscrito por la Comunidad Marítima, Portuaria y Pesca del Ecuador, remiten a la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, aportes y observaciones al proyecto de ley. O. Mediante Memorando Nro. AN-EAAX-2021-0002-M de fecha 29 de enero de 2021 suscrito por el Asambleísta Augusto Espinosa, remite a la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, aportes y observaciones por parte del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante del Ecuador (COEME). P. Mediante Memorando Nro. AN-VJPF-2021-0015-M de fecha 10 de febrero de 2021 suscrito por el Asambleísta Fabricio Villamar Jácome, presenta observaciones y aportes al informe borrador preliminar presentado por el equipo asesor de la Comisión del Proyecto de Ley. Q. Mediante Oficio No. 043-CC-AN-2021 de fecha 11 de febrero de 2021, el Asambleísta César Carrión, solicita de la manera más



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

enfática que la Comisión sistematice los comentarios enviados mediante Oficio No. 211-CC-AN-2020 de fecha 15 de diciembre de 2020; y, de igual manera, presenta un adendum a los comentarios enviados en lo que respecta al artículo 9 numeral 14 con la finalidad de que sean tomados en cuenta, así como las opiniones vertidas en el Pleno de la Comisión durante el tratamiento de esta iniciativa legislativa. R. Mediante documento No. marporpec-0012-O-2021 de fecha 12 de febrero de 2021, suscrito por la Comunidad Marítima, Portuaria y Pesca del Ecuador, remiten a la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, aportes y observaciones al proyecto de ley ya contenidas en el Oficio No. marporpec-0011-O-2021. S. Mediante documento No. marporpec-0013-O-2021 de fecha 12 de febrero de 2021, suscrito por la Comunidad Marítima, Portuaria y Pesca del Ecuador, remiten a la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, aportes al proyecto de ley. 3.4 Sistematización de observaciones recibidas. Los siguientes cuadros recogen las observaciones, remitidas por Asambleístas, autoridades y sociedad civil con respecto al proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos. -----

Cuadro No. 1

OBSERVACIONES SISTEMATIZADAS	
PROPONENTE	OBSERVACIÓN



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Ministerio de Defensa Nacional	<p>Artículos: 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 11, 15, 52, 62, 75, 100, 108, 127, 128, 129, 130 y 136</p> <p>Se agrega 10 artículos innumerados referentes a:</p> <p>T. Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos. U. Direcciones Regionales de los Espacios Acuáticos. V. Capitanías de Puerto. W. Permiso de Vare o desvare X. Formación de la Gente de mar. Y. Capacitación de la gente del mar. Z. Refrendo de Título AA. Reconocimiento de título. BB. Gestión Ambiental CC. Responsabilidad por Contaminación</p>
As. René Yandún	<p>Artículos: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142 y 143</p> <p>Disposiciones:</p> <p>DD. Disposición General Primera. Segunda. Tercera.</p> <p>EE. Disposición Transitoria Primera. Segunda. Tercera. Cuarta.</p>



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

	Quinta. FF. Disposición Final Única.
Corporación de Prácticos Marítimos del Puerto de Guayaquil, CORPRAG	Artículos: 2, 8, 14, 71, 92, 98 y 118.
Comunidad de Gente de Mar, Portuaria y Pesca	Artículos: 2, 7, 8, 9, 22, 23, 27, 127 y 132.
Ministerio de Transporte y Obras Públicas	Artículos: 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 28, 30, 31, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 45, 47, 48, 50, 54, 61, 63, 64, 66, 67, 69, 70, 71, 72, 74, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 118, 120, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 133, 135, 136 y 138. Disposiciones: Generales: cuarta y quinta. Transitoria: cuarta.
Colegio de Oficiales de la Marina Mercante del Ecuador (COEME)	Artículos: 2, 7, 8, 9, 22, 23, 27, 127 y 132.
Leonardo Castillo Manrique	Generales del proyecto de ley, referentes a: - Alcance de la Marina Mercante. - Sistema de Organización Marítima Nacional. - Autoridad Marítima Nacional vs Policía Marítima - DIRNEA - Registro de Propiedad Nacional de Naves
Carlos Alberto Viteri Quintero	Artículo: 19
Luis Gómez Bejarano	Artículos: 2, 5, 15, 23, 28, 35, 43, 46, 140, 141, 142 y 143.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

As. Washington Paredes Comunidad de Gente de Mar, Portuaria y Pesca; y, Fundación de Gente de Mar (GENMAR)	Artículos: 1 al 144. Disposiciones: Generales: 1ra a 5ta Transitorias: 1ra a 4ta Derogatorias: única
As. César Carrión	Artículos: 1, 5, 7, 8, 9, 10, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 39, 64, 69, 88, 98, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 142, 143 y 144 Agregar un nuevo artículo innumerado referente a la Coordinación de la Fuerza Naval con la Autoridad Ambiental.
Comunidad Marítima, Portuaria y Pesca del Ecuador.	Observaciones: 1. El proyecto de ley es inaplicable, ya que todas las competencias y estamentos son contrarios al sistema vigente administrado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. 2. El Proyecto de ley, no cumple con requisitos mínimos de admisibilidad, al no satisfacer el interés público en el sector marítimo, portuario y pesquero.
Colegio de Oficiales de la Marina Mercante del Ecuador (COEME)	Artículos: 2, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 56, 57, 83, 84, 87, 88, 89, 99, 101, 02, 104, 106, 112, 113, 114, 115, 116 y 120.
As. Augusto Espinosa Colegio de Oficiales de la Marina Mercante del Ecuador (COEME).	Artículos: 2, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 56, 57, 83, 84, 87, 88, 89, 99, 101, 102, 104, 106, 112, 113, 114, 115, 116 y 120.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

As. Fabricio Villamar	Artículos: 1, 4, 5, 7 y 8. Añadir una nueva Disposición General sobre la supletoriedad de aplicación de las disposiciones adjetivas contenidas tanto en el Código Orgánico Administrativo como en el Código Orgánico General de Procesos.
-----------------------	---

3.5 Sistematización de las sesiones en la Comisión en las que se recibieron aportes: -----

Cuadro No. 2

Número de Sesión	Interviniente	Observaciones
SESIÓN No. 121- 2019-2021 miércoles 02 de diciembre de 2020	Asambleísta César Carrión	Señaló que sería oportuno clarificar el objeto que tiene el Proyecto de Ley. Mencionó que tiene observaciones de forma al artículo 1. Sugirió que, en el primer artículo, se tome en consideración las instituciones, involucradas pertinentes, quedando de la siguiente manera, "Se enfoca esta normativa en garantizar la soberanía y la integridad territorial y los espacios acuáticos nacionales, la protección de los derechos, libertades y garantías de los ciudadanos en el mar, la seguridad y protección marítima, para prevenir y controlar actos ilícitos en coordinación con las instituciones, para preservar los recursos marinos".
	Asambleísta René Yandún	Indicó que ha recibido ya algunas observaciones, en cuanto a considerar el artículo 158 de la Constitución, por lo cual indica que se tomarán en cuenta para la revisión y presentación del nuevo texto.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Asambleísta César Carrión	Sugirió que se revise el artículo quinto, específicamente numerales, 20 y 21, con relación a la entrega de la documentación por parte de las Fuerzas Armadas, y preguntó sobre el trabajo que está realizando el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
Capitán de Fragata Xavier Rubio	Explicó que, en cuanto a la observación del Asambleísta Carrión, no se altera la situación actual de los certificados estatutarios, solamente se emitirían, los que actualmente emite la Armada del Ecuador, a través de la capitanía, no los que tienen relación con la capacidad técnica de las naves, los cuales emite el Ministerio de Transporte, como autoridad de transporte.
Asambleísta Augusto Espinoza	Indicó que se debería dar una conceptualización general, sobre el objetivo de la ley, por lo cual hay que entender que en materia de seguridad de protección es necesario la protección en todos los espacios, marítimo, terrestre y aéreo. Manifestó la importancia de analizar las facultades de las Fuerzas Armadas en el proceso de desarrollo de la Ley.
Capitán de Fragata Xavier Rubio	Indicó que el Ministerio de Defensa, es el ente rector, y el ente rector de la Fuerza Naval, es el mismo Ministerio de Defensa. En cuanto a la escuela la Marina, profundizó que tiene que ver directamente, con el tipo de registro que maneja y ha manejado durante toda la historia el Ecuador, siendo un registro cerrado, es decir la tripulación de las embarcaciones, siempre van a ser ecuatorianos, y se debe entender que la formación de los marinos mercantes está a cargo de una Institución Pública. Es así que, en la historia del Ecuador, la Escuela de Marina Mercante Nacional, ha estado a cargo de la Armada del Ecuador, la cual está ubicada dentro de la Base Naval Norte.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Asambleísta César Carrión	Indicó, que la Marina Mercante, debe tener independencia y aquella independencia, debe ser desde Ministerio de Transporte, ya que es una entidad pública, de modo que no es parte de la defensa. Por lo cual, sugirió que la administración de la Escuela de Marina Mercante debería estar dentro de otro ámbito.
Asambleísta René Yandún	Expuso que la Escuela de Marina Mercante siempre ha estado dirigida por parte de la autoridad marítima, es decir por la Fuerza Naval, es así que este es un modelo, el que se ha mantenido, desde el inicio de la Escuela de Marina Mercante.
Asambleísta César Carrión	Señaló que tiene una observación al artículo 10, en el numeral 7, indicó que se debería poner de manera puntual, su disposición para las autoridades competentes, es decir debe mantenerse a disposición de la Fiscalía y del Servicio de Investigación Especializada, inclusive Ciencia Forenses y Medicina Legal, en operativos, que se adviertan con estrategia. Por lo cual, sugiere que se lo ponga como un numeral adicional.
Capitán de Fragata Xavier Rubio	Explicó que, ante las observaciones del Asambleísta César Carrión, actualmente se opera de esa manera, de modo que el numeral 7, menciona "delito flagrante", porque cuando se llevan a cabo los patrullajes de control, es decir operaciones especiales en base a información que se tenga, se embarca agente de la Policía Judicial, a Fiscales y se embarcan, si se trata de narcotráfico, a gente de la Policía de antinarcóticos.
Capitán de Fragata Xavier Rubio	Mencionó que en el artículo 7, se hace referencia a la coordinación, que menciona el Asambleísta César Carrión, aunque durante toda la ley, señala que siempre se menciona una coordinación o contribución con otras autoridades.
Asambleísta	Señaló que el numeral 7, hace mención a una



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

César Carrión	coordinación a trabajos de exploración, investigación oceanográfica y geofísica de las ciencias del medio ambiente marítimo, pero no se está mencionando al Ministerio del Transporte, ni Ministerio de Gestión de Riesgos y esa es la coordinación, que debe tener la autoridad marítima nacional, por lo cual, sugiere que se debería completar con algún numeral adicional.
Asambleísta César Carrión	Indicó que, en cuanto al registro de la propiedad naval, certificados de estatutarios, emisión de pasavante, emisión de matrícula, emisión de patente; debe ser entregado al Ministerio de Transporte, a fin de que tenga datos estadísticos y su registro correspondiente. Por lo cual, sugirió que se coloque un artículo adicional, para completar el tema de registros.
Capitán de Fragata Xavier Rubio	Explicó que el puerto de registro, como su nombre lo indica y se encuentra establecido en los convenios internacionales, lo establece el capitán de Puerto. Señaló que no es una institución centralizada la que las otorga, ya que realmente la nave a nivel mundial, necesita un puerto de registro, y así es en todo el registro de la propiedad naval. En cuanto a los documentos estatutarios, señaló que se debe tener presente, que la capacidad de emitir estos certificados en los puertos de registro, la tiene las capitánías, y que así se establece en el Código de Policía Marítima y en los decretos que se emitieron en el gobierno anterior, específicamente en los decretos Nro. 1111 y en el Nro. 723, de modo que se mantuvo como Puerto de Registro. Con respecto a la emisión de los documentos, señaló que es a través de las capitánías, porque son la autoridad a nivel Estatal que representa el Puerto de Registro. En cuanto a la emisión del pasavante y de la patente, estos van ligados a la matrícula y la matrícula va ligada al Puerto de Registro, de hecho, internacionalmente la matrícula se lo



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

	<p>conoce como el certificado de Puerto de registro.</p> <p>Finalmente comentó que la información, está en una base de datos abierta, es decir compartida con varias instituciones, como Aduanas, Agencia de Control y Regulación, etc.; de modo que el Ministerio de Transporte, tiene la base de datos, para sus funciones y competencias.</p>
Asambleísta César Carrión	<p>Señaló que es importante conocer la opinión de algún constitucionalista, con respecto a los órganos que ejercen la jurisdicción administrativa, siendo importante que conste en la observación del capítulo cuarto.</p> <p>En cuanto al título 3, del capítulo 4, referente a la formación y capacitación de la gente de mar, al entregar los certificados, preguntó si tiene alguna relación con el SENESCYT.</p> <p>Y por último señaló que no cree solido tener una formación, fuera de la autorización marítima, en ese caso de la Armada Nacional.</p>
Capitán de Fragata Xavier Rubio	<p>Mencionó que la carrera de oficial de Marina Mercante, no está reconocida como carrera de Tercer nivel aún, por lo que no se encuentra registrada en el Senescyt, sin embargo, se han hecho las gestiones reiteradamente para que el Ministerio de Educación otorgue esto, incluso está en un convenio internacional de las Naciones Unidas como carrera, por lo que, en la última parte del texto de la ley, hay una disposición transitoria al respecto.</p> <p>En cuanto a las multas explicó que, cuando se hizo la socialización, con el sector marítimo, el sector pesquero, también existió una observación muy válida por parte de una empresa que tiene buques tanqueros, respecto a las multas que se impondrán, según el texto como ésta a los buques de mayor calado, es decir los buques grandes, ya que la empresa tiene buques tanqueros, sobre las 50.000 toneladas de registro bruto. En ese sentido la multa, haciendo el cálculo sería demasiado excesiva, incluso llegando a ser mayor que la de derrames de hidrocarburos.</p>



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

	Asambleísta César Carrión	Manifestó que, en el tema relacionado a la clasificación, sanción y procedimiento de impugnación, prescripción, que tiene relación con el capítulo 4 de los órganos que ejercen jurisdicción administrativa, de modo que debe clarificarse, con el comentario de un constitucional. Y señaló que, en la disposición general quinta, los títulos referentes a los títulos de Oficial Mercante, tiene que revisar la Senescyt, ente que le corresponde reconocer y explicar sobre los títulos de la Marina Mercante.
SESIÓN No. 123-2019-2021, de fecha miércoles 09 de diciembre de 2020	Doctor Rafael Oyarte	Señaló que, en cuanto a mar territorial, zona económica exclusiva y aguas interiores, se aplica el derecho público administrativo, y el derecho marítimo internacional respecto de altamar. Incluso en la zona económica exclusiva, existen normas que afectan en algunas disposiciones al mar territorial, un ejemplo de ellos es el paso Inocente de naves, las regulaciones que se tienen con respecto a la utilización de puertos, es decir todos aquellos relacionados a practicaje y pilotaje, etc. Además mencionó que, se debe tener una cuenta que la autoridad nacional tiene como función la regulación del uso de los espacios marítimos nacionales y también de la zona económica exclusiva, y también en cuanto al derecho marítimo internacional, es decir aquellos relacionado con la protección de la vida humana en el mar, la señalización de costos de protección de la marina mercante nacional e internacional, y todo lo que tiene relación con la fiscalización de las actividades de privados nacionales y extranjeros. Esto se encuentra presente dentro de las aguas nacionales, por lo cual se da cuenta de una serie de disposiciones relacionadas con la autotutela administrativa y con potestades de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

		<p>defensa y conservación del dominio, es decir el dominio público marítimo, ósea toda la riqueza marina e ideológica, a cargo de la Fuerza Armada. Además, indicó que la Constitución en el artículo 158, encarga a las Fuerzas Armas y Fuerza Naval, el resguardo de la soberanía e integridad territorial. El Ecuador tiene soberanía respecto del mar territorial y respecto a aguas interiores, en el cual no hay paso inocente de naves, de manera que se ejercen una serie de funciones de carácter administrativo, con respecto a la zona económica exclusiva, por lo cual se tiene a su cargo a la policía administrativa, a través de las correspondientes Fuerzas Armadas, tanto por la estructura del órgano, como por las capacidades que tiene, en cuanto a control y fiscalización de la zona.</p> <p>Las Fuerzas Armadas, son las que exclusivamente entregan ciertas autorizaciones, es decir permisos, en materia de actividades navales dentro del mar territorial, zona económica exclusiva y aguas interiores, es así que, tienen a su cargo una serie de obligaciones administrativas.</p> <p>Indicó que no observa alguna confusión, en cuanto al campo administrativo, dentro del Proyecto de Ley, ya que está de manera clara delimitado, el tema administrativo público, y el tema jurisdiccional.</p> <p>Por otro lado, mencionó que existe una duda, con respecto a la potestad administrativa sancionatoria, por parte de los Capitanes de puertos y del Jurado de capitanes, ya que debería estar dentro del marco de la justicia jurisdiccional; sin embargo, explicó que la diferencia no es arbitraria, ya que la justicia administrativa, está en manos de los capitanes de Puerto y de los jurados de capitanes, debido a que son cuestiones de autotutela administrativa.</p> <p>Señaló que, en el Proyecto de Ley, está de manera correcta la división de las contravenciones de primera clase, como las de segunda y tercera clase, siendo esta última, la obligación de la autoridad administrativa</p>
--	--	--



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

		<p>nacional, como:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Preservar los recursos ictiológicos de la riqueza marina y también el uso de los bienes de dominio público.2. Potestad de defensa y conservación del dominio. Finalmente menciona que se encuentra presto a recibir y solventar inquietudes.
	Asambleísta César Carrión	<p>Señaló varias interrogantes respecto al ente rector, y las funciones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; en cuanto al artículo 7, sobre la conformación del sistema de organización marítima nacional, y que función cumplen las Fuerzas Armadas y la DIRNEA; por lo que manifestó que se realice una revisión al título 2, en cuanto a organización marítima.</p> <p>Sugirió que se aclare sobre la confirmación del jurado de capitanes, y su potestad sancionatoria, sobre aquellas impugnaciones que deben existir.</p> <p>Por otra parte, preguntó sobre el capítulo 3, si el Ministerio de Transporte no debe tener ningún tipo de información, sobre los certificados que emite a las Fuerzas Armadas; y, por qué el Ministerio de Defensa y las Fuerzas Armadas, intervienen en la conformación del sistema de organización marítima nacional.</p> <p>Adicionalmente consultó respecto al capítulo 4, sobre la capacitación, formación que debe recibir la gente de mar, pesca y fluvial, y si únicamente las Fuerzas Armadas, pueden impartir dichas capacitaciones; adicionalmente sobre si está bajo supervisión y dirección, de las Fuerzas Armadas, la Marina Mercante.</p> <p>Finalmente preguntó, en cuanto a la ley, si es una ley militar exclusivamente o si las Fuerzas Armadas, debe cumplir con funciones de administración pública, diferente a sus funciones de seguridad y defensa.</p>



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Doctor Rafael Oyarte	<p>En cuanto al ente rector, expuso que desde la Comisión de Ginebra del 58, la protección del Transporte marítimo, está a cargo de los institutos armados, es decir que es obligación de los Estados a través de sus armadas, proteger el transporte marítimo, es así que todo lo que tiene que ver con protección de la vida humana en el mar, la fiscalización de las de los medios nacionales e internacionales para la prevención del medio marítimo, debe estar a cargo, de las Fuerzas Armadas, que son los órganos que tienen la potestad de fiscalizar el uso de los espacios acuáticos.</p> <p>Mencionó que se debe tener en consideración, que el territorio ecuatoriano, continental y marítimo, tiene una estrecha relación con el dominio público marítimo, en el caso.</p> <p>Con respecto a la consulta sobre el Ministerio de Defensa, respondió que, son temas relacionados con dominio público territorial.</p> <p>En cuanto a la conformación del jurado de capitanes, explicó que hay primeras instancias divididas en la ley, lo cual se encuentra en el Código de Policía Marítima, de manera estructurada. Es así como, en primera instancia, se encontraba el capitán del puerto y el Jurado de capitanes, de conformidad con los siniestros y con las causas que originen con las naves, mayores a 150 toneladas y menores de 150 toneladas; también se tiene una segunda instancia administrativa clara en la presente Ley, de las Direcciones Regionales de Espacios Acuáticos y la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos respectivamente.</p> <p>Por otro lado, agregó que, en cuanto a la capacitación y obligaciones, que tienen los Estados Ribereños, al realizar labores de rescate, e incluso en alta mar, se encuentra presente en el antiguo Convenio de Ginebra del 58, Finalmente señaló que las Fuerzas Armadas están a cargo de la Marina Mercante.</p>
----------------------	---



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

	Doctor Enrique Gómez	<p>Señaló que el objetivo del proyecto de ley, está perfectamente enmarcada, en lo que establece el artículo 84 de la Constitución, al ser un tema de aplicación de derechos y el artículo 424, en cuanto a garantía constitucional.</p> <p>Es así que la presente Ley tiene por objeto establecer el ejercicio de la soberanía en el territorio marítimo del Ecuador, es decir, el control jurisdiccional, tutela de derechos y seguridad nacional.</p> <p>Señaló que se encuentra en armonía con lo establecido en el artículo 3 de la Constitución, el cual dispone, garantizar sin discriminación alguna, el efectivo goce de los derechos, establecido en la Constitución y en los instrumentos internacionales, presente en el numeral dos, garantizando y defendiendo la soberanía nacional.</p> <p>Finalmente señaló que ningún principio se ha visto afectado, siendo estos principios: de proporcionalidad y de reserva de ley.</p>
SESIÓN No. 134-2019-2021, realizada el miércoles 10 de febrero de 2020	Asambleísta César Carrión	<p>Señaló que sus observaciones contenidas en el Oficio No. 211 de 15 de diciembre de 2020 no han sido tomadas en consideración en el acápite correspondiente del presente informe. Así mismo, presentó observaciones puntuales al informe preliminar en el siguiente sentido:</p> <ul style="list-style-type: none">- En la página 5, en el punto 3.2.2 en cuanto a jornadas de trabajo, indica que constan documentadas varias reuniones con expertos y entes gubernamentales, sin embargo, señaló que se debía realizar una invitación a la Fiscalía y la Policía Nacional, ya que están inmersos en el tema de relacionado con la seguridad.- En la página 6 y 7.3.3 en las observaciones presentadas al proyecto de ley, señala que no se encuentran presentes sus observaciones, las cuales fueron enviadas el 15 de diciembre de 2020, con oficio No.211, por lo cual solicita que se le informe si, el documento que lo envió, fue enviado a los Asambleístas pertenecientes a la Comisión, por lo cual señala que, no se podría realizar la aprobación del



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

		proyecto de ley, la semana entrante.
	Asambleísta Fabricio Villamar	Señaló que sus observaciones han sido enviadas a los Asambleístas, a fin de que puedan ser analizadas, solicitando además que se suspenda la lectura del proyecto de ley, en cuanto el mismo ya fue dado lectura y que la próxima semana, se realice la votación correspondiente.

3. Análisis y razonamiento del Proyecto de Ley. La Constitución de la República del Ecuador en el artículo 4 determina que “el territorio del Ecuador constituye una unidad geográfica e histórica de dimensiones naturales, sociales y culturales, legado de nuestros antepasados y pueblos ancestrales. Este territorio comprende el espacio continental y marítimo, las islas adyacentes, el mar territorial, el Archipiélago de Galápagos, el suelo, la plataforma submarina, el subsuelo y el espacio suprayacente continental, insular y marítimo. Sus límites son determinados por los tratados vigentes. (...) El Estado ecuatoriano ejercerá derechos sobre los segmentos correspondientes de la órbita sincrónica geostacionaria, los espacios marítimos y la Antártida.”. El Ecuador se adhirió a la Convemar el 24 de septiembre de 2012 mediante la declaración presentada a Naciones Unidas para formar parte del ordenamiento jurídico internacional del océano, en el que se establece deberes y obligaciones del Estado para el correcto uso de sus aguas jurisdiccionales y el respeto de los derechos soberanos hasta las 200 millas náuticas desde el continente y las islas Galápagos, en un área aproximada de 1.092.140 km². El Código de Policía Marítima entró en vigor en el año de 1945, su primera reforma se publicó en el Registro Oficial Suplemento No. 1202, el 20 de agosto de 1960 y su última modificación se realizó el 11 de julio de 1980. Este código es la principal



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

ley que regula y norma la actividad marítima en la actualidad, sin embargo, con el paso de los años y con la evolución de la normativa de carácter nacional e internacional algunos de sus artículos se han vuelto inaplicables, lo que dificulta el desempeño del control y seguridad de las actividades marítimas. Por ello el presente proyecto de ley y su análisis respectivo, se desarrolla mediante dos subsecciones, la primera de ellas referente a la contextualización del proyecto y la seguridad de la navegación, la protección marítima, la prevención y neutralización de actos ilícitos, el cuidado y control del ambiente marino, así como el apoyo a la gestión de riesgos y, la segunda que discute los principales aspectos del Proyecto de Ley y los argumentos que guiaron su discusión y las consiguientes definiciones de las y los legisladores de la Comisión. 4.1 Análisis preliminar. El Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos, fue presentado por la señora Asambleísta por la Provincia de Pichincha Elizabeth Cabezas Guerrero, mediante oficio Nro. PAN-ECG-2018-1057 de fecha 17 de septiembre de 2018 y calificado por el Consejo de Administración Legislativa mediante resolución CAL-2017-2019-500 de fecha 03 de octubre de 2018. 4.1.1 Naturaleza Orgánica del Proyecto de Ley. El Proyecto de Ley aborda la seguridad de la navegación, la protección marítima, la prevención y neutralización de actos ilícitos, el cuidado y control del ambiente marino, así como el apoyo a la gestión de riesgos, que se constituyen derechos consagrados en los numerales 3 literal b), 14, 15, 17, 25, 26 y 27, del artículo 66 de la Constitución de la República, en los siguientes términos: “3. El derecho a la integridad personal, que incluye: b) Una vida libre de violencia en el ámbito público y privado. El Estado adoptará las medidas necesarias para prevenir, eliminar y sancionar toda forma de violencia, en especial la ejercida



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

contra las mujeres, niñas, niños y adolescentes, personas adultas mayores, personas con discapacidad y contra toda persona en situación de desventaja o vulnerabilidad; idénticas medidas se tomarán contra la violencia, la esclavitud y la explotación sexual.” “14. El derecho a transitar libremente por el territorio nacional y a escoger su residencia, así como a entrar y salir libremente del país, cuyo ejercicio se regulará de acuerdo con la ley. La prohibición de salir del país sólo podrá ser ordenada por juez competente.” “15. El derecho a desarrollar actividades económicas, en forma individual o colectiva, conforme a los principios de solidaridad, responsabilidad social y ambiental.” “17. El derecho a la libertad de trabajo. Nadie será obligado a realizar un trabajo gratuito o forzoso, salvo los casos que determine la ley.” “25. El derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características.” “26. El derecho a la propiedad en todas sus formas, con función y responsabilidad social y ambiental. El derecho al acceso a la propiedad se hará efectivo con la adopción de políticas públicas, entre otras medidas. “27. El derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación y en armonía con la naturaleza.” El artículo 133 de la Constitución de la República, numeral 2, determina que tendrán el carácter de orgánico las leyes que regulen el ejercicio de los derechos y garantías jurisdiccionales. En concordancia, el numeral 2, del artículo 53 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, establece que tendrán el carácter de orgánico las leyes que regulen el ejercicio de los derechos y garantías jurisdiccionales. Por lo expuesto, la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos, constituye una norma jurídica con carácter de orgánico. 4.1.2 Importancia de una ley de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

navegación, gestión de la seguridad y protección marítima. El Ecuador como país marítimo y con una inmensa riqueza de recursos naturales, no debe estar aislado y ajeno a los nuevos desarrollos jurídicos en materia del Derecho del Mar, ni en indefensión frente a posibles violaciones de sus espacios marítimos. En este sentido, de acuerdo a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar), los Estados ribereños definen sus espacios marítimos jurisdiccionales desde sus líneas de base, a partir de las cuales se establece hacia el interior, las aguas interiores, y hacia el océano el mar territorial con 12 millas náuticas, 188 millas náuticas de Zona Económica Exclusiva y dentro de estas, 12 millas náuticas de Zona Contigua a continuación del mar territorial; así mismo, se consideran 200 millas de plataforma continental y, en el caso de la aplicación del artículo 76 de la Convemar, hasta 350 millas. El país en la actualidad posee aproximadamente 1'092.000 km² de espacios marítimos jurisdiccionales y hasta el año 2022 se podría agregar alrededor de 270.000 km² de plataforma continental, lo que requiere una normativa y autoridades competentes que brinden seguridad y protección a estos espacios. La Constitución del Ecuador, determina una organización política-administrativa y un régimen de competencias de las entidades del sector público; ante lo cual, el Código de Policía Marítima, que data del año 1960, resulta desactualizado, dificultando la aplicación de normas jurídicas relacionadas con la actividad marítima por parte de la Autoridad Marítima. El Ecuador, como Estado Miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI), es parte, entre otros, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) 1974, del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques (MARPOL) 73/78, del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga 1966 (LLC), del Convenio



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

sobre la Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar (STCW) 1978/2010, mismos que regulan internacionalmente la seguridad de la navegación, la protección marítima, la tripulación de los buques, la formación y titulación del personal mercante y la protección del medio marino; determinando compromisos obligatorios y fundamentales para el desarrollo marítimo sostenible del país. Respecto a la soberanía marítima del Estado, la presencia de la flota de entre 300 y 400 embarcaciones pesqueras de bandera extranjera, las cuales desarrollan su actividad pesquera en el límite de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de Galápagos, poniendo en grave riesgo la fauna marítima y el equilibrio del ecosistema marino; requiere de acciones orientadas a la seguridad de la navegación y protección marítima por parte de una autoridad que cuente medios y el amparo legal necesarios para enfrentar la amenaza de la Pesca Ilegal No Declarada y No Reglamentada (INDNR). Conforme a la Convemar, los Estados ribereños, tienen la obligación de velar por los derechos de soberanía sobre sus recursos; convirtiendo a la información científica marina como un elemento estratégico, de conformidad con los principios de sostenibilidad, precaución, prevención y eficiencia para la gestión de sus recursos. Por otra parte, el Ecuador forma parte del “Cinturón de fuego del Pacífico”, por lo tanto, es vulnerable ante amenazas no solamente de índole hidrometeorológica, sino también geológica, necesitando para afrontar estos riesgos una autoridad con medios operativos que pueda contribuir a la gestión de riesgos en los espacios acuáticos. Así mismo, desde una perspectiva ambiental, en los últimos años la zona costera del Ecuador se ha visto afectada por el desarrollo de proyectos que necesitan acciones encaminadas a la protección del ambiente marino y costero para la recuperación de los ecosistemas, conservación de hábitats y especies, y generar una mayor



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

conciencia ambiental sobre los recursos marinos y costeros del país. En el campo del transporte acuático, el 90% de las exportaciones del Ecuador se las realiza por vía marítima. En este contexto el Estado debe garantizar la seguridad y protección de los puertos y buques que realizan esta función. De igual manera, la protección de los recursos marinos vivos y no vivos, así como el desarrollo de los intereses marítimos nacionales es de fundamental importancia para la supervivencia nacional. Tomando en cuenta lo antes explicado, es fundamental y prioritario, contar con un marco legal en materia marítima, a fin de regular adecuadamente y en forma actualizada conforme al derecho marítimo internacional los aspectos relacionados con la seguridad de la navegación, la protección marítima, la prevención y neutralización de actos ilícitos, el cuidado y control del ambiente marino, así como el apoyo a la gestión de riesgos y al desarrollo marítimo del Ecuador.

4.2 Síntesis del Proyecto de Ley. El proyecto de Ley presentado por la señora asambleísta por la provincia de Pichincha, Elizabeth Cabezas Guerrero tenía el nombre de Ley de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima, contaba originalmente con 7 títulos, 13 capítulos, 118 artículos y 4 disposiciones generales, 3 disposiciones transitorias y 1 disposición derogatoria. Sin embargo, la Comisión, luego del debate y análisis respectivos, determinó que el Proyecto de Ley debía reestructurarse para optimizar su diseño y comprensión. Así, el proyecto de Ley que se presenta se distribuye en: 6 títulos, 15 capítulos, 144 artículos, 5 disposiciones generales, 5 disposiciones transitorias, 1 disposición derogatoria y 1 disposición final, conforme la siguiente tabla: -----

Cuadro No. 3



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos.			
Título	Capítulo	Denominación	Artículos
Título I	Generalidades		Art. 1 al 5
Título II DEL SISTEMA DE ORGANIZACIÓN MARÍTIMA NACIONAL	Capítulo I	De la Administración Marítima, la Autoridad Marítima y su Organización	Art. 6 al 12
	Capítulo II	Del Control de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacus-tres	Art. 13 al 16
	Capítulo III	De los Servicios Marítimos	Art. 17 al 20
	Capítulo IV	De los órganos que ejercen jurisdicción administrativa	Art. 21 al 27
Título III DE LA NAVEGACIÓN	Capítulo I	De las Naves, su Registro y Certificados	Art. 28 al 42
	Capítulo II	De la Navegación, Recepción, Arribada Forzosa, Libre Plática y Despacho de Naves	Art. 43 al 49
	Capítulo III	Navegación en los Ríos de la Región Amazónica	Art. 50 al 63
	Capítulo IV	De la Formación y Capacitación de la Gente de Mar, Gente de Pesca y Personal Fluvial	Art. 64 al 77
Título IV DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN	Capítulo I	Del Sistema Nacional de Seguridad de la Navegación, Cartografía y Ayudas a la Navegación	Art. 78 al 90
	Capítulo II	Búsqueda, Salvamento y Salvataje Marítimo en los Espacios Acuáticos	Art. 91 al 95



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

	Capítulo III	Siniestros, Sucesos Marítimos y Restos de Naufragios	Art. 96 al 101
Título V DE LA PROTECCIÓN MARÍTIMA EN LOS ESPACIOS ACUÁTICOS	Capítulo I	De la Protección Marítima y Apoyo a la Gestión de Riesgos	Art. 102 al 111
	Capítulo II	De la Neutralización de Actividades Ilícitas en los Espacios Acuáticos	Art. 112 al 117
	Capítulo III	De la Protección, Control y Preservación del Ambiente Marino y el Uso Sostenible de los Espacios Acuáticos Nacionales	Art. 118 al 123
Título VI DE LAS CONTRAVENCIONES ADMINISTRATIVAS EN LOS ESPACIOS ACUÁTICOS	Capítulo I	De la Clasificación, Sanción, Procedimiento, Impugnación y Prescripción	Art. 124 al 144
DISPOSICIONES GENERALES (5)			
DISPOSICIONES TRANSITORIAS (6)			
DISPOSICIÓN DEROGATORIA (1)			
DISPOSICIÓN FINAL (1)			

4.2.1 Ámbito de aplicación integral de la Ley. El primer título del proyecto de la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos (a la cual nos referiremos como “la Ley”), es la parte general y de mayor importancia de la normativa, en el sentido que establece, como es necesario, el objeto y ámbito de aplicación de la Ley. Contiene, al menos, dos puntos de importancia estructural y fundamental para la consideración de toda la normativa, como son la especificación de su gramática propia, con las definiciones de la terminología utilizada en la ley, así como los principios constitucionales que rigen la seguridad de la navegación, la protección



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

marítima, la prevención y neutralización de actos ilícitos, el cuidado y control del ambiente marino y el apoyo a la gestión de riesgos. De esta manera, este título contiene cuatro temas principales y fundamentales con relación a toda la normativa y de esos se despliegan algunos otros tales como el objeto de la ley, el ámbito de aplicación, los principios y las definiciones. El objeto de la Ley es reconocido como garantizar la soberanía en los espacios acuáticos y los derechos que salvaguardan la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación, la protección marítima, la prevención y neutralización de actos ilícitos, contribuir a la gestión, cuidado y control del ambiente marino, así como apoyar a la gestión de riesgos. El ámbito de aplicación de la Ley incluye al ámbito territorial, personal y real; por lo que las normas contenidas se aplican en los espacios marítimos, lacustres y fluviales nacionales, en los buques y artefactos navales de bandera nacional y los de otras banderas que navegan en aguas nacionales, así como a las personas naturales y jurídicas vinculadas a la actividad marítima y fluvial. Por ello, el alcance de la aplicación de la norma debe tener este enfoque integral e incluyente de todos los actores. El ámbito de aplicación es congruente con la idea de una legislación de carácter general de la seguridad de la navegación, la protección marítima, la prevención y neutralización de actos ilícitos, el cuidado y control del ambiente marino y el apoyo a la gestión de riesgos. En este contexto, no interviene en el ámbito portuario ni tampoco en aspectos comerciales de las actividades económicas del transporte acuático, respecto de las cuales la Ley no se aplica. No obstante, sí se establecen algunas situaciones específicas en las cuales es justificada su aplicación o hay interés jurídico que justifica su inclusión, como es el caso de la protección de las instalaciones portuarias, por tratarse de sectores estratégicos del Estado y el registro de los contratos de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

fletamento de buques por parte de las capitanías de puerto. En lo que se refiere al ámbito de aplicación territorial, este comprende todos los espacios acuáticos nacionales ecuatorianos que incluyen: aguas interiores, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma continental; a más de las playas de mar, las áreas intermareales, así como también los lagos y ríos navegables. Como también es usual en leyes marítimas, hay la preocupación de establecer definiciones de los términos utilizados, lo que es importante, puesto que muchos de ellos no son usuales en el orden legal o a veces necesitan aclaración cuando son utilizadas en el ámbito de la seguridad de la navegación, la protección marítima, la prevención y neutralización de actos ilícitos, el cuidado y control del ambiente marino y el apoyo a la gestión de riesgos. En ese sentido, hay un total de 34 definiciones de términos que se van a utilizar en el texto legal, comprendiendo desde la definición misma de lo que es “protección marítima”, “salvataje marítimo”, pasavante, entre otros.

4.2.2 Principios. Uno de los ejes de la seguridad de la navegación, la protección marítima, la prevención y neutralización de actos ilícitos, el cuidado y control del ambiente marino y el apoyo a la gestión de riesgos son los principios que constan en la Constitución de la República y que rigen al servicio público nacional, y entre ellos tenemos el principio de conservación, precaución, prevención, desarrollo sostenible, celeridad, coordinación, corresponsabilidad, seguridad jurídica y proporcionalidad. Todos estos son necesarios para asegurar una sólida protección de la seguridad de la navegación, la protección marítima, la prevención y neutralización de actos ilícitos, el cuidado y control del ambiente marino y el apoyo a la gestión de riesgos. En este sentido, la previsión de principios en una normativa de este género tiene una serie de motivaciones trascendentales. En términos de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

técnica legislativa, a veces puede ser interesante dejar que el intérprete, a través de la hermenéutica, los reconozca a partir del texto de la ley. En el caso de la Ley, particularmente la opción fue la definición explícita de principios, de esa forma atendiendo a una demanda de naturaleza no solamente jurídica sino también pedagógica. Algunos de los principios y entre los que son más importantes o se estipulan como principios propios de la materia de la seguridad de la navegación, la protección marítima, la prevención y neutralización de actos ilícitos, el cuidado y control del ambiente marino y el apoyo a la gestión de riesgos -, y otros, son principios que tienen una significación particular y que deben constar como parte de una legislación de seguridad y protección marítima. Se propusieron 09 principios en total, englobando desde algunos de los principios que se pueden reconocer como principios generales de seguridad de la navegación, la protección marítima, la prevención y neutralización de actos ilícitos, el cuidado y control del ambiente marino y el apoyo a la gestión de riesgos, presentes en un gran número de otras normativas similares, como el caso de los mencionados principios de conservación, precaución, prevención, celeridad, proporcionalidad y algunos particulares de esa Ley.

4.2.3 Derechos. Entre los diferentes derechos que protege esta Ley se destacan los siguientes: “3. El derecho a la integridad personal, que incluye: b) Una vida libre de violencia en el ámbito público y privado. El Estado adoptará las medidas necesarias para prevenir, eliminar y sancionar toda forma de violencia, en especial la ejercida contra las mujeres, niñas, niños y adolescentes, personas adultas mayores, personas con discapacidad y contra toda persona en situación de desventaja o vulnerabilidad; idénticas medidas se tomarán contra la violencia, la esclavitud y la explotación sexual.” “14. El derecho a transitar libremente por el territorio nacional y a escoger su residencia,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

así como a entrar y salir libremente del país, cuyo ejercicio se regulará de acuerdo con la ley. La prohibición de salir del país sólo podrá ser ordenada por juez competente.” “15. El derecho a desarrollar actividades económicas, en forma individual o colectiva, conforme a los principios de solidaridad, responsabilidad social y ambiental.” “17. El derecho a la libertad de trabajo. Nadie será obligado a realizar un trabajo gratuito o forzoso, salvo los casos que determine la ley.” “25. El derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características.” “26. El derecho a la propiedad en todas sus formas, con función y responsabilidad social y ambiental. El derecho al acceso a la propiedad se hará efectivo con la adopción de políticas públicas, entre otras medidas. “27. El derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación y en armonía con la naturaleza.” Por lo expuesto, se puede concluir que la ley refuerza el accionar del Estado en beneficio de los ciudadanos, garantizando sus derechos y fortaleciendo la capacidad de planificación, gestión y control de las diferentes actividades que se ejecutan en los espacios marítimos y fluviales. 4.2.4 Del Sistema de Organización Marítima Nacional. Este título abarca cuatro capítulos, donde se aborda los temas de la administración marítima nacional, la Autoridad marítima y su organización, el ejercicio de control de las actividades marítimas, fluviales y lacustres, así como también los servicios marítimos y los órganos que ejercen la jurisdicción administrativa dentro del ámbito planteado. En lo que se refiere al Sistema de Organización Marítima Nacional, la Ley lo define como el conjunto de instituciones sistema por medio de las cuales, el Estado ejerce soberanía y derechos de soberanía en los espacios marítimos jurisdiccionales; y en los espacios más allá de la jurisdicción



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

nacional acorde a la constitución, los convenios internacionales y leyes nacionales, a través de las distintas instituciones de la administración pública. El Sistema de la Organización Marítima Nacional está conformado por los diversos entes de la administración pública, cuyas competencias se encuentran vinculadas a las distintas actividades que se desarrollan en el ámbito de aplicación de la presente Ley; las mismas que deben ser coordinadas y articuladas para un ejercicio efectivo de la coadministración marítima, manteniendo cada una de ellas la rectoría de su ámbito de competencia y gestión. En este contexto, el proyecto de Ley inserta en la normativa nacional la gobernabilidad marítima, con el fin de coordinar acciones en bien del sector marítimo. La principal atribución del Sistema de Organización Marítima Nacional es la de establecer la política y estrategia nacional en el ámbito de aplicación de la presente Ley. Será presidido por la máxima autoridad de la entidad rectora de la defensa nacional. La secretaría del sistema de la organización marítima nacional la ejercerá la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA). El reglamento respectivo establecerá las demás atribuciones y las normas para el funcionamiento del sistema. Así mismo, se determina a la Fuerza Naval del Ecuador como la Autoridad Marítima Nacional otorgando las atribuciones correspondientes. En este sentido, uno de los puntos destacados es la competencia y jurisdicción de la Autoridad Marítima en el rol de Policía Marítima y la representación ante organismos internacionales en el ámbito de la competencia tal como es la Organización Marítima Internacional (OMI). En cuanto al control de las actividades marítimas, fluviales y lacustres, la Ley determina que la Dirección de los Espacios Acuáticos (DIRNEA) es la responsable del control de estas actividades, para lo cual le entrega las atribuciones correspondientes. En este aspecto, se destaca el ejercicio del control



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

técnico como Estado de abanderamiento, a las naves y gente de mar y pesca, en lo concerniente a la seguridad de la vida humana en el mar, seguridad de la navegación, protección marítima y prevención de la contaminación, así como también el ejercicio del control técnico como Estado rector del puerto, de las naves de otras banderas y su dotación. Por otra parte, la Ley entrega atribuciones a las Direcciones Regionales de Espacios Acuáticos y a las Capitanías de Puerto con el objetivo de mantener un control centralizado con servicios descentralizados en todo el país. En lo que se refiere a los servicios marítimos, la Ley establece el Servicio de Respuesta a Emergencias Marítimas, el Servicio Hidrográfico, así como la formación, capacitación y perfeccionamiento de la gente de mar y de pesca; nombrando los entes responsables dentro de la organización y entregando atribuciones específicas para su correcto funcionamiento. Respecto a los órganos que ejercen jurisdicción administrativa, la Ley mantiene las existentes figuras del Capitán de Puerto y del Jurado de Capitanes, estableciendo las respectivas instancias de apelación en caso de sanciones. Para ello, la Ley determina la jurisdicción de siniestros en el mar y el ámbito de la resolución. 4.2.5 De La Navegación. Este título abarca cuatro capítulos abordando los aspectos de las Naves, su registro y certificados, la navegación, recepción, arribada forzosa, libre plática y despacho de naves, Navegación en los ríos de la Región Amazónica y la Formación y Capacitación de la Gente de Mar, Gente de Pesca y Personal fluvial. Respecto a las Naves, su registro y certificados, la Ley establece los diferentes registros que mantienen las capitanías de puerto con relación a las naves y artefactos navales. Así, se encuentran el registro de la propiedad naval, de construcción, modificación y desguace, el de astilleros, varaderos, diques y factorías, entre otros. Además, la Ley establece la clasificación de las



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

naves y el proceso de reconocimiento, supervisión, certificación y emisión de documentos estatutarios como el pasavante y matrícula, conforme al derecho internacional marítimo. En cuanto a la navegación, recepción, arribada forzosa, libre plática y despacho de naves, la Ley determina la aplicación práctica de estos conceptos. Además, la Ley aborda la utilización de prácticos en la aproximación a puertos, especificando que donde no exista el servicio de practicaje, será el capitán de puerto quien nombre al navegante más experimentado para realizar esta tarea de seguridad a la navegación. Uno de los puntos importantes es que en esta parte de la Ley se reconoce la autoridad del capitán de la nave y su responsabilidad respecto a la conducción segura de la navegación, así como los principios sobre la gestión de la seguridad y protección ambiental a bordo. En lo que se refiere a la navegación en los ríos de la región Amazónica, la Ley establece normas específicas dentro del ámbito de aplicación, para la navegación en esta región del país. Entre estas normas, se puede mencionar la navegación restringida, el horario de navegación, el tránsito en zonas sensibles y el reporte de emergencias. Así mismo, en cuanto a la formación y capacitación de la gente de mar, gente de pesca y personal fluvial, la Ley determina a DIRNEA como el ente público encargado del proceso; destacando que se abre la posibilidad de establecer centros de capacitación marítima privados. En este contexto, la Ley expresa el proceso de supervisión de estos centros con el objetivo de que se cumplan los compromisos estatales respecto a los convenios internacionales de este ámbito. Un punto destacable, es la especificación de que las naves y artefactos navales de bandera ecuatoriana, deben estar al mando de un Capitán de nacionalidad ecuatoriana, y la tripulación en su mayoría debe ser ecuatoriana. 4.2.6. De la gestión de seguridad de la navegación. Este título abarca tres



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

capítulos, abordando los temas del sistema nacional de seguridad de la navegación, cartografía y ayudas a la navegación, de la búsqueda, salvamento y salvataje marítimo en los espacios acuáticos y de los siniestros, sucesos marítimos y restos de naufragios. Respecto al sistema nacional de seguridad de la navegación, cartografía y ayudas a la navegación, la Ley determina su conformación a través del Subsistema de Tráfico Marítimo, el Subsistema de Registro y Georreferenciación de Naves, el Subsistema Móvil Marítimo, el Subsistema de Señalización Náutica, las Publicaciones Náuticas y la Configuración Marítima; estableciendo el funcionamiento de cada uno de ellos. En este aspecto, la Ley especifica la gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación conforme al derecho internacional marítimo. En lo que se refiere a la búsqueda, salvamento y salvataje marítimo en los espacios acuáticos, la Ley expresa claramente la autoridad responsable y la obligación de prestar auxilio en caso de emergencias. Además, la Ley determina el procedimiento de salvataje y la liquidación de costos, gastos e indemnizaciones por este aspecto. En cuanto a los siniestros, sucesos marítimos y restos de naufragios, la Ley especifica el reporte, y las investigaciones de estos eventos conforme a la normativa nacional y al derecho marítimo internacional. También, la ley norma la actividad de exploración y rescate de objetos sumergidos, así como del hallazgo o salvataje de especies náufragas. 4.2.7. De la protección marítima en los espacios acuáticos. Este título abarca tres capítulos abordando los aspectos relacionados a la protección marítima y apoyo a la gestión de riesgo, a la neutralización de actividades ilícitas en los espacios acuáticos, así como a la protección, control y preservación del ambiente marino y el uso sostenible de los espacios acuáticos nacionales. Respecto a la protección marítima y apoyo a la gestión de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

riesgo, la Ley establece a la Autoridad Marítima a través de la Dirnea como responsable de las actividades de protección marítima conforme al Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP). Además, la Ley determina la aplicación de la protección marítima y las naves e instalaciones que se incluyen en este tema. Un aspecto importante que destacar es el nombramiento de Dirnea para establecer los niveles de protección marítima a nivel nacional, zonal o local conforme a lo establecido en el código PBIP. Por otra parte, la Ley determina la coordinación y contribución de la Autoridad Marítima con la entidad rectora en gestión de riesgos, frente a las emergencias naturales o antrópicas en los espacios acuáticos. En lo que se refiere a la neutralización de actividades ilícitas en los espacios acuáticos, la Ley expresa el empleo de las normas de comportamiento y de uso progresivo de la fuerza en el rol de Policía Marítima y exclusivamente ante el cometimiento de un delito flagrante o resistencia al ejercicio de la autoridad. Además, se establece la conducción de la nave y/o tripulación ante la presunción del cometimiento de infracciones administrativas y penales; especificando la disposición de los presuntos infractores a órdenes de las autoridades competentes según sea el caso. En este mismo ámbito, la Ley determina el ejercicio de las atribuciones como Estado Ribereño, enunciando que las naves y artefactos navales de bandera ecuatoriana y de otras banderas, que se encuentren navegando en los espacios acuáticos nacionales, pueden ser visitados, inspeccionados y aprehendidos por los órganos ejecutores de la Autoridad Marítima Nacional. En cuanto a la protección, control y preservación del ambiente marino y el uso sostenible de los espacios acuáticos nacionales, la Ley determina la coordinación de esta tarea entre las instituciones con competencia ambiental que forman parte del Sistema Único de Manejo



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Ambiental. Así mismo, la Ley establece el caso fortuito o de fuerza mayor de contaminación por parte de naves o artefactos navales y el procedimiento a seguir en respuesta ante derrames de hidrocarburos, sustancias nocivas o peligrosas en los espacios acuáticos. 4.2.8. De las contravenciones administrativas en los espacios acuáticos. Al respecto, la Ley determina las contravenciones administrativas en los espacios acuáticos, las mismas que serán juzgadas por el Capitán de Puerto y por el Jurado de Capitanes nombrados anteriormente. En este contexto, la Ley establece los tipos de sanciones y la clasificación de las contravenciones administrativas en los espacios acuáticos en primera, segunda y tercera clase conforme a la gravedad del hecho; además de las contravenciones por vertimiento de hidrocarburos. Cabe enfatizar que estas últimas contravenciones son independientes del aspecto penal ambiental que puede suscitarse. De la misma manera, la Ley establece la concurrencia, reincidencia, fianza o garantía, responsabilidad solidaria y responsabilidad por contaminación en la ejecución de las diferentes contravenciones administrativas. Un aspecto que destacar es que la Ley expresa los criterios para resolver la imposición de una sanción, en los términos de la jerarquía del presunto infractor, la acción u omisión directa o indirecta del presunto infractor, la gravedad de la acción u omisión del presunto infractor y por haber incurrido en el hecho por primera vez o en forma reiterada. Además, la Ley determina el procedimiento, la impugnación y la prescripción para el juzgamiento de infracciones, accidentes y siniestros marítimos, así como para la impugnación de las resoluciones. 4.2.9. Disposiciones Generales, Transitorias y Derogatoria. La Ley determina cinco disposiciones generales, destacando que la Autoridad Marítima o sus representantes no podrán ser designados como depositarios judiciales o encargados de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

la custodia de nave o artefacto naval contra la que se haya dictado medidas cautelares. Por otra parte, la Ley cuenta con seis disposiciones transitorias relativas a la emisión del reglamento y los plazos de aplicación. Finalmente, en la única disposición derogatoria expresa lo siguiente, "Deróguese el Código de Policía Marítima y todas las normas de igual o inferior categoría que se opongan a la presente Ley". 5. Resolución. Por las motivaciones expuestas, en sesión ordinaria 138-2019-2021 138-2019-2021 de 24 de febrero de 2021, la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral de la Asamblea Nacional Resuelve: Aprobar el Informe para Primer Debate del Proyecto de Ley de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial de los Espacios Acuáticos. -----

Asambleístas	Votación
Fernando Patricio Flores Vásquez	A FAVOR
Cástulo René Yandún Pozo	A FAVOR
Janeth Paola Cabezas Castillo	AUSENTE
César Ataulfo Carrión	AUSENTE
Esther Adelina Cuesta Santana	AUSENTE
Pedro Curichumbi Yupanqui	A FAVOR
María Encarnación Duchi Guamán	A FAVOR
Fafo Holguín Gavilánez Camacho	A FAVOR
Lexi Liduvina Loor Alcívar	AUSENTE
Dennis Gustavo Marín Lavayen	A FAVOR
Yofre Martín Poma Herrera	AUSENTE



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Pedro Fabricio Villamar Jácome

A FAVOR

6. Asambleísta ponente. El ponente del Informe para Primer Debate del “Proyecto de Ley de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial de los Espacios Acuáticos”, será el Asambleísta: René Yandún Pozo. 7. Nombre y firma de los asambleístas que conocieron y suscriben el Informe. Fernando Flores Vásquez, Presidente. René Yandún Pozo, Vicepresidente. Asambleístas miembros: César Carrión Moreno, Esther Cuesta Santana, Pedro Curichumbi Yupanqui, Encarnación Duchi Guamán, Paola Cabezas Castillo, Fafo Gavilánez Camacho, Lexi Loor Alcívar, Dennis Marín Lavayen, Yofre Poma Herrera, Fabricio Villamar Jácome. En mi calidad de Secretaria Relatora de la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral. Certifico: Que, el Informe para primer debate del Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios acuáticos, fue conocido, debatido y aprobado en la sesión No. 138-2019-2021, modalidad virtual, de la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, celebrada el 24 de febrero de 2021. La aprobación del Informe conjuntamente con el articulado propuesto, se realizó con la siguiente votación de las y los Asambleístas: A favor: Fernando Flores Vásquez, René Yandún, Fafo Gavilánez Camacho, Fabricio Villamar Jácome, Pedro Curichumbi Yupanqui, María Encarnación Duchi, y Dennis Marín – Total 07; En contra: Total 0; Abstención: Total 0; y, Blanco – Total 0; Asambleístas Ausentes: Paola Cabezas, Cesar Carrión, Lexi Loor, Yofre Poma y Esther Cuesta – Total 05. DM. Quito, 24 de febrero de 2021. Atentamente, Firmado electrónicamente por: Abogada María Teresa



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Velástegui Morales, Secretaria Relatora Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral". Hasta ahí el texto del Informe. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Muchísimas gracias, señor Prosecretario. Hemos concluido con la lectura del informe de la Comisión con respecto a este primer debate, siendo así, voy a darle el uso de la palabra al asambleísta ponente, el legislador, general René Yandún. Por favor asambleísta Yandún. -----

EL ASAMBLEÍSTA YANDÚN POZO RENÉ. Buenas tardes, señor Presidente. Si me escuchan, por favor. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Le escuchamos, perfectamente, por favor, legisladores Yandún. Adelante con su exposición. -----

EL ASAMBLEÍSTA YANDUN POZO RENÉ. Muchas gracias. Señor Presidente, compañeros asambleístas. Permítame, primeramente, señor Presidente, hacerles conocer que las observaciones y criterios vertidos por la señora viceministra de Transporte y Obras Públicas, de los señores Luis Jaramillo, Félix Rivera, Fernando Campos; a excepción del señor Luis Escudero, hemos atendido y revisados sus pedidos, así como todas sus inquietudes y desde luego que en la Comisión hemos dado respuestas de carácter legal, de carácter constitucional e inclusive de carácter histórico, como bien se expresó uno de ellos, el señor Campos, esto viene de una vieja data de la historia misma de la conformación, de lo que es la seguridad marítima y de lo que es el transporte marítimo, hemos aclarado, justamente, y se procedió a un diálogo extenso y se emitieron



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

explicaciones legales y se explicó, justamente, que la ley no topa asuntos comerciales de transporte marítimo, justamente, para no interferir competencias de otras autoridades como lo explicaré en el contenido de este Proyecto de Ley. Entrando al tema, señor Presidente, debo indicar que me siento muy honroso por haberme designado y en esta ocasión para ser el ponente del informe para primer debate del informe para primer debate del Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos, el mismo que está revestido de vital interés para el Estado ecuatoriano en los campos de la seguridad y el desarrollo. Me permito manifestar que este Proyecto de Ley fue revisado en sus partes necesarias e incrementado en ciertos artículos por la Comisión Especializada permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral en atención al Proyecto presentado el diecisiete de septiembre del dos mil dieciocho por la señora asambleísta Elizabeth Cabezas, por lo que, personalmente, debo expresarle mi sincera felicitación ya que nos permitió con ello realizar una actualización y modernización de la ley, actualmente, vigente en concordancia con los requerimientos apremiantes del país, así con la normativa actual de carácter nacional y en especial con la legislación internacional, para ello pido, señor Presidente, si es posible, que me ayude con la participación técnica con las diapositivas. Gracias. Debo decir que hemos trabajado de manera especial en la actualización de este Código de Policía Marítima a quien se refirieron, casi todos los que participaron, los invitados esta tarde y que está vigente, ya que data del año mil novecientos cuarenta y cinco y fue reformado en mil novecientos sesenta, por lo que a la fecha resulta, totalmente, desactualizado con relación a la normativa nacional e internacional en materia marítima, lo que dificulta, entre otros



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

aspectos, la aplicación de normas de seguridad y control determinadas en el Código del Ambiente, la Ley de Pesca y Acuicultura, en el régimen especial de la provincia de Galápagos y en la Convención del Derecho del Mar, la Convemar, que de paso esta última el Ecuador ratificó su adhesión el veintiséis de diciembre del dos mil doce. Por favor la diapositiva dos. Hablaremos ahora sobre los espacios marítimos jurisdiccionales. Todos sabemos que el Ecuador como país marítimo cuenta con una inmensa riqueza de recursos naturales, lo que hace imprescindible que la normativa en materia del derecho del mar esté acorde con la dinámica comercial del mundo, sobre todo tomando en cuenta que el noventa por ciento de las exportaciones del Ecuador, el Ecuador las realiza por la vía marítima y el Estado tiene la obligación de garantizar la protección de los puertos y buques que realizan esta función, y brindar la seguridad a los espacios acuáticos nacionales, es decir en las aguas interiores y los espacios marítimos jurisdiccionales, los mismos que vemos en la diapositiva, son medidos a partir de las líneas base hacia el océano e incluyen las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental, debiendo resaltar que esta división abarca, tanto en el mar continental cuanto en el mar insular o de Galápagos, alcanzando un área total, de mil noventa y dos kilómetros cuadrados, que hasta el año dos mil veintidós se espera con ello agregar alrededor de doscientos setenta mil kilómetros cuadrados adicionales debido a la extensión de la plataforma continental, la cual está en proceso. En virtud de estas extensiones y características especiales se requiere una normativa y autoridades competentes que garanticen la seguridad y protección a estos espacios, incluyendo, por supuesto, a las aguas interiores, ríos, y lagos navegables, además, la presencia, el escándalo que ya tuvimos de las flotas de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

embarcaciones pesqueras de bandera extranjera que desarrollan actividades pesqueras en el límite de la zona económica exclusiva de Galápagos, esto pone en grave riesgo a la fauna marítima y el equilibrio del ecosistema marino, por lo que se requiere de acciones concretas y oportunas por parte de una autoridad que cuente con la capacidad, medios y, fundamentalmente, el amparo legal para enfrentar esta amenaza. En esta ley, conforme a la Convemar, los estados rivereños tienen la obligación de velar por los derechos de soberanía sobre sus recursos, por lo que, se procederá a la protección y seguridad de nuestro mar territorial de conformidad con estos mandatos. Pasamos la diapositiva tres, por favor. Nos corresponde ahora hablar sobre el marco legal y la normativa internacional, tomando como base nuestra Constitución, con su articulado pertinente y es importante indicar que en materia normativa internacional el Ecuador es parte de la Organización Marítima Internacional OMI, como ya lo explicaron, anteriormente, nuestros invitados; del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar; Solas, está ratificado, señores, el convenio internacional para prevenir la contaminación de los mares por los buques, no todos los buques tienen el equipamiento de desecho, señores invitados, eso tenemos que tomar en cuenta, que se le conoce también como la Ley de la Marpol, el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, ojo, normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, cuyas siglas son la STCW. Tenemos firmado el convenio internacional sobre líneas de carga o Loading lines y el convenio internacional sobre arqueo de buques. Señores invitados, el arqueo de buques que se ha dado la debida explicación de las sesiones de trabajo. En este contexto me permito resaltar que el trabajo realizado por la Comisión de Soberanía y Relaciones Internacionales ha sido sumamente



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

técnico, especializado, minucioso y ampliamente socializado; ha contado con la participación directa y permanente del ministerio de Defensa a través de la colaboración de los miembros de la Comisión Legislativa Militar con el aporte de profesionales especializados en materia marítima, representantes de la academia, especialmente de la ciudad de Guayaquil y de aquí de Quito, especialistas en la Constitución y varias organizaciones relacionadas con la actividad marítima de nuestro país. Desde luego que contamos también con oficiales técnicos de nuestra fuerza naval, obviamente, a todos los citados debo expresar mi reconocimiento y gratitud por su valioso aporte y muchísimas horas de trabajo, ya que por decisión de mis compañeros asambleístas, ahora fui el responsable de la Comisión Especial Mixta que se encargó de la revisión y la elaboración del proyecto del articulado de la presente ley. Haré conocer que durante la construcción del presente informe la Comisión recibió quince comunicaciones a través de sendos oficios y correos electrónicos con el aporte de diferentes actores sociales y empresariales, la Comisión realizó ocho sesiones para el tratamiento del Proyecto de Ley y se ejecutaron varias mesas técnicas de trabajo y jornadas de análisis y simposios. Desde el ocho de julio del dos mil diecinueve hasta el doce de febrero del dos mil veintiuno la Comisión recibió diecisiete bloques de observaciones al Proyecto de Ley mediante oficios, memorandos y correos electrónicos, los cuales fueron conocidos, analizados, debatidos y en su gran mayoría, las observaciones fueron atendidas en forma favorable, cuyo detalle consta en los cuadros demostrativos del presente informe. Respecto al Proyecto de Ley original presentado por la señora asambleísta Elizabeth Cabezas me permito indicar que este tenía la calidad de ley ordinaria y luego del respectivo análisis la Comisión determinó que este Proyecto de Ley debía tener la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

calidad de ley orgánica por cumplir con todas las características constantes en el artículo ciento treinta y tres de la Constitución en sus numerales uno y dos y que además debía ser reestructurado para optimizar su aplicación. La siguiente diapositiva, por favor. En cuanto al tema del contenido analizaremos, tanto su estructura como su contenido, propiamente dicho del presente Proyecto de Ley. Siguiendo, por favor. Tenemos el resumen del Proyecto de Ley. Como se puede observar está conformado por seis títulos, los mismos que dividen en capítulos como vemos en la pantalla. Capítulo uno, generalidades; capítulo dos, del sistema de la organización marítima; tres, de la navegación; cuatro, de la gestión de seguridad de la navegación; cinco, de la protección marítima en los espacios acuáticos; y, seis, de las contravenciones administrativas en los espacios acuáticos; los mismos que contienen los ciento cuarenta y cuatro artículos que forman parte de tan importante Proyecto de Ley. Siguiendo diapositiva, por favor. Estamos hablando ahora de la estructura de la ley en sus tres primeros títulos y la división en capítulos que abarcan grandes e importantes temas como podemos mirar en la pantalla. Capítulo uno, de la administración marítima, la autoridad marítima y su organización; capítulo dos, el control de las actividades marítimas, fluviales y lacustres; capítulo tres, de los servicios marítimos; capítulo cuatro, de los órganos que ejercen la jurisdicción administrativa. El título tres, de la navegación son cincuenta artículos que mantiene el capítulo uno, y habla de las naves, sus registros y certificados; el capítulo dos, de la navegación, recepción, arribada forzosa, libre plática y despacho de naves; capítulo tres, navegación en los ríos de la región amazónica; capítulo cuatro, de la formación y capacitación de la gente de mar, gente de pesca y personal fluvial. La siguiente, por favor. En el título sexto, miramos, igualmente, el detalle por títulos y allí vemos, en el título



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

cuarto, de la gestión de la seguridad de la navegación con veinticuatro artículos; el capítulo uno, del sistema nacional de seguridad de navegación, cartografía y ayudas a la navegación; capítulo dos, la búsqueda de salvamento y salvataje marítimo en espacios acuáticos; capítulo tres, siniestros, sucesos marítimos y restos de naufragios; en el título quinto, de la protección marítima en los espacios acuáticos con veintidós artículos, en el capítulo uno, habla de la protección marítima y apoyo a la gestión de riesgos; el capítulo dos, de la neutralización de actividades ilícitas en los espacios acuáticos; el capítulo tres, de la protección, control y preservación del ambiente marino y el uso sostenible de los espacios acuáticos nacionales; y el título seis, de las contravenciones administrativas en los espacios acuáticos con veintiún artículos, y que habla del capítulo uno, de la clasificación, sanción, procedimiento, impugnación y prescripción. Vamos a la siguiente diapositiva, por favor. Estamos viendo, entonces, el contenido del Proyecto de Ley, pasamos. En esta diapositiva, en el título uno, generalidades encontramos los puntos fundamentales para comprender mejor a esta ley como son: el objeto y el ámbito, y por ello me voy a permitir leer en forma textual el objeto de la Ley, el mismo que dice: “El objeto de la presente ley es garantizar la soberanía y los espacios acuáticos y los derechos que salvaguardan la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación, la protección marítima, la prevención y neutralización de actos ilícitos, contribuir a la gestión, cuidado y control del ambiente marino, apoyar la gestión de riesgos, así como también el mantenimiento de la seguridad nacional en estos espacios”. Un aspecto importante de conocer en el Proyecto de Ley es el ámbito, el mismo que contempla el ámbito territorial, el personal y el ámbito real, lo cual enmarca claramente los espacios acuáticos que ya han sido citados, las personas



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

naturales y jurídicas y los bienes o naves o artefactos navales de bandera nacional sobre los cuales está la ley y esta ley es aplicable, aclarando que no se interviene en aspectos comerciales, repito, aclarando que no se interviene en aspectos comerciales por cuanto son competencias de otras autoridades; en cuanto a la finalidad, se refiere a que se debe salvaguardar la vida humana en el mar, gestionar la protección marítima y la seguridad de la navegación, así como fomentar y facilitar el desarrollo de los intereses marítimos en el marco de la Constitución, convenios internacionales y regulaciones nacionales. La siguiente diapositiva, por favor. Estamos hablando del título uno, generalidades, de su artículo cuatro que nos habla de los principios. En el articulado del Proyecto de Ley constan los principios fundamentales que guían a la propia norma, en este sentido se encuentran diez, los mismos que se encuentran alineados a lo que menciona la Constitución del Ecuador, entre los más importantes podemos mencionar, preservar la vida, la seguridad jurídica, la prevención, coordinación y corresponsabilidad, estamos tratando sobre la precaución, sobre la proporcionalidad, conservación, desarrollo y por supuesto, la responsabilidad ambiental. Cabe mencionar que estos principios son los que fundamentaron el carácter orgánico al Proyecto de Ley. Seguidamente, tenemos el artículo cinco en el que constan treinta y siete definiciones, las mismas que favorecen su comprensión. Siguiendo diapositiva, por favor. Hablamos del título segundo, sistema de organización marítima y ahí dice claramente que el sistema de organización marítima nacional está conformada por las entidades de la administración pública cuyas competencias se encuentran vinculadas a las distintas actividades que se desarrollan en el ámbito de aplicación de la presente ley y que deben ser coordinadas y articuladas como manda la Constitución para un ejercicio efectivo de la administración marítima y el



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

mantenimiento de cada una de ellas, la rectoría de su ámbito de competencia y gestión, repitiendo, manteniendo cada una de ellas la rectoría de su ámbito, competencia y gestión. Es decir, que contribuyen más y de mejor manera a la administración de nuestros recursos marítimos fluviales y lacustres; este sistema está conformado por diferentes entidades de la administración pública cuyas competencias se encuentran vinculadas a las distintas actividades que se desarrollan en el ámbito de la presente ley. No está por demás mencionar que pocos instrumentos, y pasamos a la siguiente, por favor regresemos, regresemos. No está por demás decía mencionar que pocos instrumentos jurídicos, pocos instrumentos jurídicos vigentes involucran temas de gobernanza y gobernabilidad tan complejos como el que estamos tratando. En este sentido, las doce instituciones involucradas podrán tomar decisiones en conjunto eso si cada una en el ámbito de rectoría de sus competencias y se considerará entonces a las máximas, a las máximas autoridades de la Autoridad de Defensa como máxima autoridad quien lo presidirá, la Autoridad Marítima Nacional, la Autoridad Política Exterior y Movilidad Humana, la Autoridad de Pesca y Acuicultura, la Autoridad Ambiental, la Autoridad de Puertos y Transporte Marítimo, la Autoridad de Gestión de Riesgos, la Autoridad de Aduanas, la Autoridad de Energía y Recursos No Renovables, la Autoridad de Planificación Nacional, la Autoridad de Educación Superior, Ciencia y Tecnología, ojo y el doce Presidente del Consejo de Gobierno de Galápagos que estaba excluido. La Secretaría de este Sistema de Organización Marítima Nacional la ejercerá la Dirección de los Espacios Acuáticos, siguiente diapositiva, por favor. Tenemos ahora una continuación del Sistema de Organización Marítima Nacional que comprende y define a la Autoridad Marítima, sus órganos, la Policía



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Marítima y la Neutralización de Actividades Ilícitas. En esta diapositiva podemos observar en resumen quien ejerce las competencias de la Autoridad Marítima Nacional que vale decirlo es la Fuerza Naval, una de las instituciones con capacidades y prestigio suficiente para ejercer este tipo de actividades, cabe mencionar que esta Institución ha ejercido estas competencias a lo largo de nuestra historia y lo que estamos haciendo a través del presente Proyecto de Ley es actualizar sus competencias acorde a la realidad nacional y al derecho marítimo internacional, además especifica cuáles son los órganos operativos para su funcionamiento algo fundamental que trataremos es justamente la organización y funcionamiento, organización y funcionamiento de la Policía Marítima, la misma que está conformada por el Comando de Operaciones Navales y sus unidades operativas, el Subsistema de Inteligencia Naval, la DIRNEA o Dirección Nacional de Espacios Acuáticos, las direcciones regionales, el Servicio Hidrográfico y en especial las capitanías de Puerto, así como el Comando de Guardacostas, cada uno de ellos con sus respectivas atribuciones y competencias. Finalmente trata sobre la Neutralización de las Actividades Ilícitas en el control de la seguridad del transporte acuático haciendo cumplir con los derechos de Estado riveroño y el control sobre las actividades marítimas en especial, siguiente diapositiva, por favor. En esta diapositiva que es la continuación de la organización marítima relacionada con los servicios marítimos es claro que la Autoridad Marítima Nacional es una Institución de servicios y en el Proyecto de Ley se está normando los mismos entre ellos el servicio de respuesta a emergencias marítimas, servicio hidrográfico nacional, la formación, capacitación y perfeccionamiento de la gente de mar y de pesca, así mismo, se norma su financiamiento y por supuesto se los enmarca en los compromisos internacionales que el País tiene como parte



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

signataria de algunos convenios que mantiene la Organización Marítima Internacional, siguiente diapositiva, por favor. En esta diapositiva, que es una continuación del Sistema de Organización Marítima Nacional, en este artículo cuarto tratamos sobre los órganos que ejerce jurisdicción administrativa, en este capítulo se actualiza conforme a la Constitución y la normativa nacional vigente los procedimientos de resolución de los capitanes de puerto y el jurado de capitales; así como también, de las respectivas instancias para apelación como son las direcciones regionales de espacios acuáticos y la Dirección Nacional respectivamente, esto cuando se producen infracciones o siniestros marítimos debiendo ser sancionados de acuerdo a la metodología establecida a nivel nacional y constante en este Proyecto de Ley debiendo especificar que: en caso de que la infracción penal o indicios de cometimiento de este tipo de infracción, la Autoridad competente pondrá en conocimiento del Fiscal de la jurisdicción para seguir el proceso correspondiente. Siguiendo diapositiva, por favor. Hablamos ahora de la navegación el capítulo uno de las naves, registro y certificados y debo manifestar que, durante la revisión del Proyecto de Ley, quienes trabajábamos en él aprendimos mucho de esta parte de la navegación, hay que decirlo esto no es algo sencillo, como podemos observar el ejercicio del Derecho de Estado de Bandera, requiere un proceso arduo de actividades que van desde la clasificación de las naves hasta la gestión de su seguridad. Para ello, la Autoridad Marítima cuenta con personal calificado, preparado en aspectos técnicos de inspección de naves, supervisión y certificación por el estado Rector del Puerto entre otros, creo que no hace falta recalcar que la Región Amazónica es invaluable para el Estado Ecuatoriano, su eco sistema demanda cuidados particulares y sus ríos navegables son una fuente de trabajo y desarrollo para su población, por eso el Proyecto



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

de Ley crea y dedica un capítulo exclusivo para normar la navegación en estos ríos con el objetivo de contribuir tanto a su cuidado, seguridad como también a su desarrollo sustentable. Siguiendo diapositiva, por favor. En el título cuarto Gestión de la Seguridad de la Navegación, la gestión de la seguridad de la navegación es una parte del núcleo de este Proyecto de Ley, por ello se crea el Sistema Nacional de Seguridad de la Navegación, el mismo que está conformado por seis subsistemas de carácter obligatorio para cualquier país que mira al mar como un eje de desarrollo sostenible, los navegantes ecuatorianos mientras ejercen su profesión deben saber que están respaldados por una Autoridad con suficientes capacidades y amparo legal para vigilar, supervisar y de ser necesario reaccionar en el mar, por ello hablamos de los subsistemas de tráfico marítimo, del subsistema móvil, de señalización náutica, de publicaciones náuticas, de la configuración marítima y el sistema de registro y georreferenciación incluyendo algo muy fundamental como es el sistema de comunicación para conocer los acontecimientos en el mar de manera inmediata y permanente. La siguiente diapositiva, por favor. En el título quinto Protección Marítima en los Espacios Acuáticos y Gestión de Riesgos, no cabe duda que la protección marítima, que la protección marítima es vital para nuestros buques, puertos, terminales, más aún cuando las dos últimas estructuras son bienes estratégicos del Estado, que a través de ellos se moviliza alrededor del ochenta por ciento del comercio nacional. Es importante aclarar que el Proyecto de Ley no involucra la gestión comercial de las instalaciones portuarias, únicamente y exclusivamente norma la protección de estas con el objetivo de que esa gestión comercial se desenvuelva con normalidad y es parte como el resto del Proyecto se enmarca en las acciones internacionales y específicamente en el código de protección de buques e instalaciones



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

portuarias conocidos en el sector marítimo como código PBIP, el mismo que demanda un proceso de inspección, certificación y registro y que garantice el arribo de un buque seguro a un puerto seguro, así mismo, nuestros buques, los buques que nos visitan y sus dotaciones necesitan estar respaldados por una autoridad que actúe de manera profesional en el agua ante la presencia de riesgos de origen natural o antrópico. Por ello el Proyecto de Ley también establece la contribución en el agua de la Autoridad Marítima con todo su personal y equipo a la Autoridad Nacional de Gestión de Riesgos y de una manera emergente y debidamente planificada. En la diapositiva dieciocho, por favor. Hablamos del título quinto, la Protección Marítima en los Espacios Acuáticos, Neutralización de Actividades Ilícitas y Contribución a la Gestión Ambiental. Como ya se mencionó la neutralización de las actividades ilícitas en el mar, ríos y lagos navegables es de vital importancia para el País, así como nuestros conciudadanos necesitan sentirse seguros mientras navegan, por tanto los órganos que ejercen el rol de Policía Marítima deben contar con el amparo legal que faculte adecuadamente su accionar. En este contexto debemos ser conscientes que no es una tarea fácil al contrario nuestros marinos entregan hasta su vida para proteger que las actividades marítimas se ejecuten con la debida seguridad, la superficie marítima es gigante cada una de ellas con sus propias características y gobernanzas, por tanto dificulta el monitoreo de buques y se debe utilizar los medios de prueba necesarios y se debe hacer cumplir con el ejercicio de los derechos de Estado riveroño, para ello está establecido el derecho a la visita a embarcaciones dudosas y de ser necesario cumplir con el uso progresivo de la fuerza, así mismo, la Autoridad Marítima debe contribuir con la Autoridad Nacional Ambiental, la misma que se vale de los órganos que ejercen el control



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

para poder cumplir con sus obligaciones en el agua, por ello el Proyecto de Ley norma esta contribución mediante acciones coordinadas entre las dos autoridades permitiendo la protección, control y preservación del ambiente y uso sostenible. Siguiendo diapositiva, por favor. Hablamos del título quinto Contravenciones Administrativas en los Espacios Acuáticos, vale decir que este Proyecto de Ley se enmarca únicamente, repito se enmarca únicamente en el ámbito administrativo y conforme a la Constitución y demás normas vigentes, sus procedimientos de sanción, impugnación y prescripción se encuentran sujetos y alineados a estas normas, es así como en el caso de un delito me refiero al ámbito penal como ya lo anunciamos anteriormente quienes ejercen la Autoridad Marítima están obligados a entregar a los involucrados a las autoridades competentes como es la Fiscalía y la Policía Judicial, en este aspecto el Proyecto de Ley contiene conceptos como responsabilidad solidaria y criterios para ejecutar las sanciones promoviendo un ambiente de justicia y evitando abusos de autoridad, un punto importante a destacar es que las sanciones administrativas han sido actualizadas y normadas bajo el principio de proporcionalidad siendo divididas en cuatro clases, las tres primeras sancionadas económicamente con salarios básicos unificados, siendo la tercera sanción la que fluctúa entre diez y cien salarios básicos unificados como consta en la diapositiva, siendo la cuarta sanción referente al vertimiento de hidrocarburos con sanciones que van desde la suspensión temporal hasta la suspensión definitiva de la matrícula, no nos olvidemos que actualmente existen sanciones que van desde los diez centavos de dólar hasta los cuatro dólares, situación que permite el abuso de quienes están acostumbrados a infringir la Ley en el mar, ríos y lagos navegables siendo por tanto, indispensable la modernización de este Proyecto de Ley. La siguiente, por favor. Finalmente llegamos a las



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Disposiciones Generales Transitorias y Derogatorias. En la pantalla, es la veinte, por favor, la siguiente, por favor. En la pantalla podemos observar cinco Disposiciones Generales, cinco Transitorias y una Derogatoria del Proyecto de Ley, destacando lo que se estaba solicitando, que en la quinta Disposición se hace mención a que el título de Oficial Mercante sea reconocido como título de tercer nivel por parte de las autoridades competentes en el ámbito educativo, es decir la Senescyt. La siguiente diapositiva. Gracias por la atención, si, gracias, gracias a ustedes compañeros asambleístas por vuestra amable atención al tratarse de tan imprescindible Proyecto de Ley en su primer debate, la Comisión de Soberanía, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral presidida por el compañero Fernando Flores está dispuesta a recibir las observaciones que sean legales, honorables y pertinentes para el mejoramiento o perfeccionamiento de su contenido con sentido patriótico, debo agradecer a usted señor Presidente, por concederme el tiempo necesario y a todos los compañeros asambleístas por la atención brindada a mi exposición y resalto que este Proyecto de Ley es fundamental para el desarrollo marítimo del País, la seguridad del comercio marítimo, la pesca, el control de la soberanía marítima y la defensa de los intereses nacionales. Gracias, señor Presidente, señores asambleístas. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias a usted, legislador Yandún por su exposición como Ponente de este Proyecto de Ley en el primer debate, abro el mismo, el debate con la participación de la asambleísta Elizabeth Cabezas, tiene usted la palabra. -----

LA ASAMBLEÍSTA CABEZAS GUERRERO ELIZABETH. Muchísimas



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

gracias señor Vicepresidente Encargado de la Presidencia, un saludo cordial a todos los señores asambleístas y un saludo también a quienes en minutos anteriores han hecho su comisión general expresando sus preocupaciones, sus puntos de vista, pero sobre todo sus observaciones a esta importante propuesta. En septiembre del dos mil dieciocho propuse y acogí con mucho entusiasmo la propuesta del Proyecto de Ley de Navegación que hoy esta Comisión la de justamente Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad está presentando para el primer debate. Definitivamente llevo en las venas la sangre naval de mi padre el contralmirante Napoleón Cabezas Montalvo que desde muy pequeña nos enseñó a mirar el agua territorial como la maravillosa extensión líquida de la Patria, a valorarla y a cuidarla como uno de nuestros recursos más valiosos y sobre todo a entender lo complejo que implica justamente este tipo de manejos y la importancia de este recurso. Aprendí de él, a respetar y admirar el duro y peligroso trabajo del humilde pescador artesanal y a comprender la trascendente labor que realiza la Armada del Ecuador a la que él se perteneció durante cuarenta años de su vida, esta Institución garante de la soberanía, vigilante de la seguridad y custodia de la Ley de las Aguas Territoriales, noble Institución símbolo de muy altos valores éticos y cívicos que hoy celebro y a quien hoy saludo con respeto y admiración. Para abordar el debate de este Proyecto debemos comprender la dimensión productiva vinculada a los espacios acuáticos del País, las industrias, las familias y todas las actividades económicas y el patrimonio natural y cultural que dependen del mar y de los ríos y consecuentemente entender la urgencia de garantizar las mejores condiciones de la seguridad y gestión adecuada de estos espacios, el perfil costanero ecuatoriano tiene una extensión de aproximadamente dos mil ochocientos sesenta kilómetros lineales, que



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

incluyen costas exteriores e interiores, en este borde costero descargan setenta y dos de las setenta y nueve cuencas hidrográficas del País, con un aporte de alrededor de ciento diez billones de metros cúbicos de agua dulce a la vertiente del Océano Pacífico. Ecuador Continental explota al menos ciento dieciocho especies marinas a escala industrial y artesanal, y realiza el noventa por ciento de sus exportaciones por transporte marítimo, es por ello, que los puertos por donde se moviliza la carga petrolera, minera, pesquera y agrícola deben tener toda nuestra atención. La población en la faja costera crece de manera acelerada y demanda espacios habitacionales, servicios básicos y recursos y a la vez impulsa el desarrollo de importantes actividades y de infraestructura, pero todo esto también determina un crecimiento de las problemáticas específicas de las actividades humanas en las costas marinas y de los ríos especialmente. Conocemos bien la dura realidad de los pescadores artesanales, camaroneros y otros sectores afectados diariamente por la inseguridad y la piratería, sabemos que es necesario respaldar a quienes luchan diariamente en el agua contra el narcotráfico y la delincuencia, es urgente fortalecer a quienes investigan y protegen nuestras reservas biológicas y patrimoniales y también contribuir a la modernización y mejor gestión de nuestros espacios fluviales y marítimos, tenemos que entender las complejas amenazas a nuestros recursos como es la pesca indiscriminada y a gran escala de flotas extranjeras en las fronteras marinas. Por ello, el objetivo de esta Ley que ha sido ya expresado por el Ponente, el general René Yandún, a quien agradezco por la exposición realizada es justamente regular y garantizar la defensa de la soberanía y la integridad territorial en los espacios acuáticos nacionales, la protección de los derechos que salvaguardan la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación y la protección marítima, prevenir y



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

controlar actos ilícitos en coordinación con las instituciones encargadas de preservar los recursos marinos. El Proyecto configura un Sistema de Organización Marítima Nacional determinando como el conjunto de instituciones por medio de las cuales el Estado ejerce soberanía en los espacios marítimos jurisdiccionales y en los espacios más allá de la jurisdicción nacional. Está conformado por diferentes instituciones y entidades con competencias en las distintas acciones que se ejecutan en estos espacios tanto marítimos y fluviales, nacionales y respetando además las atribuciones, funciones y competencias de cada una de ellas. Regula a la Policía Marítima encargada del control de la seguridad del transporte marítimo y de los espacios subacuáticos para salvaguardar la vida humana en el mar. La seguridad de la navegación, control de la contaminación, pero sobre todo lo más importante el tema ambiente y marino, la prevención y neutralización de los actos ilícitos en los mares y en los espacios acuáticos, así como la aprensión de las personas que cometen delitos, el control de estas actividades de exploración y explotación de recursos no vivos de las especies acuáticas entre otras acciones. La Comisión ha incluido en el Proyecto, el Sistema, al Sistema de Educación, a la Secretaría de Educación - Senescyt y al Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos con criterios que considero trascendentes para garantizar sus dimensiones en un mayor alcance y concepto integral en el tema de desarrollo. En el sistema se regulan también los servicios marítimos de respuesta a emergencias liderado por el Comando de Guardacostas, el Servicio Hidrográfico ejercido por el Instituto Oceanográfico y Antártico de la Armada del Ecuador y la formación, capacitación y perfeccionamiento de la gente del mar a través de la Escuela de la Marina Mercante Nacional financiados a través de recursos asignados por el presupuesto del Estado y con las establecidas



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

tasas de conformidad a lo que la normativa así establece. Regula los órganos que ejercen la jurisdicción administrativa estableciendo dos importantes niveles, las capitanías de puerto y el jurado de capitanes, y en apelación la Dirección Regional y Nacional de los espacios acuáticos según sea la naturaleza de la infracción. Otro punto importante en el Proyecto de Ley es justamente la navegación, para tal efecto se indica que la Fuerza Naval del Ecuador a través de cada Capitanía de Puerto tendrá a su cargo el régimen de propiedad naval incluyendo los contratos de fletamento por viajes, por tiempos y a casco desnudo de las naves. También es importante la regulación de la actividad en los ríos de la región Amazónica a través del control de las embarcaciones y la actividad de la navegación mediante un sistema de comunicación eficiente y un control georreferenciado de las naves durante horarios seguros y una adecuada señalización fluvial, lo cual permitirá una asistencia oportuna al transporte de carga o de pasajeros. El Proyecto de Ley establece la gestión de seguridad de la navegación en este se configura el Sistema Nacional de Seguridad de Navegación, cartográfica y de ayudas a la navegación como cumplimiento de los compromisos internacionales con la finalidad de permitir a la Autoridad Marítima ejercer el control de las embarcaciones de bandera nacional monitoreando su ubicación permanentemente y brindar la seguridad de la navegación manteniendo actualizadas las publicaciones y cartografía náutica, así como el correcto funcionamiento de los foros y las boyas y se regula también las actividades, búsqueda y salvamento marítimo. En cuanto a la protección marítima en los espacios acuáticos el Proyecto establece a la Autoridad Marítima a través de la Dirnea como responsable de las actividades de protección marítima y como Entidad que establece los niveles de protección marítima a nivel nacional, zonal y local. Por otra parte, la Ley



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

determina la coordinación, contribución de la Autoridad Marítima con la entidad rectora de la Gestión de Riesgos frente a emergencias naturales o antrópicas en los espacios acuáticos. Debo señalar que el Proyecto de Ley original que presenté contiene un apartado sobre prevención y control de la contaminación ambiental marítima que no ha sido considerado por la Comisión en este informe pero que considero de gran importancia retomarlo en la medida en que regula el ¿cómo debe suceder esta prevención y control en los mares? Finalmente se establece el capítulo de las Contravenciones Administrativas en los espacios acuáticos, señalando que las mismas serán juzgadas por el capitán de puerto y por el jurado de capitanes, de esta manera se determinan los tipos de sanciones y la clasificación de estas en primera, segunda y tercera clase conforme a la gravedad del hecho y las circunstancias del mismo; cabe indicar, que estas contravenciones son independientes de los aspectos penales que pueden circunscribirse en un determinado evento, para lo cual se establece el oficio correspondiente y las acciones legales pertinentes, las contravenciones son de naturaleza técnico-administrativa marítima y han sido actualizadas conforme a los nuevos escenarios que contiene la actividad de la navegación y principalmente se orienta en un modelo preventivo para evitar incidentes marítimos o el cometimiento de ilícitos, se establece la forma, imposición de sanciones, prescripción de las mismas y las instancias de impugnación a fin de armonizar con el derecho al debido proceso constitucional. Colegas legisladores, saludo primero la voluntad de la comisión de haber impulsado esta importante Ley y de llegar hasta un primer debate, espero que los tiempos nos permitan dejar aprobado este documento que será fundamental y de mucha utilidad para las Fuerzas Armadas, esta voluntad definitivamente es importante y la patria así lo requiere.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Agradezco el trabajo prolijo y riguroso de la comisión y toda la estructura que se ha mantenido de esta propuesta que originalmente fue enviada como lo dije al inicio en septiembre del dos mil dieciocho, les convoco a todos ustedes, compañeros asambleístas, para un debate productivo sobre este importantísimo proyecto que responde a demandas ciudadanas concretas que fortalecen nuestra soberanía y además potencia el desarrollo en un área importantísima y riquísima como es los mares de nuestra patria. Muchísimas gracias, señoras y señores asambleístas y señor Presidente por darme la palabra. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Gracias a usted, asambleísta Cabezas, un gusto, por supuesto. Continuamos con el debate tiene la palabra el legislador César Carrión. -----

EL ASAMBLEÍSTA CARRIÓN MORENO CÉSAR. Gracias, señor Presidente, señoras y señores asambleístas, buenas tardes, buenas tardes a quienes también estuvieron pendientes y quienes participaron, fueron recibidos en Comisión General y a todos quienes sintonizan a través de las redes sociales y los medios de comunicación esta importante sesión y este proyecto también que tiene que ser importante. Con muchas interrogantes enfrente Yo a este primer debate del Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad, Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos, he sido muy crítico tanto del proyecto como del proceso adoptado por la comisión, un proceso atípico sin las formalidades que deben existir para su tratamiento en la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral de la cual soy parte integrante, la Ley en mi opinión, ya lo han dicho otros que me precedieron en la palabra



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

también no merece el título que ostenta Ley Orgánica, en esencia es una Ley de operaciones de la fuerza naval, ya que la entidad rectora viene a ser de la Armada Nacional, el Ministerio de Defensa, le revistieron de un carácter orgánico a pesar de que no regula la organización o funcionamiento de una entidad o materia creada por la Constitución, tampoco regula el ejercicio de los derechos y garantías constitucionales, esta Ley que trata sobre la gestión de la seguridad y la protección marítima y fluvial, no se enfoca en los artículos de jurisdicción y competencia y sobre todo de la misión que tiene en este caso Fuerzas Armadas en el artículo ciento cincuenta y ocho y que debe haber una coordinación con temas de seguridad en el artículo ciento sesenta y tres que tiene la misión la Policía Nacional, donde ahí sí, se consagran los roles de cada uno en cuanto a las competencias. Le revistieron de un carácter orgánico a pesar de que como ya he manifestado no señala, no regula una sola organización. Por lo tanto, mientras la Ley concentre todos los temas en una sola institución, solamente va a empeorar la articulación institucional que genera espacios de confusión para su implementación, ya lo expresó la señora subsecretaria de transportes de puertos; en todo caso, a pesar de que apenas se refiere en un párrafo en la exposición de motivos, así como solo un considerando en torno a la policía marítima en todo el articulado de ciento cuarenta y cuatro artículos apenas hay un artículo relacionado con la policía marítima, con diez, once numerables y se lo menciona en el artículo once y ciento doce apenas solamente nombrándolo, eso es todo y sin embargo, se le deroga al Código de Policía Marítima, no creo que sea tan lógico derogar todo un código para nombrarle en un solo articulado, a pesar de que se refiere apenas a este párrafo la exposición de motivos, y solo se han mencionado en este ámbito para finalmente pues en este primer informe



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

sorpresivamente no menciona a los comentarios en la mesa técnica contrarias a la línea discursiva de las autoridades de la comisión, la cual se realizó el veintidós de enero del dos mil veintiuno, entre ellas se omitió las opiniones vertidas de la subsecretaria de puertos, María Verónica Alcívar, por el doctor Héctor Tapia de la Universidad Central del Ecuador, del capitán de marina mercante Víctor Córdoba, del doctor Leónidas Villagrán que expresó claramente, que es un constitucionalista, expresó claramente las diferencias de lo que es y lo que se refiere la Constitución y su aplicación, tampoco y nunca se convocó a pesar de que yo insistí de manera reiterada que se convoque a la señora fiscal general, al ministro de Gobierno, al comandante de Policía, la Policía especializada en investigaciones, a la Policía de antinarcóticos, a la central de inteligencia estratégica, al propio ministro de transportes, nunca se dio eso, el Código de Policía Marítima se inspiró hace cincuenta años, ahí se dio el inicio del jurado de capitanes por ejemplo esa figura donde ya se debe actualizar, debe haber una junta de apelaciones integrados quizás con un representante a la marina mercante, un representante de la armada nacional, un representante del ministerio de transportes, ahí puede ser imparcial ese jurado, pero sin embargo, se ha mantenido, no ha cambiado, siguen las mismas y quizás con ciertas variaciones las sanciones, yo he sido muy enfático en mencionar que esta figura genera un conflicto de interés flagrante, ya que aquellos que regulan, controlan, simultáneamente administran un régimen también sancionan, es decir otorgan al capitán de puerto y al jurado el rol de juez y parte, además la conformación y el procedimiento del jurado de capitales debería constar en una Ley y no en un reglamento, invocando a la Constitución en los artículos que ya he mencionado se debe redefinir desde el artículo uno referente al objeto de este Proyecto de Ley o esta Ley lo rige Fuerzas



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Armadas exclusivamente para temas de seguridad y de defensa de acuerdo a la Constitución, la integridad territorial o tenemos otro tipo de Ley. En el artículo dos, por ejemplo, se refiere al ámbito de aplicación y se dice que la Ley solo aplica a buques nacionales, sin embargo, se incluye un ítem llamado ámbito real, según el cual aparentemente se incluyen artefactos navales con otras banderas. es decir confusiones que no suman valor a una Ley que debería tener una claridad, se menciona reiteradamente a la marina mercante, a la gente de mar, pero para los fines consiguientes no tienen ninguna prerrogativa que merezca una inclusión por lo menos, siguen siendo dependientes, la marina mercante una institución privada diría yo, sigue siendo dependiente de la armada nacional y todo el personal operativo de la armada debería estar trabajando en policía marítima en sus embarcaciones propiamente y no estar en la parte administrativa, la narrativa de esta Ley se enmarca en alguna parte se dice que el Tratado de Roma para justificar competencias, según la armada solo podría desempeñar la fuerza del naval, sin embargo, yo he revisado este Tratado de Roma, luego de revisar quince artículos de este convenio no menciona en ninguna parte una interpretación de esta categoría para que la armada se haga cargo en este tema, es un intento de estructurar el sistema de navegación marítima nacional creando un cuerpo colegiado de una manera contradictoria, no incluye por ejemplo al ministerio de transporte, ni a la subsecretaría de puertos, el personal de la marina mercante recibe capacitación ya lo habían señalado algunos que fueron recibidos en comisión general, en la escuela reciben capacitación en la escuela que administra la fuerza naval, la misma que otorga los títulos y que no reciben validación, lamentablemente el personal de la marina mercante tendrá que seguir buscando mecanismos de complementación y validación en el exterior



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

como lo hacen actualmente. Lamentablemente digo yo tienen que buscar otros espacios y tener su normativa también propia la marina mercante, en el trayecto del proyecto que envié dos comunicaciones al señor presidente de la comisión, observando y quejándome de las acciones y omisiones a mis observaciones durante el tratamiento de este Proyecto de Ley, no participé yo en la Sesión 138 en la que se aprobó este informe, a pesar de que se pretendió dar a entender lo contrario. Yo sí creo firmemente que la Ley, es y debe ser importante, pero aplicable a la misión y las competencias que cada institución tiene, pero espero que este debate, se tome el tiempo para revisar con el rigor que merece, la fortaleza que hay que dar y que requiere la policía marítima, ese enfoque debe tener, policía marítima como parte de la armada nacional en cumplimiento de la misión constitucional; el resto, entregar certificaciones, capacitaciones o ser juzgadores creo que esa parte no la debe administrar la armada nacional, enviaré nuevamente por escrito mis observaciones a fin de que sean tomadas en cuenta y que podamos hacer una Ley que realmente salga de esos paradigmas de esas tradiciones por más que se ha querido actualizar una Ley seguimos manteniendo las mismas consideraciones y sobre todo por ejemplo, en la conformación del sistema marítimo nacional hay muchos cuestionamientos de su conformación del ente rector, qué mismo es, sobre la defensa o la administración en general, tenemos que cambiar, mejorar esta Ley, en esa línea yo voy a mantenerme y voy a presentar mis observaciones. Señor Presidente, señoras y señores, muchas gracias. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Muchas gracias a usted asambleísta César Carrión. Continuando con el debate otorgo el uso de la palabra al



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

asambleísta Lenin Plaza. -----

EL ASAMBLEÍSTA PLAZA CASTILLO LENIN. Buenas tardes, compañeros compañeras asambleístas, un placer poderles saludar deseando lo mejor para todos en el país, saludos cordiales a través de los medios de comunicación a nuestros hermanos y hermanas en todo el país, a mis coterráneos en la provincia de Esmeraldas. Compañeros la actualización de la normativa que regula las actividades acuícolas y pesquera orientadas al manejo sustentable y sostenible de los recursos hidrobiológicos se realizó a través de la promulgación de la Ley Orgánica para el Desarrollo de Acuicultura y Pesca y publicada mediante suplemento del Registro Oficial número 187, el veintiuno de abril del dos mil veinte, cuanto recordamos esta Ley que nos hacía falta y que ha empezado a dar soluciones en materia de pesca y acuicultura, pero hay que recordar que en la referida Ley se establece entre otras que la autoridad acuícola y pesquera del Ecuador coordinará con las autoridades competentes en materia de seguridad pública para que las actividades acuícolas y pesqueras se realicen de manera segura en el marco del sistema nacional de acuicultura y pesca, dentro del cual se encuentran integradas entre otras la autoridad de defensa nacional a través de la Armada del Ecuador, principalmente cuando las actividades acuícolas, pesqueras y conexas se realicen en los espacios acuáticos, por tal motivo el rol de la Armada del Ecuador es de gran importancia, porque es la responsable de brindar seguridad a la navegación, salvaguardar la vida humana en el mar y respaldar las actividades económicas exclusivas en nuestros espacios jurisdiccionales marítimos, en la actualidad la Armada del Ecuador para el cumplimiento de sus tareas de control y seguridad de los espacios acuáticos nacionales se rige bajo el Código de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Policía Marítima que norma y regula la actividad marítima en el país desde mil novecientos cuarenta y cinco, con reformas en mil novecientos sesenta y mil novecientos ochenta por encontrarse desactualizada dificulta la aplicación de varias normas jurídicas relacionadas con la actividad marítima como lo expliqué anteriormente, pero con las propuestas de esta normativa que contiene el Proyecto de Ley Orgánica de Navegación Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos, conlleva a una armonización de las normas vigentes acordes a la realidad actual, la misma que presentan los siguientes fines: Uno, actualizar las multas a valores que motiven el cumplimiento de la legislación vigente, por ejemplo, en el código de la policía marítima la multa de mayor valor es de veinticinco centavos de dólar, convirtiéndose en un factor que contribuye a un control poco efectivo en los espacios marítimos y fluviales nacionales. Dos, contribuir a la adecuación de las actividades marítimas dentro del marco de los convenios internacionales de los cuales Ecuador es parte. Tres, actualizar las sanciones administrativas a situaciones aplicables a la realidad nacional, otro ejemplo, en el Código de la Policía Marítima en el artículo setenta y ocho se sanciona la vagancia en los muelles y áreas portuarias, lo cual no está acorde en el marco normativo vigente a nivel nacional. Cuatro, armonizar el proceso administrativo, sancionatorio a lo contemplado en la Constitución del Ecuador, Código Orgánico Administrativo y demás normativas vigentes, Código de la Policía Marítima que faculta a los capitanes de puertos a sancionar con prisión por contravenciones lo cual es inconstitucional e inaplicable, dificultando el control de las actividades marítimas y fluviales. Y cinco, fortalecer la organización de la administración marítima en lo relacionado a la seguridad de la vida humana en el mar, seguridad de la navegación, de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

la protección marítima y en la prevención y combate de la contaminación marítima, evitando de esta manera la interferencia o superposición de competencias entre entidades del Estado en el control de las actividades marítimas y fluviales, contribuyendo en la optimización de recursos y a la eficiencia del Estado. Compañeros y compañeras asambleístas, conscientes de contar con un nuevo marco legal en materia marítima a fin de regular apropiadamente los aspectos relacionados con la gestión de los estados de abanderamiento, rector de puerto y ribereño, seguridad de la navegación, salvaguarda de la vida humana en el mar, protección del ambiente marino, prevención y neutralización de las actividades ilícitas en los espacios acuáticos, apoyo a la gestión de riesgo y al desarrollo marítimo, expreso mi total respaldo a la aprobación del informe, claro está con el enriquecimiento que se le dará en los debates respectivos para que en este primer debate del Proyecto de Ley Orgánica y Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial de los Espacios Acuáticos, podamos llevar adelante esta norma que debe convertirse en Ley de la República. Compañeros y compañeras asambleístas, señor Presidente encargado, muchas gracias. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Muchas gracias a usted, asambleísta Plaza. Continuamos con el debate, tiene la palabra el asambleísta Cesar Rohón. -----

EL ASAMBLEÍSTA ROHÓN HERVAS CÉSAR. Señor Presidente, señoras y señores legisladores, muy buenas tardes con todos, gracias por otorgarme el uso de la palabra. Que importante, Presidente, señores legisladores, poder empezar esta tarde con un debate de una Ley que necesita ser remozada, cambiada y mejorada, el Código de Policía



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Marítima que tiene muchísimos años desde su creación necesita ser actualizado, porque el país cambió, cambio en todos los aspectos, creció la flota pesquera, creció la flota atunera, creció la actividad del comercio y creció también las actividades ilícitas dentro del mar que tienen que ser perfectamente vigiladas y sancionadas y donde la soberanía del país no puede estar en juego, por esa razón, señor Presidente, que importante que podamos construir en esta Asamblea una nueva Ley de Navegación que tiene que ver básicamente con un sistema integral, señor Presidente, señores legisladores, una Ley Marítima, un sistema marítimo integral donde hay varios aspectos, está el tema de la navegación, está el tema del comercio, está el tema de la industria, está el cuidado del ambiente y la naturaleza, está el control de las naves y su registro y obviamente, señor Presidente, está la seguridad, las contravenciones y las acciones que tiene que tener este sistema, un sistema complejo, donde hay dos ámbitos que tienen que quedar perfectamente claros y definidos, el un ámbito, que es el ámbito militar que es el ámbito del control de la policía marítima con el Código de Policía Marítima, hoy nueva Ley de Navegación, y el ámbito privado que veo yo con preocupación que hoy se ha confundido con los expositores, porque el ámbito privado está perfectamente establecido o mejor dicho, señor Presidente, voy a utilizar la palabra correcta, el ámbito civil, para diferenciar el ámbito civil y el ámbito militar, en el ámbito civil están todos los operadores portuarios, está toda la carga mercante, están los sistemas portuarios multimodales, está la autoridad portuaria, están las concesiones de puertos públicos y privados, están las políticas que tienen que venir en este sentido para la capacitación y formación de la marina mercante que con justa razón y apoyo, apoyo parte de lo que ellos han dicho el día de hoy en cuanto a su capacitación, a su titulación, a su formación, porque no cualquiera puede



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

subirse a manejar una embarcación, tiene que conocer, hay que saber, un accidente en altamar puede crear gravísimas pérdidas no sólo económicas por el costo de las naves, sino de la gente que muchas veces se muere por accidentes en el mar, por lo tanto pues son los simuladores, es la capacitación, la titulación que hoy tendrá que ser mejorada y garantizada, y garantizada en el país para que todo este amplio grupo de ecuatorianos que están dentro de la marina mercante no solo tengan trabajo, sino que tengan un trabajo, una formación profesional que garantice su aplicación en las distintas actividades que realizan. Pero, señor Presidente, yo me quiero ir ahora al ámbito militar, en el ámbito militar tiene que ver el tema de soberanía, tiene que ver el estado rector de puerto y eso le corresponde al país soberanamente, al manejo del registro de naves a través de las capitanías de puerto, esto es complejo, donde la autoridad el capitán de puerto es generalmente un militar, un miembro de la Armada del Ecuador y como alguien mencionaba entre los interlocutores de esta tarde, señor Presidente, decía, bueno la autoridad marítima, cuál es la autoridad marítima, pues no hay duda, señor Presidente y no nos confundamos que la autoridad marítima es la Armada del Ecuador, esa es la autoridad marítima en el Ecuador y que tiene que estar perfectamente delimitado el ámbito, el ámbito de la autoridad marítima, el ámbito de la Armada del Ecuador, el ámbito de la policía marítima y el ámbito civil en el tema como manifesté hace un momento que tiene que ver con el tema de manejo de puertos, por esa razón es importante, señor Presidente, que esto quede muy claro, el tema de las sanciones es fundamental para todas las actividades incluidas las pesqueras y eso está perfectamente definido en el artículos ciento veinticuatro al ciento cuarenta y cuatro de esta nueva Ley que se presenta, donde se incluyen también sanciones para la flota pesquera



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

ecuatoriana, pero Presidente, yo quiero tocar algo que es fundamental en el Ecuador y que lo hemos perdido en los últimos años y me voy a permitir hablar, señor Presidente, señores legisladores, de la soberanía, de la soberanía; y la soberanía radica no solo en la explotación de los recursos, porque entonces la soberanía uno los principales actores de la actividad económica pesquera que ejerce soberanía en la zona económica exclusiva del Ecuador es la flota pesquera ecuatoriana, sin duda, otra que ejerce soberanía en los mares territoriales, zona económica exclusiva del Ecuador es la Armada del Ecuador, pero a quién le corresponde garantizar la soberanía y la seguridad, al Estado, a las Fuerzas Armadas. Señor Presidente, señores legisladores, la seguridad del Estado ha sido gravemente afectada por actividades ilícitas, por falta de tecnología, por falta de recursos, por falta de orden, por falta de rayar bien la cancha, por eso me atreví a decir hace un momento, señor Presidente, hay un ámbito civil que está perfectamente delimitado en un ámbito militar que tiene que ser debidamente establecido con la responsabilidad, las garantías, los recursos y el apoyo que se tiene que dar a la Armada del Ecuador, y entonces, ¿cuáles son pues?, ¿cuáles son estas grandes sombras que están sobre la soberanía?. Todos los actos ilícitos, la pesca ilegal, el narcotráfico, esto tiene que ser, señor Presidente, señores legisladores, no solo impulsado, apoyado, controlado y vigilado, sino que tiene que ser garantizado, ¿por quién?, por quien tiene los medios, por las Fuerzas Armadas Ecuatorianas y hoy cuando estoy hablando de soberanía, no quiero dejar de comentar, no quiero dejar de comentar, señor Presidente, señores legisladores, lo que pasa también en la violación de los espacios no solo acuáticos, sino en los espacios aéreos ecuatorianos, cuando en el país hay casi tres mil pistas, pistas que no pueden ser controladas, donde aterrizan aeronaves que se dedican a



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

actividades ilícitas del narcotráfico, donde los radares no funcionan y donde no pueden dejar de funcionar y donde la autoridad responsable no puede escudarse en un membrete de aviación civil o de marina mercante, sino que tiene que ser responsable la Fuerza Aérea Ecuatoriana garante de la soberanía aérea del Ecuador y en el caso del mar la Armada del Ecuador tiene que ser el garante de la soberanía y seguridad en altamar. Señor Presidente, no solo estamos hablando de un tema de sanciones, de infracciones, de Código de Policía Marítima, no solo estamos hablando de eso, estamos viviendo más allá de la responsabilidad que tienen que tener las instituciones, en este caso las Fuerzas Armadas Ecuatorianas que tienen que garantizar la soberanía y la seguridad externa del país, la seguridad externa en alta mar la tiene que garantizar la Armada del Ecuador y la seguridad aérea la tiene que garantizar la Fuerza Aérea Ecuatoriana, habrá que pensar más adelante en hacer reformas para que esto quede perfectamente claro y delimitado, el ámbito civil también tiene que quedar delimitado, pero el ámbito militar que garantice la soberanía, que garantice el control y que garantice la seguridad nacional tiene que ser un ámbito exclusivo de la Armada del Ecuador. En tema marítimo, es muy amplio, muy completo, porque viene como dije hace un momento, la nave, el registro de la nave, el arqueo de la nave, la seguridad en la nave, la inspección de la nave, los sistemas de vigilancia de la nave, el control de la navegación de las naves y las infracciones. La infracción, que tienen que estar perfectamente sancionadas, cuando hay accidentes en la mar, que lamentablemente también ocurren, como hay choques en las calles, hay también accidentes de la mar, cuando los barcos no sólo colisionan, sino que también se hunden y a veces se mueren personas. Entonces por esa razón, hay una autoridad en este caso el capitán de puerto qué es del queda el zarpe. Porque aquí hay cosas que están cruzadas, ¿quién da el



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

zarpe de una nave?, el capitán de puerto, ¿por qué da el zarpe el capitán de puerto?, porque esa nave está registrada, ¿por qué está registrada?, porque cumple con la matrícula, con la inspección, con el permiso de tráfico, con el permiso de seguridad, que su tripulación está debidamente carnetizada y está registrada, es decir, todos estos procesos nos lleva a que en el caso de un accidente, sea la autoridad marítima la que tiene que encabezar el jurado de capitanes; ¿Por qué?, porque son los que más conocen, porque son los marinos, porque estudiaron para aquello, no, no. Estoy en desacuerdo, podría ser la posibilidad también que se incluya a un representante de la marina mercante. Pero estos son temas muy calificados, de mucho conocimiento, está el tema de la cartografía, está el tema de la navegación, están los sitios por donde se puede navegar y los sitios por donde no se puede navegar. El sistema es extremadamente complejo. Y por esa razón, creo que los últimos años señor Presidente, señores legisladores, ha faltado, eso, ha faltado control, ha faltado experiencia, ha faltado garantizarle al pueblo ecuatoriano la seguridad, la soberanía y de eso estamos hablando señor Presidente. Por esa razón este es un primer debate, para hacer las observaciones del caso, no se asusten los que comparecieron hoy que si no le dan tomado en cuenta todas sus observaciones. Las Comisiones y el debate legislativo es para ello, para escuchar las observaciones, para mejorar las leyes, para cambiar los artículos, para hacer que las leyes funcionen mejor en el Ecuador. Pero hoy, señor Presidente, tengo que insistir en la necesidad que la soberanía y el tráfico marítimo fluvial nos tiene que garantizar la armada del Ecuador, al igual que el tráfico aéreo nos tiene que garantizar la Fuerza Aérea Ecuatoriana. El Ecuador no puede ser tierra de nadie, ni convertirse en tierra de nadie. Por esa razón esta ley es una oportunidad, para rayar bien la cancha, para hacer una buena ley, para dejar



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

claramente establecido cuál es el ámbito civil y cuál es el ámbito militar.
Señor Presidente, señoras y señores legisladores. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Voy a dar por cerrado este primer debate. No tengo más colegas legisladores inscritos y, en efecto, como ha dicho el asambleísta Cesar Rohón, este es el primer debate y en el segundo debate, podrán participar otros actores y por su puesto permitir las observaciones en el debate a la Comisión correspondiente; Yo mismo lo haré, por supuesto. Siendo así, cierro este debate señores legisladores. Señor Secretario, le pido que continuemos con el siguiente punto del orden del día. -----

V

EL SEÑOR SECRETARIO. Sí, señor Presidente. "2. conocer y resolver sobre el informe que da cumplimiento a la resolución que condena la pesca ilegal de la biodiversidad marina de Galápagos y el mundo". -----

EL SEÑOR RESIDENTE. Procedamos con la lectura del informe correspondiente. -----

EL SEÑOR SECRETARIO. De inmediato, señor Presidente. "Memorando Nro. AN-CSRS-2020-0098-M. Quito, D.M., 11 de diciembre de 2020, Para: Sr. Mg. César Ernesto Litardo Caicedo, Presidente de la Asamblea Nacional Asunto: Informe "Resolución que Condena la Pesca Ilegal de la Biodiversidad Marina de Galápagos y el Mundo". De mi consideración: Con un cordial saludo me dirijo a usted y a la vez me permito manifestar, que por disposición del Asambleísta Fernando Flores Vásquez, Presidente



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

de la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, y dando cumplimiento a la “Resolución que Condena la Pesca Ilegal de la Biodiversidad Marina de Galápagos y el Mundo” aprobada por el Pleno de la Asamblea Nacional el 04 de agosto de 2020 y puesta en conocimiento mediante Memorando Nro. AN-SG-2020-1173-M de 05 de agosto de 2020 a la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, me permito adjuntar el respectivo informe aprobado por el seno de esta Comisión. De acuerdo a la "Guía para Procesos Legislativos durante la Emergencia Sanitaria" enviada por la Secretaría General mediante correo electrónico del 03 de abril de 2020, y al memorando Nro. AN-SG2020-0682-M de 22 de mayo de 2020 firmado electrónicamente por el Prosecretario General Temporal, se adjuntan al Informe los correos electrónicos con la confirmación del voto de las y los Asambleístas. No obstante, debo poner en su conocimiento que el Asambleísta Augusto Espinosa, se ha enviado vía correo electrónico la respectiva solicitud de confirmación de voto, así como los debidos alcances de insistencia, sin tener respuesta alguna de su confirmación de su voto de a Favor. Lo que nos permitimos elevar a vuestro conocimiento, en orden a que se continúe con el trámite previsto en la ley. Con sentimientos de distinguida consideración. Atentamente, Abg. María Teresa Velasteguí Morales, Secretario Relator.

1. Objeto del Informe. El presente informe tiene como objeto investigar, analizar y convocar a las autoridades pertinentes, según el mandato contenido en la “Resolución que condena la pesca ilegal de la biodiversidad marina de Galápagos y el mundo”, aprobada por el Pleno de la Asamblea Nacional, en sesión del cuatro de agosto de 2020.

2. Antecedentes. El 04 de agosto de 2020, el Pleno de la Asamblea Nacional de conformidad con sus atribuciones



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

resolvió aprobar la “Resolución que Condena la Pesca Ilegal de la Biodiversidad Marina de Galápagos y el Mundo”. Mediante Memorando Nro. AN-SG-2020-1173-M de 05 de agosto de 2020 se pone en conocimiento de la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral la, “Resolución que Condena la Pesca Ilegal de la Biodiversidad Marina de Galápagos y el Mundo”. Mediante Memorando Nro. AN-SG-2020-1251-M de 13 de agosto de 2020, suscrito por el doctor Javier Rubio Duque, Prosecretario General Temporal de la Asamblea Nacional, en el cual pone en conocimiento de la Presidencia de la Comisión Especializada Permanente, “el oficio No. FGE-DSP-2020-003180-O de 11 de agosto de 2020, ingresado mediante correo electrónico el 12 del mismo mes y año, y suscrito por la doctora Diana Salazar Méndez, Fiscal General del Estado. En referencia al oficio No. AN-SG-2020-0452-O de 05 de agosto de 2020, mediante el cual se remitió la Resolución RL-2019-2021-073, denominado “Resolución que Condena la Pesca Ilegal de la Biodiversidad Marina de Galápagos y el Mundo”, aprobada por el Pleno de la Asamblea Nacional el 04 de agosto de 2020.” Mediante Memorando Nro. AN-SG-2020-1268-M de 14 de agosto de 2020, suscrito por el doctor Javier Rubio Duque, Prosecretario General Temporal de la Asamblea Nacional, en el cual pone en conocimiento de la Presidencia de la Comisión Especializada Permanente, “el oficio sin nomenclatura del 10 de agosto de 2020, ingresado mediante correo electrónico el 14 del mismo mes y año, y suscrito por la señora Patricia Terán Basso, Vicepresidente por Ecuador y el doctor Eduardo Chilibingua Mazón, Secretario General del Parlamento Andino respectivamente. En referencia al oficio No. AN-SG-2020-0454-O de 04 de agosto de 2020, mediante el cual se remitió la Resolución RL-2019-2021-073, denominado “Resolución que Condena la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Pesca Ilegal de la Biodiversidad Marina de Galápagos y el Mundo". Aprobada por el Pleno de la Asamblea Nacional el 04 de agosto de 2020." Mediante Memorando Nro. AN-SG-2020-1377-M de 26 de agosto de 2020, suscrito por el doctor Javier Rubio Duque, Prosecretario General Temporal de la Asamblea Nacional, en el cual pone en conocimiento de la Presidencia de la Comisión Especializada Permanente, "el oficio No. CNP-2020-278, enviado a esta Secretaría General por correo electrónico el 25 de agosto de 2020, remitido y suscrito por el señor Bruno Leone Pignataro, Presidente de la Cámara Nacional de Pesquería – CNP." Mediante Memorando Nro. AN-SG-2020-1381-M de 26 de agosto de 2020, suscrito por el doctor Javier Rubio Duque, Prosecretario General Temporal de la Asamblea Nacional, en el cual pone en conocimiento de la Presidencia de la Comisión Especializada Permanente, "los oficios Nro. PR-SAP-2020-3202-O y Nro. PR-SAP-2020-3206-O, ingresados a esta Legislatura por correo electrónico el 21 de agosto de 2020, y enviados a esta Secretaría General el 24 del mismo mes y año, remitidos y suscritos por el señor Oscar Alexis Uquillas Otero, Subsecretario de la Administración Pública de la Presidencia de la República del Ecuador." Mediante Memorando Nro. AN-SG-2020-1401-M de 28 de agosto de 2020, suscrito por el doctor Javier Rubio Duque, Prosecretario General Temporal de la Asamblea Nacional, en el cual pone en conocimiento de la Presidencia de la Comisión Especializada Permanente, "el oficio No. MREMH-MREMH-2020-0619-OF de 26 de agosto de 2020, remitido por el doctor Luis Benigno Gallegos Chiriboga, Ministro de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana. En referencia al oficio No. AN-SG-2020-0449-O de 05 de agosto de 2020, mediante el cual se remite la Resolución RL-2019-2021-073, denominado "Resolución que Condena la Pesca Ilegal de la Biodiversidad Marina de Galápagos y el Mundo". Aprobada por el



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Pleno de la Asamblea Nacional el 04 de agosto de 2020.” Mediante Oficio No.10819 de 28 de octubre de 2020, suscrito por el Dr. Íñigo Salvador Crespo, Procurador General del Estado, pone en conocimiento las acciones que ha realizado la PGE en el ámbito de su competencia y las posibles acciones de defensa jurídica que podría seguir dicha institución a nivel nacional e internacional. 2.1. Sesiones de la Comisión. *En Sesión No. 084-2019-2021 modalidad virtual, realizada el día viernes 7 de agosto de 2020, se aprobó el cronograma para dar cumplimiento a la “Resolución que condena la pesca ilegal de la biodiversidad marina de Galápagos y el mundo”. *En Sesión No.086-2019-2021 modalidad Virtual, realizada el día viernes 14 de agosto de 2020, dentro del tratamiento de la Resolución, se realizaron las invitaciones a: Señor Presidente del Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la provincia de Galápagos, Doctor Norman Wray; y, Señor Ministro de Defensa Nacional, General (SP) Oswaldo Jarrín. *En Sesión No. 087-2019-2021 modalidad virtual, realizada el día viernes 14 de agosto de 2020, dentro del tratamiento de la Resolución, se realizaron las invitaciones a: el señor Coordinador Técnico de Control y Regulación Hidrocarburífero-ARC de la Agencia de Regulación y Control de Energía y Recursos Naturales no Renovables, ingeniero José Ignacio Franco Magallanes; y, del señor Director del Centro de Inteligencia Estratégica, Licenciado Juan De Howitt Holguín, Mgs. *En Sesión No. 088-2019-2021 modalidad virtual, realizada el día lunes 17 de agosto de 2020, dentro del tratamiento de la Resolución, se realizaron las invitaciones a: señor Arnaud Peral, Coordinador Residente del Sistema de las Naciones Unidas en Ecuador; del señor Chen Guoyou, Embajador de la República Popular China en Ecuador; y, del señor Ingeniero Luigi Benincasa, Director Ejecutivo de la Asociación de Atuneros del Ecuador “ATUNEC”. *En Sesión No. 089-2019-2021 modalidad virtual, realizada el día lunes 17



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

de agosto de 2020, dentro del tratamiento de la Resolución, se realizaron las invitaciones a: el señor Ministro de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, Embajador Luis Gallegos; el señor Comandante General de la Armada Nacional, Contralmirante Darwin Patricio Jarrín Cisneros; el señor Director General del Instituto Oceanográfico y Antártico de la Armada (Inocar), CPFGE-EM -Capitán de Fragata – Estado Mayor, Johnny Correa Aguayo; y, la señora María Cristina Cely Cajas, Médico Veterinario Zootecnista. *En Sesión No. 091-2019-2021 modalidad virtual, realizada el día lunes 24 de agosto de 2020, dentro del tratamiento de la Resolución, se realizaron las invitaciones a: el señor Chen Guoyou, Embajador de la República Popular China en Ecuador; y, el señor Arnaud Peral, Mgs, Coordinador Residente del Sistema de las Naciones Unidas en Ecuador. *En Sesión No. 092-2019-2021 modalidad Virtual, realizada el día lunes 24 de agosto de 2020, dentro del tratamiento de la Resolución, se realizaron las invitaciones a: Director General del Instituto Oceanográfico y Antártico de la Armada (Inocar), CPFGE-EM -Capitán de Fragata – Estado Mayor, Johnny Correa Aguayo; Señor Viceministro de Acuicultura y Pesca, del Ministro de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, abogado Andrés Arens Hidalgo; y, Señor Presidente de la Cámara Nacional de Pesquería, Bruno Leone Pignataro. *En Sesión No. 095-2019-2021, modalidad virtual, realizada el día lunes 7 de septiembre de 2020 dentro del tratamiento de la Resolución, se realizó la invitación al Señor Marcelo Larrea Cabrera. *En Sesión No. 098-2019-2021 modalidad virtual, realizada el día lunes 21 de septiembre de 2020, dentro del tratamiento de la Resolución, se realizaron las invitaciones a: Señor Director General del Instituto Oceanográfico y Antártico de la Armada (Inocar), CPFGE-EM - Capitán de Fragata – Estado Mayor, Johnny Correa Aguayo; al Señor Comandante General de la Armada Nacional,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Contralmirante Darwin Patricio Jarrín Cisneros; al Señor Ingeniero Iván Fernando Ontaneda Berrú, Ministro de la Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca; y, al Ingeniero Bruno Leone Pignataro, Presidente de la Cámara Nacional de Pesquería o su delegado. 3. Resolución del pleno de la Asamblea Nacional. A los cuatro días del mes de agosto del año dos mil veinte, el Pleno de la Asamblea Nacional resolvió disponer a la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral la siguiente resolución sobre la pesca ilegal en Galápagos, tomando en cuenta que es de interés público la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados. Se condena tanto la pesca no sostenible, ilegal, no reglamentada realizada por buques extranjeros entre la zona económica exclusiva de Ecuador continental y la zona económica exclusiva de las Islas Galápagos, cerca de la Reserva Marina de Galápagos; así como, la tardía actuación diplomática y política de las autoridades involucradas, instándolos a dar inicio a las investigaciones respectivas para determinar procesos de pesca ilegal. Asimismo, se solicita de forma prioritaria que el Ministerio de Defensa Nacional, remita toda la información pertinente a la Presidencia de la Asamblea Nacional para su distribución, sobre la ampliación de la plataforma del Ecuador continental y la plataforma insular de las Islas Galápagos más allá de las 200 millas marinas; así como también, la ampliación las plataformas submarinas de Colón, Cocos y Carnegie. Adicionalmente, se solicita promover el diálogo con el país hermano China, con la finalidad de dar solución inmediata al problema de pesca ilegal que se está realizando cerca al borde de nuestra zona económica exclusiva y de la Reserva Marina de Galápagos; y, el retiro de la flota



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

pesquera de la zona. Se sugiere al Parlamento Andino, la creación de una ley de cooperación entre Ecuador, Perú y Colombia, con el objeto de proteger el corredor marino, evitando el ingreso de embarcaciones extranjeras sin permisos. También, se exige al Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana del Ecuador y a la Procuraduría General del Estado tomar acción para que se dé cumplimiento de la Convemar, a fin de llegar a un acuerdo sobre medidas compatibles de conservación de las poblaciones de peces transzonales, así como las poblaciones de peces altamente migratorios que se encuentran en alta mar junto a la zona económica exclusiva del Ecuador; o, a su vez de transcurridos 3 meses sin llegar a un acuerdo, llevar la controversia ante Sala de Controversias de los Fondos Marinos del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, para la toma de medidas provisionales y la respectiva indemnización. Se ha solicitado la comparecencia de la autoridad de acuicultura y pesca; así como, de Cancillería, del Ministro de Defensa, la Armada Nacional, el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos y al Centro de Inteligencia Estratégica. Se solicita también, realizar un análisis de las consecuencias nacionales e internacionales que implica la pesca que realizan más de 260 buques extranjeros, en los límites de la Zona Económica Exclusiva de las Islas Galápagos, así como las acciones a nivel internacional que el Ecuador debe realizar de manera inmediata para evitar que este tipo de actividades continúen. Estas acciones se encuentran a cargo de la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, con el objeto de dar cumplimiento y seguimiento a la presente resolución.

4. Análisis y razonamiento. 4.1. Síntesis de las comparecencias e intervenciones de los miembros de la Comisión. En Sesión No. 086-2019-2021 modalidad virtual, realizada el día viernes 14 de agosto de 2020,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

dentro del tratamiento de la Resolución, se recibieron las siguientes intervenciones: 4.1.1. Intervención del Presidente del Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la provincia de Galápagos, Doctor Norman Wray: A. Dentro de su comparecencia señaló que, en lo concerniente al trabajo del Consejo de Gobierno de Galápagos, en el marco de sus competencias, se ha llevado una coordinación importante con la Cancillería, Procuraduría General del Estado y el Ministerio de Defensa, las cuales se encuentran trabajando en el ámbito internacional. B. Asimismo, especificó que se mantiene contacto con otras instancias internacionales que tienen relación con las Islas Galápagos y con la Armada Nacional del Ecuador; por ello, el Consejo de Gobierno está enfocado en encontrar un balance adecuado en la preservación del patrimonio cultural de las Islas Galápagos, de áreas protegidas que ocupan el 97% del territorio; y, la diversidad marina que cubre más de 130 mil kilómetros cuadrados. C. Añadió que, se realizan acciones específicas alrededor de la zona económica exclusiva a favor de la defensa en Galápagos, con el fin de sostener y precautelar los intereses de las especies marinas, de su fauna y riqueza ecológica. A su vez indicó que, se mantiene la postura soberana del Estado ecuatoriano en los foros internacionales, y cualquier espacio que necesita ser expuesto a los temas de preocupación a través de la diplomacia. D. Expuso que, han impulsado un trabajo entre la Cancillería, el Consejo de Gobierno de Galápagos y el Ministerio de Producción, para tener el acceso a la iniciativa llamada "Alianza Global por los Océanos", la cual es liderada por Reino Unido, entrando a formar parte como el país número 26 en la iniciativa de fomento e impulso a la protección del 30% de los espacios marítimos. E. Indicó que, el Ecuador ingresa a este proyecto gracias a los foros a favor del cambio climático del año pasado realizados por la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Organización de Naciones Unidas (ONU) y en la Cumbre del Cambio Climático organizados en abril del 2019. F. Expuso que, el Gobierno de Galápagos está participando activamente con la Comisión Público-Privada que se ha conformado por parte del Gobierno Nacional del Ecuador, con el fin de tomar acciones en relación con las flotas pesqueras internacionales, sin distinción de bandera en los límites de la zona económica exclusiva. G. Realizó un énfasis especial en que, es necesaria la alianza global y regional por la protección de las Islas Galápagos y el territorio marítimo; por lo que, en ese sentido, se ha mantenido comunicación con el Ministerio de Ambiente de Costa Rica para tratar temas relacionados con la Migra Vía, siendo un corredor marino entre especies migratorias de Galápagos e Isla de Cocos, con lo que se pretende incrementar la protección de la provincia de Galápagos. H. Expuso que, estas acciones también están asociadas en la captura de un barco frigorífico en 2017 con más de 900 toneladas, en el cual se encontró más de mil tiburones faenados en sus bodegas. En ese caso, se hizo un llamado de atención por parte de la comunidad de Galápagos, exponiendo que toda actividad en el área marítima, debe ser reglamentada y regulada para evitar la afectación inmensa de los recursos naturales. Añadió en su intervención que, se ha impulsado la promulgación de un Tratado de Alta Mar, dentro del marco de las relaciones internacionales, con el fin de forjar acuerdos necesarios para evitar la pesca no legal en aguas internacionales; y, una mejor protección de áreas marítimas, disminuyendo el impacto de la sobrepesca en Galápagos. 4.1.2 Intervención del Ministro de Defensa Nacional, General (SP) Oswaldo Jarrín. A. Inició su intervención señalando que se trabaja en conjunto con la Cancillería para precautelar la soberanía nacional, y haciendo especial énfasis en que el problema que nos atañe, se encuentra



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

directamente relacionado con la ubicación de las Islas Galápagos. B. Indicó que solo el Presidente de la República del Ecuador puede implementar una política exterior; y, tanto Cancillería como el Ministerio de Defensa Nacional, tienen como responsabilidad el aplicar las políticas generadas por el Presidente. C. Manifestó que en un trabajo previo con la Comisión de Soberanía Alimentaria de la Asamblea Nacional, se acordó emitir un pronunciamiento respecto a la ampliación de 40 millas a 188 millas marítimas; no obstante, la Resolución emitida por dicha comisión legislativa fue ampliar todos los sectores de reserva y afirmar que la flota pesquera de bandera extranjera se encuentra ubicada en la zona económica exclusiva; por tanto, expresó su desacuerdo en la actuación de este órgano parlamentario. D. Indicó que el Ministerio de Defensa se centra en la seguridad y visión estratégica del Ecuador, reconociendo que la soberanía es la primacía del Estado, estando a cargo de ella la Cancillería y el mismo Ministerio de Defensa, por tanto, la soberanía nacional es indelegable. E. En ese sentido, indicó que la Cordillera del Carmen que enlaza el Continente con las Islas Galápagos, tiene una extensión de 107 mil kilómetros cuadrados, otra cordillera entre las Islas Galápagos y la Isla del Coco en Costa Rica, con una extensión de 130 mil kilómetros cuadrados, y una tercera cordillera de Colón con 29.300 kilómetros cuadrados, por tanto, las tres cordilleras suman 376.300 kilómetros cuadrados, señalando que en estas cordilleras se encuentra trabajando el Inocar. F. Señaló que la Convención del Mar ratificada por el Ecuador en 2012, determina la zona económica exclusiva continental y la zona económica exclusiva del Archipiélago de Galápagos, dejando entre las dos zonas un corredor de aguas internacionales, siendo el escenario donde se encuentra la flota pesquera extranjera. G. Explicó que los barcos siguen desplazándose por lo que continúa el monitoreo con un



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

avión, corbetas con un helicóptero a bordo y guardacostas oceánicos para que no exista la posibilidad de ingresar a la zona económica exclusiva. Señaló que el criterio del Ministerio de Defensa, ha sido el de establecer un triángulo de seguridad, considerando todos los aspectos que representan una amenaza a la soberanía, tales como, el narcotráfico. H. Mencionó que hace más de un año se ha venido trabajando con el avión P3 en la exploración que realiza las Fuerzas Armadas y dentro de la estrategia de seguridad marítima territorial, donde es necesario integrar los recursos y organización de las Fuerzas Armadas. Asimismo, se refirió al desarrollo de la estrategia de defensa en Puerto Bolívar con YILPORT, POSORJA con DP WORLD y Manta con AGUNSA; tres empresas particulares, para establecer en los puertos una capitania con infantería y guardacostas con capacidad de asegurar el mar. Señaló que, se necesita en las Islas Galápagos y particularmente en la Isla de San Cristóbal, extender el brazo de mar, a fin de que la Fuerza Armada pueda cerrar y ampliar la cobertura de vigilancia y control en el flanco norte y sur de la isla. I. Expuso que el presente esquema se complementa con dos aspectos que corresponden a la Comisión: la Ley de Navegación y el Plan en la Isla San Cristóbal, la cual es utilizar la pista de manera nocturna para el funcionamiento del aeropuerto durante las 24 horas. J. Indicó que, para la construcción de la flota naval, se realizará la Operación Unitas en coordinación de 12 países con Estados Unidos como auspiciante. Añadiendo que, se realizará un ejercicio naval denominado Galapex, el cual ejercerá presencia física de la flota. Señaló que, se encuentra aprobada desde el año anterior la construcción de un buque multipropósito. K. Además expuso que se ha elaborado el proyecto SUTPLA, que se encuentra demorado por las limitaciones de un buque oceanográfico moderno con tecnología que permita realizar la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

investigación de las plataformas submarinas en mejores condiciones, teniendo por objetivo primordial la expansión de la plataforma submarina en 150 millas náuticas. L. Finalmente, señaló que los trabajos pendientes se han reprogramado debido a la emergencia sanitaria, y dejan un saldo de cuatro componentes para el siguiente año: 3 campañas en México, 13 cruceros oceanográficos desde el continente hacia el Archipiélago de Galápagos y el arriendo de un buque pequeño para complementar los trabajos programados. Informó que se ha firmado un convenio con Corea del Sur y dos buques para guardacostas, los cuales se encuentran en posesión del Ecuador, destacando el papel primordial de la soberanía nacional en la conservación de recursos y protección del territorio. En Sesión No. 087-2019-2021 modalidad virtual, realizada el día viernes 14 de agosto de 2020, dentro del tratamiento de la Resolución, se recibieron las siguientes intervenciones: 4.1.3 Intervención de ingeniero José Ignacio Franco Magallanes, Coordinador Técnico de Control y Regulación Hidrocarburífero – ARC de la Agencia de Regulación y Control de Energía y Recursos Naturales no Renovables: A. En su exposición indicó que, es la nueva Agencia de Regulación y Control de Energía y Recursos Naturales no Renovables, la institución que regula y controla los tres sectores estratégicos: hidrocarburos, minería y electricidad. Tiene la función de controlar el expendio de combustibles a nivel nacional, a partir de la vigilancia total de todas las infraestructuras que están debidamente registradas en la institución y que pertenecen a la cadena hidrocarburífera, desde que se explora y explota un campo petrolero, hasta su posterior comercialización en galones de combustibles o en cilindros de GLP de 15 kgs doméstico o industrial. B. Además que la mencionada Agencia, tiene la potestad en conjunto con el Ministerio de Energía y Recursos Naturales no Renovables, para emitir las resoluciones



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

correspondientes, a fin de dar la autorización a las comercializadoras que distribuyen el combustible a nivel nacional; asimismo, las infraestructuras que ameriten también son registradas y autorizadas por esa entidad en todos los procesos realizados en tierra. Mencionó que, cuando el combustible es llevado a altamar existe la coordinación entre la DIRNEA, la Agencia, Petroecuador y el resto de comercializadoras para realizar el monitoreo y la facturación. C. La Agencia da seguimiento y conoce de la participación que tiene cada comercializadora con el tema de combustible en el mar, especialmente el naviero internacional que cuenta con seis comercializadoras; AGNAMAR S.A., COPETROL, OCEANBAT, EP PETROECUADOR, OCEANOIL S. A. y MARSAN. D. Por otro lado indicó que, si se da un caso de comercialización de combustible sin la autorización de la Agencia, se convierte en delito. Cuando se levantan alertas de que alguna comercializadora está realizando un acto ilícito, se coordina directamente con la Unidad de Delitos Hidrocarburíferos Energéticos que son la Policía Judicial (PJ); finalmente señaló que, como agencia no han tenido conocimiento de ningún caso de irregularidad, sin embargo, sí existen denuncias en otros segmentos del mercado, como el vehicular. En Sesión No. 088-2019-2021 modalidad virtual, realizada el día lunes 17 de agosto de 2020, dentro del tratamiento de la Resolución, se recibieron las siguientes intervenciones:

4.1.4 Intervención del ingeniero Luigi Benincasa, Director Ejecutivo de la Asociación de Atuneros del Ecuador "ATUNEC": A. Señaló que, las Organizaciones Regionales de Pesca (OROPs), nacieron del acuerdo de Nueva York y están integradas por los países que tienen intereses pesqueros en un área de altamar. Algunas de estas organizaciones, pueden administrar todas las poblaciones de peces en altamar, porque la zona económica exclusiva la sigue administrando el Estado ecuatoriano.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Esta institución está conformada por países de la región y también por países que tienen determinados intereses en esa pesquería, como por ejemplo la Unión Europea que no es un Estado ribereño, pero tiene presencia por su capacidad adquisitiva. B. Adicionalmente, informó que la Organización Regional de Ordenamiento Pesquero del Pacífico Sur está conformado por la Unión Europea, la República Popular de China, Australia, Chile, Nueva Zelanda, Perú, Cuba, Ecuador, Rusia, EE. UU., entre otros; y que, su conformación se inició en el año 2006 a través de un proceso de consulta. Además, en el año 2009 se adoptó la Convención para la Conservación y el Ordenamiento de Recursos Pesqueros en Altamar del el Océano Pacífico Sur. C. Mencionó que en la Convención Interamericana del Atún Tropical se encuentran países como Canadá, Panamá, China, Colombia, Ecuador, Japón y Unión Europea, siendo su especificidad de la convención, el atún. En el caso de la Convemar señaló que solo hay siete países en el mundo que no han firmado el acuerdo, de los cuales uno de ellos es EE. UU., pero es un caso especial porque este país tiene legislación propia anterior a la Convemar. D. Expuso que, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, es un instrumento jurídico que Ecuador ratificó el 19 de septiembre del 2012, la cual regula todas las actividades humanas en el mar y los océanos, así como facilita la comunicación internacional, promoviendo los usos y fines pacíficos de los mares y océanos; la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, el estudio, la protección, preservación y conservación del medio marino, sus recursos vivos y no vivos. Además que, esta entidad entrega beneficios relacionados con la actividad pesquera; reconoce el derecho de soberanía económica y jurídica de los estados ribereños hasta 200 millas tomada desde la línea base de medición, ratifica la soberanía sobre los recursos vivos y no vivos en las 200 millas, permite extender la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

plataforma continental de las Islas Galápagos a 350 millas, protege los recursos vivos del estado ribereño fuera de las 200 millas con el Acuerdo de Nueva York, protege a los estados en probables litigios con otros estados a través de organismos judiciales creados para el efecto, cuyo resultado se materializa dentro del escenario de los espacios marítimos contemplados por la Convemar. E. Explicó que, la zona económica exclusiva es el área marítima que va desde las 12 millas hasta las 200 millas, hablando de un espacio marítimo de 188 millas, donde el estado ribereño tiene el derecho exclusivo de explotación, concentración y administración de los recursos naturales vivos y no vivos, las aguas adyacentes al lecho marino, al suelo y subsuelo del mar. F. Mencionó que, el control del espacio marítimo de la zona económica exclusiva por ley, lo ejerce única y exclusivamente la Armada del Ecuador. G. El Director de ATUNEC explicó que, el Acuerdo de Nueva York es un acuerdo de aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas relativa a la conservación y organización de las poblaciones de pesca transnacionales y la población de pesca altamente migratoria; este acuerdo se encuentra vigente desde el 11 de diciembre del 2001, además que contempla y apoya la visita a bordo de un barco pesquero que estuviere presumiblemente realizando pesca que atenta a la conservación y ordenación a las poblaciones de peces transnacionales. H. Señaló que de las 200 millas de la zona continental y las 200 millas de la zona adyacente a Galápagos, es donde se encuentra un corredor de alta mar, el cual colinda hasta la frontera y zona económica exclusiva de Colombia, por eso no pueden ingresar esos barcos a dicho espacio. I. Indicó que entre los barcos pesqueros que están registrados en la Comisión Interamericana del Atún Tropical - CIAT, Ecuador cuenta con 218 barcos, EE.UU. tiene 1911, Costa Rica posee 309 barcos, España tiene 135



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

barcos, Panamá con 169 barcos, China con 414 Barcos y Chile con 651 barcos. Todos los estudios que se han hecho en la Comisión Interamericana del Atún Tropical, señalan que no hay sobreexplotación, además Ecuador es un país que por km², posee las mayores áreas protegidas del mundo y en reserva marítima. J. Las flotas atuneras del país pescan en alta mar, donde se abastece el 60% de su pesquería, a su vez, señaló que no hay ninguna prohibición para coger combustible en altamar siempre y cuando se cumplan todos los estándares de cuidado ambiental; indicó que, el Ecuador con atún en red de cerco pesca el 45% de lo que se pesca en el Océano Pacífico Oriental, lo que llevó a que en el año 2019 se capturen 298.741 toneladas. K. Finalmente mencionó que, es importante que Ecuador esté adherido al Acuerdo de Nueva York, a la Convemar y a todos los convenios de la OIT, sobre todo en pesca, que tengan un solo objetivo para establecer una sola línea de acción. En Sesión No. 089-2019-2021 modalidad virtual, realizada el día lunes 17 de agosto de 2020, dentro del tratamiento de la Resolución, se recibieron las siguientes intervenciones: 4.1.5 Intervención del señor Ministro de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, Embajador Luis Gallegos. A. Indicó que, el Ecuador es miembro de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar - Convemar- por lo que cuenta con el respaldo de 168 países miembros, sobre la prohibición de extraer recursos naturales dentro de la zona económica exclusiva por lo que puede exigir a los demás países el cumplimiento de las normas establecidas respecto a la conservación y sostenibilidad de las especies transzonales y altamente migratorias en Alta Mar. En este sentido indicó que, la intención del acuerdo es tratar la biodiversidad marina en aguas de jurisdicción internacional, de modo que una de las intenciones fue extender las zonas protegidas en Alta Mar y que gracias a que Ecuador



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

forma parte de la Convemar cuenta con una protección del fondo marino para resguardar la explotación de los recursos. B. En lo que respecta a la extensión de la Plataforma Continental del Ecuador, expuso que en el mes de marzo del 2013, se firmó un acuerdo de cooperación entre Ecuador y Costa Rica, a fin de establecer las bases científico-marinas para la presentación ante las Naciones Unidas de límites de las extensiones de mar y en noviembre del 2019, se acordó una hoja de ruta con Costa Rica para la presentación conjunta ante la Comisión en diciembre del 2020, así la explicación preliminar está prevista en el año 2022 y la exhibición final a la Comisión de Límites será en el 2026. C. Presentó ante el Pleno de la Comisión, un mapa donde muestra las áreas de la zona económica exclusiva con la proyección de las puntas salientes del continente hacia el oeste. En la Costa Continental Insular se han realizado trabajos de Geodesia, mismos que se han completado al 100%, en cuanto a trabajos batimétricos para la extensión de la Cordillera de Cocos señaló que se continuarán realizando los cruceros necesarios para demostrar la ampliación de la Plataforma Continental en esas Cordilleras y obtener ciertos beneficios en torno al tema. D. Enfatizó que Ecuador fundamenta sus derechos en instrumentos internacionales, como: la Convemar, el Acuerdo de Nueva York, la Convención para la Conservación de Recursos Pesqueros en Alta Mar y el Acuerdo sobre las Medidas del Estado Rector del Puerto. Señaló que, Ecuador propone el manejo sostenible de la diversidad biológica, y que, a pesar de haber asumido sus funciones como Canciller de la República, hace pocos días ha iniciado acciones diplomáticas estratégicas para convocar a todos los países de la rivera del Pacífico Sur. Entre las funciones de la CPPS mencionó que Ecuador considera dos de gran importancia; la primera es favorecer a las partes las medidas de conservación y aprovechamiento de las riquezas marinas;



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

y, la segunda, en cuanto a promover estudios de investigación de orden científico y técnico sobre los fenómenos biológicos que ocurren en el Pacífico Sur. E. Fue enfático en mencionar que, ha mantenido diálogos con los Cancilleres de Chile, Perú, Colombia y Panamá, para el mejoramiento de los sistemas de vigilancia de las actividades pesqueras que se desarrollan en el Pacífico Sur, a fin de prevenir acciones de pesca ilegal y posteriormente, solicitar al Secretario de la CPPS, identificar los mecanismos que permitan fortalecer las capacidades técnicas y tecnológicas de los países miembros para combatir y prevenir la pesca ilegal no declarada ni reglamentada. F. En lo que respecta a las acciones realizadas en el tema que nos atañe en este informe, señaló que el Ministerio a su cargo, en los últimos años ha actuado en distintos foros como estrategia a largo plazo para combatir varios tipos de pesca ilegal que son articuladas con los diferentes Ministerios. En este sentido señaló que, se ha hecho conocer al Gobierno de China que Ecuador hará prevalecer sus derechos sin distinción de bandera. G. Mencionó que Ecuador se adhirió el 11 de agosto del 2020 a la Alianza Global de Océanos, en la que se trabajará en los mecanismos multilaterales para tener países que apoyan este proyecto. Ecuador cuenta con el ofrecimiento por parte del Reino Unido de 500 mil libras esterlinas para que sean utilizadas a nivel mundial, en especial en las Islas Galápagos; y, que se está trabajando en Acuerdos Bilaterales para contrarrestar la pesca no declarada ni reglamentada con Colombia, Perú y Costa Rica. Asimismo, expuso que se ha trabajado con instituciones académicas a nivel nacional e internacional, lo que permitirá la identificación de todos los buques que están en la zona pesquera y que se encuentren en el lugar en total cumplimiento de la normativa vigente, a fin de poder aplicar el derecho de inspección en Alta Mar. H. Argumentó que, se está trabajando



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

dentro de la Organización Mundial de Comercio para la eliminación de subsidios y subvenciones para tratar la sobrepesca. Pues en ese sentido, se ha conformado una Alianza Público - Privada para la defensa de la reserva marina de Galápagos, que tiene por objeto obtener un consenso nacional inclusivo para una propuesta regional que permita ampliar la protección, y utilización sustentable de los recursos marinos de las costas del Ecuador. I. A la par, mencionó que la Comisión Interamericana del Atún Tropical, regula la pesca del atún estableciendo relaciones regionales de ordenamiento pesquero, del cual Ecuador es miembro y previene la sobrepesca en aguas internacionales y tiene estrictos periodos de veda. En este sentido Ecuador ha participado activamente en las reuniones de la OROPS y por lo que país también estará presente en la Cumbre de los Océanos en el 2020 y en la trigésima edición de la Convemar que se dará en Nueva York, mismas que quizá se posterguen para el 2021 por la situación de la pandemia. J. Aclaró que ningún barco ha atravesado la zona económica exclusiva; y, en ese sentido, la Cancillería tomó acciones a nivel bilateral con China, donde se acordó que se requiere una moratoria de pesca extendida a partir del mes de junio y la presencia de barcos de observación con prohibición de abastecimiento de combustible. K. Respondió a las dudas generadas por parte de los legisladores miembros de la Comisión, indicando que apenas ocurrió el incidente en el mes de junio se convocó a una reunión de emergencia con la Comisión del Pacífico Sur, en la misma que se determinó la condena a toda pesca ilegal en el Pacífico Sur Oriental. Además, Ecuador solicitó la presencia de estos países involucrados donde se acordó generar un grupo de trabajo para buscar cooperación internacional y monitoreo constante para prevenir la pesca ilegal en Alta Mar adyacente. L. De igual forma, argumentó que, si el Ecuador no



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

perteneciera a la Convemar, no se hubiera podido detener a la embarcación de bandera China, la cual fue aprehendida por tener 300 especies de tiburones de producto de pesca ilegal. M. No obstante, afirmó que bajo el concepto del mar existe el principio de libre tránsito, por lo que el Estado a través de la Cancillería ha realizado acciones concretas aplicadas en un plan estratégico-diplomático; y, a la par de dichas acciones, se debe apoyar a las Fuerzas Armadas para la protección no solo de la zona económica exclusiva, sino de las zonas aledañas. Además, indicó que, Ecuador debe tener una visión clara de sus intereses para tener un control a futuro, ya que es importante que exista vigilancia sobre los puertos, por lo tanto, es un tema mundial para el cual se buscará el respaldo pertinente para la prevención de problemas futuros. N. Explicó de forma detallada que la flota China posee autorización para pescar calamar gigante, autorización que es emitida por la máxima autoridad de pesca del Pacífico Sur, sin embargo, parte de las limitaciones que tiene la Armada del Ecuador es el ámbito de capacidades y recursos para realizar investigaciones en esa materia. O. Lamentó que no posee información sobre acciones concretas realizadas por las administraciones pasadas de la Cancillería ecuatoriana en torno al tema y a la recurrencia de la pesca ilegal, por lo que sugirió que se debe buscar normativa para controlar y vigilar la zona marina protegida, estableciendo una hoja de ruta que garantice que estos elementos sean manejados por el Ecuador y por países ribereños. P. Además informó que efectivamente parte de la falta de acciones concretas a favor de evitar la pesca ilegal, es que aún dos países del Pacífico Sur no han suscrito el Acuerdo Marco para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos en la Alta Mar del Pacífico Sudeste, "Acuerdo de Galápagos"; y, que en esa misma línea de acción, se encuentra la Cancillería planteando convenios sobre el control de la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

pesca ilegal con Chile, Perú y Colombia, los cuales espera que sean firmados en el menor tiempo posible. Q. Finalizó señalando que Ecuador goza de 200 millas náuticas de extensión alrededor de las Islas Galápagos, lo que le permite una superficie marítima de 1.033.000 kilómetros cuadrados y al extender las tres plataformas alcanza 1.300.000 kilómetros cuadrados, casi 5 veces del territorio nacional por lo que pidió que la vocación marítima se rija por la normativa internacional y los intereses del Estado ecuatoriano. 4.1.6. Intervención del señor Comandante General de la Armada Nacional, Contralmirante Darwin Patricio Jarrín Cisneros. A. Inició su intervención ante el Pleno de la Comisión, explicando las acciones varias que ha realizado la Armada del Ecuador frente a la presencia de flotas extranjeras de múltiples banderas en nuestro territorio nacional. Mencionó que el marco legal adoptado para el cumplimiento de las tareas han sido la Constitución de la República, la Ley Orgánica de la Defensa Nacional, la Ley de Seguridad Pública del Estado, la Ley de Pesca y Desarrollo Pesquero y el Código de Policía Marítimo. B. De esta manera, señaló que la Armada del Ecuador en el año 2017 no contaba con un sistema de localización satelital, por lo que la información de la aproximación de la flota China fue entregada por la marina del Perú, produciéndose así la captura del Buque Chino. C. Señaló que se realizó una primera alerta internacional con Perú y Chile, puesto que la aproximación de la flota fue desde América hacia Galápagos, donde se determinó la existencia de algunas especies de tiburón provenientes de Galápagos haciendo posible la captura y apresamiento de toda la tripulación. D. En el año 2018, señaló que hubo la presencia de 190 buques, no obstante, para dicho año ya se contaba un sistema de localización satelital, lo que permitió prepararse con mayor anticipación y percatarse de la trayectoria de los buques chinos, mismos



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

que estuvieron a 40 millas de la zona económica exclusiva, razón por la cual ya se plantean acuerdos regionales como el Galapex, el cual es un ejercicio de acción frente a la pesca ilegal en el corredor norte y sur de Galápagos. E. En el año 2019, afirmó que se presentaron 245 buques y se observó la presencia de uno con bandera ecuatoriana que daba reabastecimiento de combustible a buques de bandera extranjera para lo que se presentó la respectiva denuncia, ejecutándose también la aplicación de Galapex de manera virtual y teniendo como apoyo a los países de Argentina, Brasil, Perú, Chile y Colombia. F. En el año 2020, la Armada ecuatoriana ha estado presente permanentemente en el área con corbetas y aviones de vigilancia marítima, enfatizando que las áreas de patrulla están frente a la zona económica exclusiva, lo que muestra que ningún buque ingresa a la zona económica exclusiva continental e insular. G. Aclaró también que se visualizó la presencia de la flota China desde el mes de enero hasta el mes de abril, y se realizó la inspección de dos barcos dentro de la zona económica exclusiva, los mismos que estaban aplicando el derecho de tránsito inocente. H. Igualmente, añadió que en este año se tuvo la necesidad de enviar oficiales de enlace con el fin de tener información en tiempo real para estar preparados, y poder movilizar las fuerzas de tarea conjunta cumpliendo con la defensa de la soberanía del país. I. Especificó que este año se tiene prevista la operación Unitax - Galapex, misma que tendrá un componente de ayuda humanitaria en el caso de una catástrofe natural en el litoral continental o en las Islas Galápagos. J. Enfatizó que durante todos estos años no ha ingresado ningún buque pesquero a nuestra zona económica exclusiva; y, señaló que la tarea de vigilancia y control representa un enorme desgaste económico, para lo cual se hizo un llamado de atención a las autoridades competentes a fin de que se asigne las partidas



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

presupuestarias justas y de acuerdo a la actividad que se encuentran realizando. K. Señaló que la Dirección Nacional de Espacio Acuático y el Comando de Fuerza Naval, realizan su trabajo permanentemente los 365 días al año, dando como resultado la detención e inspección de diferentes buques de banderas internacionales. L. Mencionó que se tiene un plan estratégico hasta el 2033, realizando un especial énfasis en que algunos planteamientos de dicho plan no se han cumplido por problemas de carácter económico, y remarcó que se tiene el proyecto del Buque de Investigación Oceanográfica con Capacidad Polar, mismo que será de gran beneficio para las expediciones antárticas y para cumplir con las obligaciones como miembro constructivo del Estado Antártico. También servirá para alertas de tsunamis, fenómenos del niño, calentamiento global, con ello se podrá tener elementos de juicio y datos científicos para argumentar cuáles serían las especies que están en peligro de extinción; además señaló que este buque ayudará a entregar los estudios de la Cordillera de Colon necesarios hasta el 2026. M. Finalizó su intervención añadiendo que los proyectos más importantes, como: la adecuación del Barco Chino, la construcción de un Buque multipropósito, el traslado de dos Patrulleras Oceánicas, la recuperación de las corbetas misileras y la adquisición del Buque de Investigación Oceanográfica, son extremadamente necesarias para que la Armada del Ecuador actúe de manera eficiente dentro de sus jurisdicciones, manteniendo el control tanto en la zona económica exclusiva continental como en la insular. N. Respondió a las dudas generadas por parte de los legisladores miembros de la Comisión, argumentando que nuestra flota pesquera tiene libertad de pescar en la zona económica exclusiva, pero tiene restricciones en la reserva marina de Galápagos, por cuestión de preservación del ecosistema. En el caso de infringirse la misma, se entrega a la tripulación



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

por delito flagrante, y enfatizó su respuesta en que nuestra flota pesquera es disciplinada por lo que no se ha tenido inconvenientes de este tipo, lo que sí ha sucedido con la flota pesquera peruana con la que se ha tomado las medidas adecuadas. O. Culminó la ronda de preguntas, detallando que al respecto del buque ecuatoriano que se encontraba proporcionando combustible a flotas pesqueras, son actividades realizadas dentro del marco de la Ley, puesto que el combustible fue cargado en Panamá y que no se puede detener a un Buque en territorio internacional, por lo que la Armada ecuatoriana al no tener elementos suficientes de que se estuviera infringiendo la norma, no pueden realizar acciones de detención. 4.1.7 Intervención de la señora María Cristina Cely Cajas, Médico Veterinario Zootecnista. A. Explicó que la pesca ilegal es aquella que se da en zonas protegidas con elementos, como: tripulación ilegal, registros ilegales, quebranto de las leyes marítimas naturales y barcos fantasmas, los mismos que realizan la pesca de manera ilegal en la Antártida. En este sentido, mencionó que un barco puede estar representado por una bandera en donde está registrada toda su información y se puede dar el respectivo seguimiento. B. Añadió que otro tipo de pesca ilegal, es la que realizan los barcos asiáticos que ingresan a países en desarrollo, señaló que el Gobierno ecuatoriano cuando detuvo al Buque Chino tenía dentro de sus instalaciones a varias especies, como: tiburones, picudos y albacoras. Por lo cual, aclaró que la pesca ilegal viene de diferentes países y hay que sancionarla incluso si el fraude es interno, por lo que el discurso debe ser consecuente y coherente. C. Señaló que entre el 2014 y 2017 se detuvieron 18 barcos en Galápagos, que llevaban otro tipo de pesca e hizo referencia a la ilegal con bandera ecuatoriana, indicando que hay flota de pesca que tiene un tipo de barcos semiindustriales que hay que regular, por el impacto que pueden causar en la zona marina. En



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

referencia al transbordo indicó que está prohibido en barcos que no son frigoríficos. D. Mencionó que la pesca dirigida puede ser legal e ilegal; es legal cuando se tiene un arte de pesca específico para capturar una especie, como el caso de la pesca del calamar. Mientras que la pesca dirigida ilegal, es la que utiliza un arte no permitido específico para la captura de una especie. E. Señaló que hay que ser claros respecto a la información, por eso indicó que los barcos de pesca de calamar son superficiales por lo que es imposible que produzcan daños al suelo marino y que, además, los mismos cuentan con el arte de pesca específico. F. En esa misma línea, añadió que la flota de pesca en aguas lejanas está conformada por diferentes tipos de barcos, las mismas que vienen desde julio hasta septiembre. Los barcos que se documentaron fuera de la reserva marina de Galápagos son barcos agresivos en su pesca y están diferenciados por números, mismos que suelen realizar la captura de tiburones jóvenes, lo que afecta su reproducción debido a que tardan en llegar a su edad reproductiva. G. Señaló que las diferentes ilegalidades en altamar se detectan mediante las tecnologías como AIS, DMS, imágenes satelitales y embarcaciones que confirmen los datos emitidos por el sistema de vigilancia, los reportes de otras embarcaciones que notifiquen actividad ilegal, a través de la acción de compartir información entre países de la región para poder verificar los antecedentes del barco por medio de seguimientos y documentación para constatar las ilegalidades. H. Por ello, señaló que ha monitoreado la flota que se encuentra fuera de la reserva marina de Galápagos, como es el caso de un RIFER que ha realizado varias paradas sin otros barcos a su lado lo que resulta sospechoso, de esta manera indicó que se debe entender que hay personas que están dentro de los barcos pero que pueden estar en contra de su voluntad, también señaló que hay que dar seguimiento a la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

forma en que los barcos realizan la manipulación de sus desechos, ya que esto puede causar afectación al medio marítimo en que se encuentren y el ingreso a áreas no permitidas es también ilegal. I. Por lo tanto, señaló que la lucha contra la pesca ilegal es un trabajo arduo que se realiza en conjunto en donde la legislación debe ser clara y precisa, con cero tolerancia, donde no se puede esperar que países de la región den el primer paso, además menciona que el sistema judicial debe estar preparado para sobrellevar los delitos ambientales y de alta mar. J. Finalmente, mencionó que se debe dar la ampliación de la reserva marina de Galápagos, debido a que es una zona de reproducción de peces en peligro de extinción y es el inicio de las especies transzonales y transitorias; además considera que se marcaría un aumento en el tema de la pesca, por lo que se necesita asegurar el futuro de las especies marinas asegurando la soberanía alimentaria de su población. En Sesión No. 091-2019-2021 modalidad virtual, realizada el día lunes 24 de agosto de 2020, dentro del tratamiento de la Resolución, se recibieron las siguientes intervenciones: 4.1.8 Intervención del señor Chen Guoyou, Embajador de la República Popular China en Ecuador. A. El Embajador mencionó que el Gobierno Chino ha mantenido contacto con el Gobierno Estadounidense con relación a los barcos chinos en aguas internacionales. Además, destacó la voluntad del Gobierno Chino de trabajar con su contraparte, el gobierno ecuatoriano, manteniendo contactos diplomáticos y técnicos, por lo que en las últimas semanas, a través de estos canales, se ha mantenido reuniones con el Canciller, el Vicecanciller del Ecuador y el Embajador Larrea. Adicionalmente señaló que el Ministerio de Agricultura de China tuvo un encuentro virtual con representantes del Ministerio de Acuacultura y Pesca, Cancillería del Ecuador y el Ministerio de Defensa del Ecuador obteniendo importantes



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

resultados. B. Indicó que China promueve y participa en el desarrollo sostenible de los recursos marinos, con actitud de tolerancia cero para tratar el comercio ilegal de especies en peligro de extinción. C. Señaló que el Gobierno Chino ha establecido mecanismos de coordinación intergubernamental con los países del Pacífico del Este, incluido Ecuador, para fortalecer la protección de especies marítimas. En ese sentido, China aplica un control estricto a sus barcos pesqueros que se encuentran operando en altamar, cerca de la Zona Económica Exclusiva de las Islas Galápagos del Ecuador. D. Señaló que han pedido a los barcos chinos reportar su ubicación a cada hora, siendo un requerimiento más arduo de lo solicitado por los estándares internacionales. Además, se mencionó que se ha informado a los barcos chinos que no pueden entrar a la zona económica exclusiva de las Islas Galápagos ni a la zona de amortiguación, pidiendo además tener distancia con dicha zona. E. Aclaró que, en referencia a las menciones de los medios de comunicación, con base en el monitoreo de barcos chinos, todos se encuentran operando en el Sureste del Pacífico incluidos aquellos ubicados en las Islas Galápagos, y deben usar el sistema de seguimiento, además que ninguno de los barcos ha infringido la ley ni ha ingresado a territorio ecuatoriano. F. Señaló que la mayoría de barcos pesqueros que se encuentran fuera de las Islas Galápagos, son barcos de pesca de calamar que cumplen estrictamente las medidas de conservación de la Organización Regional de Pesca del Pacífico Sur, así también afirmó que el Gobierno Chino ha enviado observadores para mantener un registro y ubicación permanente de dichas flotas. G. Indicó que la otra parte de barcos chinos corresponden a barcos de pesca con palangre para atún, obedeciendo las medidas de conservación y protección de la Comisión Interamericana del Atún Tropical. En ese sentido indicó que las dos Organizaciones



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Regionales mencionadas han publicado el listado de los barcos pesqueros que se dedican a la pesca ilegal no declarada y no reglamentada, donde destacó que en ambas listas no existe ningún barco de nacionalidad china. H. Finalmente, señaló que China cumple con los derechos internacionales, fortalece el control y la administración de sus barcos pesqueros, y, por otro lado, han tomado medidas correctivas para la conservación de los recursos en altamar internacional, además, decidió que han tomado la decisión de aplicar una veda autónoma de septiembre a noviembre en el lado Oeste de altamar de las Islas Galápagos. En Sesión No. 092-2019-2021 modalidad Virtual, realizada el día lunes 24 de agosto de 2020, dentro del tratamiento de la Resolución, se recibieron las siguientes intervenciones: 4.1.9 Intervención del Abogado Andrés Arens Hidalgo, Viceministro de Acuicultura y Pesca en Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. A. Inició su intervención indicando que el tema de la flota de pesca distante en las cercanías de las zonas económicas exclusivas continentales, no es novedad; pero lo preocupante es el número de embarcaciones y los riesgos que pueden representar para el país, su actividad pesquera y sus recursos hidrobiológicos. B. Mencionó que se logró a través de Cancillería, una reunión con la autoridad pesquera de la República Popular de China, la que indicó su predisposición para el intercambio de información sobre la presencia de dichas embarcaciones, así como de las actividades que realizan. C. De acuerdo con el Viceministro de Acuicultura y Pesca, ésta es una situación de derecho pesquero internacional porque se está hablando de actividad pesquera realizada en altamar, en aguas internacionales que son zonas donde la Convemar y el Acuerdo de Nueva York rigen; y, es por esa vía por la que Ecuador debe acudir para defender sus derechos, porque si bien hay libertad de pesca



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

en aguas internacionales, ésta no puede ser sin límites. D. Mediante la información proporcionada por las Fuerzas Armadas a través de sus distintas direcciones, especialmente la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos, se ha determinado que, la mayoría son embarcaciones de la República Popular de China que están registradas y que tienen autorización para pescar, pero existen otras embarcaciones que no se sabe si poseen autorización porque tienen otras banderas como son las de conveniencia de países africanos y de banderas de Panamá, por lo que se están haciendo las consultas respectivas a la Organización Regional de Ordenamiento Pesquero, a fin de establecer si dichas embarcaciones tienen las autorizaciones debidas; o, en caso de que no la tuvieran o estuviesen utilizando un arte de pesca no acreditada, se tendría que presentar la queja respectiva tanto al estado de las embarcaciones como a la Organización Regional de Ordenamiento Pesquero para que éstas se incluyan en los listados de pesca ilegal no declarada y no reglamentada y así prohibir su actividad pesquera en todos los océanos del mundo. E. Indicó que se han planteado soluciones por algunos grupos y la opinión pública las mismas que pueden ser erróneas; en primer lugar, se propone ampliar la plataforma submarina, (tal como lo permite la Convemar) de 200 millas náuticas a 350 millas, pero según el tratado esto genera derechos sobre el subsuelo y el suelo de la plataforma submarina más no sobre la columna de agua y los recursos que en ella se mueve, esto quiere decir que no se puede generar ninguna norma o control adicional sobre los recursos pesqueros que están aprovechando las flotas de pesca distantes; la segunda solución planteada por las organizaciones es aumentar la zona de reserva de las Islas Galápagos y menciona que, tampoco es una solución, ya que la zona de reserva se debería incrementar dentro de las 200 millas que posee Ecuador y el problema



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

existente es fuera de este espacio. Otra de las soluciones propuestas es crear un corredor marino protegido entre las Islas Galápagos y las Islas de los Cocos perteneciente al vecino oceánico que es Costa Rica, pero este espacio queda al Noroeste de las Islas Galápagos y la problemática con la flota de pesca distante se encuentra en el Suroeste y Sureste dependiendo de las épocas de año. F. Señaló que la solución viable al ser un problema de derecho pesquero internacional, es que se trate en los órganos de gobernanza de los océanos de las zonas de alta mar y aguas internacionales, es decir, a través del derecho internacional de mar. Por otro lado, existe la posibilidad de imponer una veda espacial o temporal, debido a que esas flotas pescan en determinado tiempo del año afuera de las zonas económicas exclusivas, con ello se permitiría saber si las actividades pesqueras se realizan dentro del marco legal y que las mismas serán propuestas en la Organización Regional de Ordenamiento Pesquero del Pacífico Sur junto con Colombia, Perú, Costa Rica, Panamá, Chile y EE.UU. G. Explicó que, en aplicación del artículo 21 del Acuerdo de Nueva York, se ha discutido con la República Popular de China, sobre un protocolo de visita e inspecciones a bordo, esto quiere decir que Ecuador tenga la capacidad recíproca de poder hacer visitas e inspecciones a bordo de las embarcaciones de banderas chinas que realicen actividades en las proximidades de la zona económica exclusiva del país y de esa manera poder confirmar que se están cumpliendo con todas las normas de conservación. H. Por otro lado, mencionó que, en tema de soberanía las autoridades a cargo son la Cancillería y las Fuerzas Armadas, pero se han coordinado desde el primer día que se dio esta problemática, comunicación con la República Popular de China, reuniones con la autoridad pesquera y apoyo de dos entidades nacionales. Reuniones regionales con vecinos oceánicos y países miembros de la CPPS. I.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Finalmente indicó que la siguiente sesión ordinaria que se hará, será en enero en Rusia, por lo que se está preparando en conjunto con Cancillería las propuestas de resoluciones para llevar a la reunión. Recalcó que es necesaria la cooperación porque las mociones se aprueban mediante votación y por mayoría en las Organizaciones Regionales de Ordenamiento Pesquero, por lo que debe contar con el apoyo de los países antes mencionados. Sin embargo, por la urgencia, por la relevancia internacional y por lo que representa para el mundo la relación que este tema posee con las Islas Galápagos, se ha tenido muy buen recibimiento y aceptación de la mayoría de delegaciones. 4.1.10. Intervención del Señor Bruno Leone Pignataro, Presidente de la Cámara Nacional de Pesquería. A. Señaló que hay seis actividades que aportan a la balanza comercial y traen las divisas necesarias para mantener la economía como es el banano, cacao, camarón, café, flores y pesca. La pesca representa \$1600 millones de dólares en exportaciones, 108.000 puestos de trabajo, \$142 millones de dólares en promedio de impuestos, los trabajadores que poseen empleo pleno reciben en promedio acumulado de \$20 millones de dólares por participación de utilidades y se contribuye con \$36 millones de dólares en promedio anual a la seguridad social, por lo que es muy importante cuidar de este recurso. B. Además mencionó que cualquier país del mundo que quiera ejercer una actividad de pesca, debe inscribir obligatoriamente sus embarcaciones en alguna OROP que puede ser la del Océano Atlántico, la del Océano Índico; o, la del Océano Pacífico donde se registran tres de esas instituciones (al ser el océano más grande), la OROP del Pacífico Oriental (CIAT), la OROP de Pacífico Occidental (WCPFC) y la OROP del Sur Pacífico (South Pacific). Estas instancias indican las medidas óptimas para que las actividades puedan ser sostenibles. C. Indicó que las 340 flotas chinas, están faenando de forma temporal en la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

zona sureste de Galápagos, ya que el calamar gigante se encuentra ahí, pero conforme pasan los días, este recurso migrará hacia el sur, cerca de las zonas económicas exclusivas de Perú y Chile. Señaló que las flotas que podrían afectar unas 40 o 50 mil toneladas de productos se encuentran fuera de las 200 millas por lo que cuestiona la efectividad de ampliar las millas marítimas. D. Indicó que el atún es una especie altamente migratoria y que solo en la zona económica exclusiva del Ecuador representa aproximadamente del 25% de su población versus el 11% que posee la zona económica exclusiva de Perú y Colombia. Mencionó que las capturas de Ecuador en su zona económica exclusiva, es del 96%; es en el espacio insular lo que demuestra la importancia de sus caladeros para los barcos nacionales y si a los barcos pequeños se les quita ese espacio se pone en riesgo la operación y la sostenibilidad económica. Recalcó que, en el último reporte de la FAO del estado de la pesquería, se dice que el consumo de productos del mar en el mundo está creciendo al orden de 3,1% por año y la población mundial crece al 1,6% por año, sería perjudicial que, teniendo ese mercado, el Ecuador no pueda aprovechar con todos los instrumentos y acuerdos internacionales que posee. E. Afirmó que el Canciller llegó a un acuerdo con el Embajador de China para que sus flotas no pesquen entre septiembre y noviembre al noroeste de Galápagos, pero que son condiciones incoherentes, puesto que en esos meses los recursos estarán más al sur. Que, si bien el calamar es un recurso diferente al atún, debe manejar principios de conservación, así como las flotas del país, las cuales cumplen con los reglamentos estipulados, sin atentar contra los recursos. Hay que buscar que en las OROPs se exija a otras pesquerías en altamar medidas de exigencia similares a las que tiene el país, como la prohibición de transbordos o de interactuar con barcos auxiliares, también que se obligue a que haya



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

observadores a bordo para ver si se están cumpliendo las medidas de ordenamiento, por último, si el recurso del calamar aparece en aguas internacionales pero cercanas a las zonas económicas exclusivas del país tanto insular como continental, se debe estudiar la posibilidad de que se desarrolle una pesquería de calamar gigante como la tiene Argentina y Chile lo cual genera fuentes de empleo y divisas de exportación. F. En Ecuador se está llevando a cabo un proceso, dentro del cual un grupo de empresas están en fases de certificación, haciendo válidos códigos de buenas prácticas, como es el caso de la pesca acompañante, en los barcos de atún los marineros están entrenados para que en el evento de que al hacer un lance caiga en la red un tiburón, tortuga o manta raya los marinos saben el procedimiento para devolver los animales al mar con vida y el socio observador es la WWF una organización importante dedicada al cuidado del ambiente. G. Aseguró que no es una solución crear un corredor marino al norte, tampoco ceder el control de los mares ecuatorianos a una ONG lo cual se volvería un insulto a las Fuerzas Armadas y menos salirse de la Convemar porque la regulación de pesca está dirigida por este convenio del cual son miembros 268 países, lo que podría ser una solución es ceder la institucionalidad del sector pesquero y en eso se está trabajando con la autoridad. H. Finalmente señaló que el sector pesquero ha sido el único que no ha despedido a personal, de forma macro, además que, en tiempos de pandemia cuando bajó el precio de petróleo el sector pesquero ha ampliado sus ganancias lo cual es un efecto positivo para el país, la medalla que poseen es el reconocimiento de los propios trabajadores que en conjunto generan riqueza para el país; el mejor plan social que el gobierno puede proponer para la población es el empleo, ya que con eso la gente se dignifica y por ende ese espacio es el que se debe cuidar. En sesión No. 095-2019-2021, se realizó la invitación



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

al señor Marcelo Larrea Cabrera. 4.1.11 Intervención del señor Marcelo Larrea Cabrera. A. Dentro de su intervención mencionó que es trascendental referirse a los Sistemas de Protección Marítima e hizo referencia a la captura de todo tipo de peces como: es el caso del tiburón ballena esperanza que tenía un dispositivo satelital que permitía hacer el seguimiento de los peces en nuestra zona marítima, y así percatarnos de la pesca indiscriminada. B. Mencionó que Galápagos se enfrenta a un ecocidio debido al peligro inminente que se ha producido, además de la afectación económica producida a la economía del país por más de 10 mil 800 millones de dólares lo que al año bordea los 120 mil millones de dólares. C. Respecto a las declaraciones de los empresarios pesqueros en comisiones legislativas anteriores, donde señalaron que las flotas chinas estarían alcanzando los 9.546 millones de dólares con la extracción de pesca, expuso que el tema radica en dos causas principales, el mar del Ecuador tiene la mayor diversidad genética porque es el mar del centro del mundo donde desemboca la cuenca hidrográfica del Río Amazonas y al Océano Pacífico lo que permite que nuestro mar sea foco de atención de las grandes flotas pesqueras a nivel mundial; y, la segunda causa es la renuncia inconstitucional a la soberanía marítima sobre 188 millas. D. Por ello, a su criterio expuso que se denunció en la Asamblea Nacional la adherencia a la Convemar pueente este instrumento produciría una mutilación de mar territorial además de perder la soberanía de 125 millas marinas, mencionó que la zona exclusiva que otorga la Convemar como son las 188 millas de extensión de mar territorial son aguas internacionales de libre navegación donde Ecuador no tiene soberanía por lo tanto señala que la adhesión a la Convemar es inconstitucional. E. De esta manera hizo referencia a tratados internacionales anteriores que se deben analizar y revisar en este sentido desde 1975, como el tratado



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

del Pacífico que tiene valor universal, además de algunos artículos que evidencian el carácter inconstitucional de la adhesión a la Convemar, puesto que la misma reduce nuestro mar territorial a 12 millas. F. Por lo tanto, la adhesión a la Convemar implica sobreponer su norma por encima a la Constitución de la República, en este sentido hizo énfasis en que las Islas de Galápagos no tienen derecho a mar territorial de la Plataforma Continental por el hecho de ser islas y esto solo le corresponde a los continentes, señaló que la plataforma continental es la continuación submarina de los continentes, por ende, la Convemar no nos reconoce una plataforma que no existe. G. De este modo explicó que el objetivo principal es denunciar la inconstitucionalidad de la Convemar para poder permitir a los países adherentes restituir su soberanía sobre su mar territorial y que se dé un ejercicio pleno de la soberanía del mar territorial del Ecuador. H. Finalmente, respondiendo a las interrogantes generadas por los señores legisladores miembros de la Comisión, explicó que no ha existido una demanda de inconstitucionalidad a la Convemar por la mutilación del mar territorial, por lo que solicitó que se revise la evolución de la legislación marítima ecuatoriana y señaló que es indispensable la denuncia de la Convemar porque es una legislación que mutila el derecho legítimo a tener un mar territorial. En sesión No. 098-2019-2021, modalidad virtual, realizada el día lunes 21 de septiembre de 2020, dentro del tratamiento de la Resolución, se recibieron las siguientes intervenciones: 4.1.12 Intervención del Señor Director General del Instituto Oceanográfico y Antártico de la Armada (Inocar), CPFGE-EM - Capitán de Fragata - Estado Mayor, Johnny Correa Aguayo. A. La Secretaría de la Comisión en más de 3 ocasiones realizó las respectivas invitaciones y solicitudes de comparecencias al Inocar, no obstante, en ninguna de ellas se tuvo respuesta positiva por parte de su representante.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

4.1.13 Intervención del Señor Comandante General de la Armada Nacional, Contralmirante Darwin Patricio Jarrín Cisneros. A. Inició su intervención dando a conocer las acciones realizadas por la Armada Nacional para la adquisición del buque oceanográfico, explicando sus diversas utilidades y a su vez los beneficios futuros del empleo de este. B. Argumentó que el buque ha sido empleado para diversas acciones importantes, en cuanto a delimitación marítima con diferentes países, como Perú y Costa Rica, realizando en la actualidad la definición de la plataforma continental de Costa Rica y del Ecuador, teniendo pendiente una campaña próxima a realizarse dentro del presente año. A su vez se mantiene realizando una ampliación marítima, dentro de las tres cordilleras con el fin de poner bajo la jurisdicción Nacional. C. Dentro del marco legal, la Armada ecuatoriana, ha participado y contribuido en la firma de la Convemar y en la publicación en octubre del año 2012, año que comienza los 10 años de plazo para la presentación de los estudios que detalla en la presentación. D. Explicó que en el Decreto No. 291 del mes de enero de 2018, se establece el límite exterior de la plataforma continental ecuatoriana en el marco de la Convemar, junto con el Ministerio de Defensa, Relaciones Exteriores, Armada Nacional, Dirección General de Interese Marítimos y el Inocar, como miembros ejecutantes, conformando la Comisión Permanente de la ampliación de la plataforma continental. E. Indicó que se ha realizado con el buque Orión un levantamiento de taludes en la zona económica exclusiva insular y en la ampliación hacia el Este, en taludes 1, 2, 3, 4, 5 y 6 como también en la zona económica exclusiva continental en los taludes 9, 10 y 11, estableciendo los pies de taludes, siendo estos la base importante para la medición de la plataforma continental. F. En ese sentido, en la cordillera que orienta a Galápagos hacia el continente, se han realizado 8 campañas



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

con 141 días de trabajo en la mar, levantando 135.000 kilómetros cuadrados equivalentes a 76% de lo planificado, no obstante, por las limitaciones que presenta el buque, teniendo como restante 51 días de trabajo esto debido a un daño en los generadores del buque que ha retrasado el trabajo. G. Además, expuso que se tiene previsto levantar 11.000 kilómetros adicionales, equivalente al 24%, diferenciado en dos campañas para los 51 días restantes de trabajo, en 20 días la primera campaña y en 31 días la segunda, con lo cual se realizará el levantamiento de toda la Cordillera de Carnegie, teniendo pendiente la Cordillera de Colón y parte de la Cordillera de Coco, por lo cual pidió tener en cuenta la distancia por recorrer desde el continente hasta la Isla San Cristóbal, aproximadamente equivalente a 600 millas y 300 millas más de un total en los levantamientos de Colón, una distancia de 1500 km debido a que las Islas Galápagos presenta una logística y condiciones no adecuadas, siendo pues, un trabajo grande, ya que las condiciones del buque Orión, no son las mejores, por lo cual se han realizado dentro de los plazos establecidos y en función de la normativa de la Convemar, para el levantamiento de las zonas antes mencionadas, por lo tanto se estima un 60% de todo, siendo el 53% Colón y un 7% Coco. H. De igual forma, presentó el proyecto Centauro el cual reemplaza al buque Orión, mismo que se inició en el 2017 y se prevé la llegada del nuevo buque a mediados del año 2022, con el cual se trabaja junto con las limitaciones de las áreas presentadas, en la Cordillera del Coco y en la Cordillera de Colón, es así que se ha establecido días de trabajo con los dos buques: 114 días en el presente año, 112 días en el año 2021 y 114 días en el año 2022 y a mediados del año 2020, se comenzó a trabajar con el nuevo buque, de modo que tras los trabajos próximos a realizar, se espera que los mismos se encuentren en perfectas condiciones en el año 2026 para presentar



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

toda la documentación técnica y científica ante la Convemar. I. Mencionó que se ha programado presentar en el año 2022, los estudios iniciales de los levantamientos en las tres cordilleras, lo cual sería una parte mínima de Colon, terminado Carnegie y terminado Coco, presentando una muestra fehaciente, junto con el proyecto de la adquisición del nuevo buque, siendo entregada la data dentro del plazo del año 2026. J. Añadió que el Buque Orión, presenta diversas limitaciones técnicas en los desplazamientos realizados, debido a las largas distancias, ya que se desplaza a una velocidad de 10 km por hora hasta 12 km por hora, con viento y mar favorables, por lo cual para realizar los levantamientos próximos en cada área, se debe contar con la adquisición del nuevo buque, ya que si no se lo hace, los levantamientos estarían terminando en el año 2031, tiempo fuera del plazo establecido para la entrega de la data a la Convemar, teniendo como consecuencia la pérdida de la jurisdicción de los suelos oceánicos. K. El nuevo buque a comparación con el buque Orión, tendrá nuevos beneficios, debido a que se lo puede usar como buque logístico en desastres naturales, también en temas de seguridad al momento de realizar trabajos de navegación, en cuanto a la actualización de cartografía, control de la señalización náutica, también beneficiosos para el apoyo a la investigación pesquera, debido a los recursos pesqueros, no inventariados, a su vez el nuevo buque contará con la capacidad polar para realizar las expediciones antárticas, debido a la obligación de expedición científica en la Base Pedro Vicente Maldonado, en la Antártica. L. Indicó que el proyecto para la adquisición del nuevo buque se ha llegado a materializar debido a que anteriormente no se lo ha llegado a aprobar, en los niveles correspondientes, es así pues, que el 30 de agosto del 2018 se presentó el proyecto al SNNA, solicitando el aval el 24 de septiembre del Ministerio de Telecomunicaciones en el año 2019,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

el aval de MIDENA el mismo año y finalmente la Senplades el 30 de abril del presente año, autorizó la certificación del dictamen de prioridad del buque. Tras los trámites pertinentes, en el año 2019, se obtuvo finalmente la certificación e inclusión en el Plan Anual de Inversión del 2019. M. Añadió que debido a la emergencia sanitaria, el proyecto ha presentado una paralización, ya que el Ministerio de Finanzas dio a conocer al Ministerio de Defensa Nacional, la no asignación de recursos al presente proyecto, ya que se ha desarrollado por parte de la Armada Nacional, esquemas de financiamiento a lo largo del tiempo con respecto a la adquisición del nuevo buque, por lo cual se ha planteado la posibilidad de una alianza estratégica con el Ministerio de Producción y a su vez se ha previsto adquirir préstamos a instituciones privadas del exterior, a países como Alemania y Canadá, los cuales representan garantía de seriedad con respecto a los préstamos. N. También expuso que se han buscado las mejores condiciones para adquirir dichos préstamos, presentando los esquemas de financiamiento y mostrado de manera prioritaria el pago del buque a adquirir, el cual estaría a cargo de la tasa de faros y boyas; ya que el Inocar debido al cobro de cada nave que ingresa a los distintos puertos ecuatorianos, recaudó un promedio de 22 a 23 millones de dólares anuales, haciendo uso de 5 a 6 millones, para el uso de su funcionamiento operativo y administrativo; por lo cual el valor restante en el Ministerio de Finanzas, se pretende sea dirigido por ley a la investigación oceanográfica y seguridad a la navegación, siendo responsabilidad directa del Instituto Oceanográfico de la Armada. O. Añadió que la adquisición del buque solicitado, representa una inversión exitosa por parte del Estado ecuatoriano, debido a las capacidades oceanográficas, hidrográficas y polar tipo Papa Charly clase 7, permitiendo en el verano austral realizar las expediciones antárticas,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

teniendo una longitud total entre 70 y 90 metros, un ancho no mayor de 16 metros, limitaciones establecidas debido a la capacidad de mantenimiento del astillero naval, cuenta también con un calado no mayor de 5 metros por la capacidad de acercarse a ser batimetría en agua sonora, su capacidad de tripulación es de un total de 60 personas, incluyendo los operadores y el personal científico, posiblemente el Instituto Nacional de Pesca o de cualquier organización nacional, como SNNA, investigaciones de la academia que se transporta hasta la Antártida y también en investigaciones marinas podrán hacer uso del mismo; la velocidad máxima con la que cuenta es de 14 nudos, contraria al de buque Orión, el cual cuenta con 6 nudos, es decir 10 km por hora, por lo cual con el nuevo buque, se llegaría a duplicar esa velocidad, al menos a 10 nudos, posee una autonomía de 45 días, de acuerdo con el perfil de operación, por lo cual el buque está al servicio ecuatoriano. P. Argumentó además que se han establecidos laboratorios de oceanografía, química, física, meteorológica, ambiental y geología, para la extracción de material que se encuentra en el suelo y en el subsuelo marino, material que es propicio para realizar los estudios correspondientes y a su vez se cuenta con salas de hidrografía, geofísica, procesamiento, almacenamiento de datos y de operaciones. Q. Por ello, se espera que con la nueva ejecución de los estudios necesarios se perdería la posibilidad de incrementar la plataforma continental hasta las 350 millas que establece la Convemar, por lo cual es necesario conocer la extensión antes mencionada, hace referencia al suelo y subsuelo marino, es decir plataforma continental, no referente a la columna de agua ni de los recursos que se encuentran dentro de esa columna de las 150 millas adicionales. R. Finalmente, mencionó la importancia del nuevo buque, al momento de la extensión de la plataforma continental en las plataformas



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

de Coco y Colón, donde se encuentran la mayor parte de territorio que se solicita incrementar, a su vez la proyección del Ecuador en cuanto a la Antártida será muy importante pues permitirá desarrollar diversos estudios marinos, de acuerdo a los patrones internacionales enfocados al conocimiento y aprovechamiento a los recursos naturales que poseen los mares y por lo tanto los suelos marinos, por lo cual la asignación económica de los valores de faros y boyas, será suficiente para la adquisición del nuevo buque, por lo cual, se recomienda gestionar mediante diversos mecanismos permitidos por el Estado, la adquisición del buque oceanográfico en beneficio del Estado ecuatoriano. 4.1.14 Intervención del Señor Ingeniero Iván Fernando Ontaneda Berrú, Ministro de la Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. A. Inició su intervención manifestando el apoyo del Ministerio de la Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, a los argumentos presentados por parte de la Armada General, por lo cual mencionó algunos argumentos a favor de la nueva adquisición del nuevo buque oceanográfico. B. Como primer punto dio cuenta de la importancia de este nuevo buque y en los nuevos estudios para la ampliación de la plataforma continental ecuatoriana, más allá de las 200 millas náuticas, ampliación que permitirá de manera favorable extender el territorio marítimo nacional, en más de 260.000 kilómetros cuadrados, lo cual representa la adquisición de otro territorio ecuatoriano en la plataforma, ya que Ecuador adquiriría soberanía única sobre los recursos minerales albergados en el suelo marino, recursos que al ser utilizados, generarán nuevas fuentes de ingresos y por lo tanto nuevas plazas de trabajo. C. Como segundo punto a tratar, mencionó que el equipamiento del nuevo buque será importante para la investigación oceanográfica requerida y para la gestión de amenazas naturales de origen marino, como para los



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

fenómenos naturales de los cuales Ecuador permanentemente se encuentra expuesto, por lo cual la información obtenida sería crucial, para mitigar el impacto causado por los fenómenos naturales. D. A su vez la investigación es un instrumento aliado para el sector pesquero, ya que un buque oceanográfico, permite llevar a cabo estudios requeridos para optimizar el uso de recursos pesqueros dentro y fuera de la zona económica exclusiva, siendo estos estudios, de temperatura, salinidad, oxígeno disuelto, turbiedad, fluorescencia del agua que permite analizar la dirección y características de las corrientes marinas realizando observaciones meteorológicas y permitiendo una mejor gobernanza de los espacios marinos, establecimientos y áreas de pesca y afectaciones, en los recursos de interés comercial, por efecto del cambio climático; ya que es fundamental garantizar la sostenibilidad de la pesca, siendo el tercer producto de exportación nuevo petrolero que provee trabajo a más de 100.000 ecuatoriano y además generan más de 1,600.000.000 dólares de divisas anuales. E. Como tercer y último punto, expresó que la capacidad de navegación, que presente el nuevo buque en aguas antárticas podrá ser empleado para el traslado del personal técnico y científico ecuatoriano que ejecuta anualmente las expediciones antárticas, permitiendo las expediciones al Ecuador mantener su condición de atado antártico. F. Aseguró que es de vital importancia buscar alternativas de financiamientos teniendo presente el déficit fiscal que presenta el país, a fin de que posibiliten la adquisición de la nueva embarcación oceanográfica, por lo cual se ha recibido varias propuestas por parte de empresas del sector privado, interesada en realizar la inversión del 100%, las cuales se encuentran bajo revisión de equipos que se encuentran en el Ministerio de la Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, en el marco de las competencias, las cuales dan paso a ayudar a estructurar



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

la inversión de modo que sea atractiva a los ojos del inversionista, por lo cual existiría doble beneficio, la adquisición del nuevo buque y la atracción a una nueva inversión al país. G. Afirmó que se ha solicitado la estructuración de los proyectos bajo un modelo de gestión y el sistema de retribución adecuada a las necesidades, con la finalidad de garantizar su complementariedad con los objetivos de desarrollo las estrategias para la generación de empleos y el fomento de ingreso de divisas. H. expuso que hasta el momento se da el debido acompañamiento en cuanto a producción y socialización de la Ley de Fomento y Productividad, por lo cual se ha dispuesto que se establezca un equipo de trabajo entre Ministerio de la Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, Ministerio de Economía y Finanzas y Convemar, para consolidar modelos de financiamiento óptimo para el desarrollo del proyecto. I. Concluyó enfatizando que de este modo se han presentado soluciones, que deben ser tomadas de manera adecuada, como: Gobierno Nacional a través del Ministerio de Economía y Finanzas, tendrá la oportunidad de tomar y revisar de manera conjunta las diversas opciones a favor del Ecuador.

4.1.15. Intervención del Ingeniero Bruno Leone Pignataro, Presidente de la Cámara Nacional de Pesquería. A. Inició su intervención manifestando que la Cámara Nacional de Pesquería se encuentra presta para dotar de instrumentos necesarios para una mejor decisión por parte de los legisladores, es así que afirmó la importancia y necesidad del nuevo buque, ya que el territorio marino ecuatoriano, al contabilizar el área de la zona económica exclusiva, tanto continental como insular, ya que es una esencial ampliación que permite la Convemar con los estudios de casos, de 5.2 veces el territorio continental, teniendo el Estado ecuatoriano gran territorio marítimo, por lo cual al tener gran cantidad de territorio marítimo, se deben tener las debidas herramientas y



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

posibilidades de poder cuidar de este, por lo cual la Marina del Ecuador, necesita tener la votación del caso, para gestionar, cuidar y sacar mayor provecho al territorio marítimo ecuatoriano. B. Por otro lado, con respecto a los plazos mencionados por el Comandante General Darwin Jarrín, afirmó que se deben cumplir dichas recomendaciones para lograr incrementar el suelo marino cerca de las 200 millas de la zona económica exclusiva. De tal forma, es importante la implementación del nuevo buque, ya que el antiguo Buque Orión, ya presenta fallas por su tiempo de vida útil, pero este puede servir para otros trabajos importantes, como la investigación para la pesca. C. Por lo cual, con el nuevo buque a adquirir se podrán suplir necesidades pertinentes. Por lo tanto el valor referencial, no está fuera de la esfera de las necesidades para el Ecuador, financiando por los préstamos internacionales con una durabilidad a 15 años, por medio de cuotas de 5 a 6 millones anuales, teniendo de esta manera fuente de reparos que salen de la tasa de faros y boyas, siendo pues una inversión necesaria para el país, es así que recomendó que con el Buque Orión, se realice un convenio con el Instituto Nacional de Pesca, para que realice prospección para temas pesqueros, de corrientes, dinámica, población, necesario para poder tener actividad de pesca sustentable y sostenible en el tiempo, siempre y cuando se tenga una infraestructura adecuada, ya que Ecuador se encuentra entre los 25 países pesqueros más potentes del mundo, por lo cual se requiere investigación. D. Finalmente, apoyó desde el punto de vista empresarial, la adquisición de la nueva embarcación para poder potenciar los recursos marinos del Ecuador. 4.2 Análisis de la Resolución No. RL-2019-2021-073. La Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral en el trámite de la "Resolución que condena la pesca ilegal de la biodiversidad marina de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Galápagos y el mundo”, con un análisis e investigación de carácter general y conceptual sobre las comparecencias de las autoridades pertinentes, documentación presentada por entidades públicas y privadas, y aportes de los Asambleístas miembros de la Comisión, así como de otros legisladores de diferentes bancadas, se resume en los siguientes aspectos: 4.2.1. El primer artículo de la Resolución establece: “Condenar la pesca no sostenible, ilegal, no declarada y no reglamentada realizada por buques extranjeros entre la zona económica exclusiva de Ecuador continental y la zona económica exclusiva de las Islas Galápagos, cerca de la Reserva Marina de Galápagos, patrimonio natural de la humanidad, atentando contra especies en peligro de extinción y toda la biodiversidad marina presente en la zona”, para lo cual tanto esta Comisión Especializada Permanente, la Secretaría General de la Asamblea Nacional y el Pleno de la misma, en sesión de 4 de agosto del presente año, con 126 votos a favor y dos abstenciones, aprobó condenar públicamente la pesca no sostenible, ilegal, no declarada y no reglamentada realizada por buques extranjeros entre la zona económica exclusiva de Ecuador continental y la zona económica exclusiva de las Islas Galápagos, cerca de la Reserva Marina de Galápagos, lo cual estaría, atentando contra especies en peligro de extinción y toda la biodiversidad marina presente en la zona. En ese mismo sentido, es válido y necesario dejar sentado que las diferentes mesas legislativas y Unidades Administrativas de la Asamblea Nacional, como: Comisión de la Soberanía Alimentaria y Desarrollo del Sector Agropecuario y Pesquero; Comisión de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral; y, Secretaría de Relaciones Internacionales e Interinstitucionales han realizado un trabajo exhaustivo, teniendo como única finalidad la de cumplir con lo dispuesto por el máximo órgano del



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Parlamento. Por lo tanto, se desprende que dentro del marco de sus competencias se ha dado efectivo cumplimiento a lo dispuesto en el artículo primero de la Resolución en análisis. 4.2.2. El segundo artículo 2 de la Resolución, establece: “Condenar la tardía actuación diplomática y política de las autoridades correspondientes del Ecuador para investigar la presencia de buques extranjeros cerca de la Reserva Marina de Galápagos y la falta de diligencias que permitan conocer si la conservación marina y la utilización sustentable de la biodiversidad, se la realiza respetando los principios de conservación marina contemplados en la Constitución de 2008, la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar Convemar, el Acuerdo sobre la Aplicación de las Disposiciones de la Convención relativas a la Conservación y Ordenación de las Poblaciones de Peces Transzonales y las Poblaciones de Peces Altamente Migratorios (Acuerdo de Nueva York), la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres CITES, el Código del Ambiente, la Ley Orgánica para el Desarrollo de la Acuicultura y Pesca”. Mediante Memorando Nro. AN-SG-2020-1309-M de fecha 19 de agosto de 2020, la Secretaría General de la Asamblea Nacional, pone en conocimiento de la Comisión de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral que mediante Oficio Nro. PR-SGPR-2020-2546-O de 11 de agosto, el señor Nicolás Issa Wagner, Secretario General de la Presidencia, da traslado del Oficio Nro. AN-SG-2020-0453-O de fecha 05 de agosto, dirigido al Presidente de la República, Lenin Moreno, al Ministro de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, Luis Gallegos Chiriboga, al Ministro del Ambiente, Paulo Proaño Andrade y al Ministro Presidente del Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos, Norman Wray Reyes, a fin de que analice su requerimiento en el marco de lo legal y por ser de sus



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

competencias con la finalidad de determinar si la conservación marina y la utilización sustentable de la biodiversidad, se la realiza respetando los principios de conservación marina contemplados en la Constitución de la República como en instrumentos internacionales. No obstante, a pesar que el Pleno de la Asamblea Nacional condenó la tardía actuación de las autoridades e instituciones públicas antes mencionadas, las acciones de pesca ilegal en la zona determinada y cercana a las Islas Galápagos no solo corresponden al año 2020, sino a varios años atrás, dejando sin resultados positivos sobre acercamientos efectivos con autoridades de organismos internacionales que permitirían a Ecuador mantener una alianza estratégica para la conservación de sus recursos. Por lo tanto, se deduce que a pesar que el Estado ecuatoriano mantiene activos diferentes instrumentos internacionales, las autoridades estatales no han cumplido con el mandato legal y constitucional de actuar bajo el principio de efectividad y oportunidad con los cuales se podría haber tenido mecanismos de fortalecimiento de acciones en pro de prevenir, desalentar y eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada; por ello, se recomienda que dichas instituciones públicas cumplan con ejercer la normativa vigente lo más pronto posible, así como accionar todos los mecanismos de sanción amparados principalmente en la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar - Convemar, el Acuerdo sobre la Aplicación de las Disposiciones de la Convención relativas a la Conservación y Ordenación de las Poblaciones de Peces Transzonales y las Poblaciones de Peces Altamente Migratorios (Acuerdo de Nueva York) y la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres - CITES. Si apelamos a un ejemplo, el artículo 73 de la Convemar, habla sobre la “ejecución de leyes y reglamentos del Estado ribereño.- 1. El Estado ribereño, en el ejercicio de sus derechos de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

soberanía para la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos vivos de la zona económica exclusiva, podrá tomar las medidas que sean necesarias para garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos dictados de conformidad con esta Convención, incluidas la visita, la inspección el apresamiento y la iniciación de procedimientos judiciales. 2. Los buques apresados y sus tripulaciones serán liberados con prontitud, previa constitución de una fianza razonable u otra garantía. 3. Las sanciones establecidas por el Estado ribereño por violaciones de las leyes y los reglamentos de pesca en la zona económica exclusiva no podrán incluir penas privativas de libertad, salvo acuerdo en contrario entre los Estados interesados, ni ninguna otra forma de castigo corporal; y, 4. En los casos de apresamiento o retención de buques extranjeros, el Estado ribereño notificará con prontitud al Estado del pabellón, por los conductos apropiados, las medidas tomadas y cualesquiera sanciones impuestas subsiguientemente.”. Lamentablemente, hasta el momento de toda la documentación e información recopilada no se cuenta con data que respalde que el Estado ecuatoriano haya realizado cada una de las acciones correspondientes para ejercer sus derechos consagrados en instrumentos internacionales, en el cual pudieron haber ejecutado de la mano de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, medidas que hubieran sido necesarias para garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos dictados de conformidad con esta Convención, incluidas entre ellas: la visita, la inspección, el apresamiento y la iniciación de procedimientos judiciales. 4.2.3. Referente al artículo 3 de la Resolución que determina: “Solicitar que de forma inmediata y prioritaria, las autoridades correspondientes, especialmente la Armada del Ecuador, la Fiscalía General del Estado y la Procuraduría General del Estado,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

inicien investigaciones para determinar si existen procesos de pesca ilegal que se pudieran haber realizado por buques extranjeros, que atentan hacia las especies marinas que se encuentran cerca de la Zona Económica Exclusiva y de la Reserva Marina Galápagos, e informen a esta Asamblea Nacional sobre los resultados de dichas investigaciones y las medidas y procesos judiciales y administrativos iniciados acorde al Derecho ecuatoriano e Internacional.” Para ello, mediante el Memorando Nro. AN-SG-2020-1251-M de 13 de agosto de 2020, se remite el oficio No. FGE-DSP-2020-003180-O del 11 de agosto, suscrito por la doctora Diana Salazar, Fiscal General del Estado, en el que informa que se ha verificado en el Sistema Integrado de Actuaciones Fiscales-SIAF, identificándose la investigación previa No. 200301820070025, por el presumible delito contra la flora y fauna silvestres, contemplado en el artículo 247 del Código Orgánico Integral Penal, cuyo despacho se encuentra en la Fiscalía de Santa Cruz en la provincia de Galápagos. No obstante, además señala que por encontrarse en fase de investigación previa y en atención a la reserva legal establecida en los artículos 180, 472 y 584 del Código Orgánico Integral Penal, no es posible informar por parte de la FGE nada más al respecto; sin embargo, expuso que continuará impulsando las actuaciones investigativas que el caso amerite. De igual manera, mediante Oficio Nro. AN-SG-2020-0454-O de 05 de agosto de 2020, dirigido al Procurador General del Estado, Dr. Íñigo Salvador Crespo; y, Oficio No. AN-SG-2020-0451-O dirigido al Contralmirante, Darwin Jarrín Cisneros, Comandante General de la Armada, se señala su intervención y solicita se inicien investigaciones para determinar si existen procesos de pesca ilegal por parte de buques extranjeros e informe a la Asamblea Nacional sobre los resultados, las medidas y procesos judiciales y administrativos iniciados acorde al Derecho ecuatoriano e Internacional.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Así mismo, mediante Oficio No.10819 de 28 de octubre de 2020, suscrito por el Dr. Íñigo Salvador, en el cual señala cuáles han sido sus acciones, en el ámbito de su competencia como PGE y las posibles acciones de defensa jurídica que podría seguir la institución a nivel nacional e internacional, por lo que argumenta que en el caso de acciones judiciales o arbitrales que se requieran proponer en el exterior, los agentes diplomáticos del Ecuador están facultados para representar al Estado y a las instituciones del sector público, correspondiéndoles a dichos funcionarios remitir al Procurador General del Estado un informe sobre la legislación aplicable, que servirá como insumo para instruir y autorizar la intervención en la controversia, pudiendo ser necesaria la contratación de abogados que asuman la defensa en el exterior. Mientras que, tratándose de acciones a plantear ante tribunales nacionales, la Procuraduría General del Estado puede solicitar la información a las instituciones, misma que debe ser valorada a fin de establecer una estrategia sólida de defensa de los intereses públicos. Además, expuso que las acciones emprendidas por la Procuraduría General del Estado en el ámbito de su competencia han sido llevadas a cabo de conformidad con la facultad prevista en el artículo 5, letra g) de la Ley Orgánica de la Procuraduría General del Estado, solicitando información a través de oficios dirigidos a las diferentes autoridades nacionales competentes para conocer qué acciones han realizado o están emprendiendo en torno a la presencia de la flota pesquera en espacios marítimos contiguos a la Zona Económica Exclusiva del Ecuador Continental y del Archipiélago de Galápagos, como se detalla a continuación: 1) Oficio No. 09350 de 24 de julio de 2020, dirigido al Dr. Luis Gallegos Chiriboga, Ministro de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, suscrito por el Procurador General del Estado. En respuesta a dicha comunicación se remitió el



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Oficio Nro. MREMH-MREMH2020-0551-OF de 28 de julio de 2020, en el que Cancillería informó sobre las gestiones que ha venido realizando, principalmente enfocadas a la coordinación con autoridades del Ministerio de Defensa, así como al envío de comunicaciones al Gobierno de China y la coordinación con los países ribereños del Pacífico, para la toma de acciones conjuntas de cooperación para combatir la pesca ilegal.

2) Oficio No. 09349 de 24 de julio de 2020, dirigido al Contralmirante Darwin Jarrín Cisneros, Comandante General de la Armada, suscrito por el Procurador General del Estado; en respuesta a dicha comunicación se remitió el Oficio Nro. ARE-COGMAR-CDO2020-0323-O de 28 de julio de 2020, mediante el cual el Comandante General de la Armada informó sobre las operaciones de monitoreo y vigilancia que se han venido realizando en las Islas Galápagos, a través de una Fuerza de Tarea que incluye el empleo de unidades navales, guardacostas y aeronaves.

3) Oficio No. 09533 de 6 de agosto de 2020, dirigido al General Oswaldo Jarrín Román, Ministro de Defensa, suscrito por el Procurador General del Estado. En respuesta a dicha comunicación se remitió el Oficio No. MDN-MDN-2020- 0932-OF de 14 de agosto de 2020, mediante el cual se hace conocer que, a través del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, se ha conformado una Fuerza de Tarea, mediante el empleo de unidades navales, guardacostas y aeronavales, realizando presencia naval y vigilancia en el área donde se ha localizado la flota de embarcaciones de bandera extranjera, la cual ha sido monitoreada permanentemente. Adicionalmente, se señala que la estrategia para ejercer derechos de soberanía en los espacios marítimos jurisdiccionales, se ha basado en los principios de anticipación, prevención y disuasión, lo cual ha permitido que hasta el momento no se encuentren evidencias de que la flota pesquera de bandera extranjera haya ingresado a la Zona



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Económica Exclusiva Insular o Continental. Asimismo, el Ministerio de Defensa Nacional mencionó que se encuentra tomando las siguientes acciones: “1. Fortalecimiento del Comité Interinstitucional del Mar (CIM): El Ministerio de Defensa en coordinación con Cancillería, Ministerio de Producción, Medio Ambiente y Planifica Ecuador, establecieron la propuesta para fortalecer el Comité Interinstitucional del Mar, como ente encargado de emitir las políticas de Estado en cuanto a los intereses marítimos de la Nación. 2. Implementación de la estrategia “Triángulo de Seguridad”, que permite obtener posiciones estratégicas en los principales puertos del continente y de la Región Insular, lo cual facilitara el despliegue operacional de los medios empleados. 3. Donación de dos unidades Guardacostas por parte de la Guardia Costera de la República de Corea del Sur, las cuales reforzarán el dispositivo empleado, operando desde los Puertos del Continente y desde la Región Insular. 4. Cooperación Internacional a través de la configuración de una Estrategia Común de Seguridad Regional, propuesta planteada en la XIII Conferencia de Ministros de Defensa de las Américas, que permitirá establecer canales de cooperación para combatir amenazas transnacionales comunes que afectan la estabilidad y la convivencia de la región, bajo el estricto respeto al marco jurídico y democrático de cada Estado y fomentando medidas de confianza mutua, tomando en cuenta instrumentos binacionales o multinacionales vigentes. 5. Continuación de los estudios para la ampliación de la Plataforma Continental Ecuatoriana hasta las 350 millas, en aplicación al artículo 77 de la Convemar, por medio de los estudios de campo conducidos por el Instituto Oceanográfico y Antártico de la Armada (Inocar) a través del Comité del Límite Exterior de la Plataforma Continental Ecuatoriana (CLEPCE), que si bien únicamente permitirá ejercer derechos de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

soberanía sobre la plataforma continental a efectos de su exploración y explotación de sus recursos naturales, contribuye a la gobernanza en el mar y a preservar los intereses marítimos de la Nación”. 4) Oficio No. 1919-GY de 12 de agosto de 2020, dirigido a la Eco. Mónica Ramos Chalén, Secretaria Técnica del Consejo Técnico de Galápagos, suscrito por el Ab. Juan Izquierdo Intriago, Director Regional 1 de la Procuraduría. 5) Oficio No. 1920-GY de 12 de agosto de 2020, dirigido al Dr. Jorge Loor Sojos, Viceministro de Gestión de transporte, suscrito por el Ab. Juan Izquierdo Intriago, Director Regional 1 de la Procuraduría. 6) Oficio No. 1921-GY de 12 de agosto de 2020, dirigido al Ab. Andrés Arens Hidalgo, Viceministro de Acuicultura y Pesca, suscrito por el Ab. Juan Izquierdo Intriago, Director Regional 1 de la Procuraduría; y, en respuesta a dicho oficio se remitió el Oficio Nro. MPCEIP-VAP-2020-0188-O, de 20 de agosto de 2020, mediante el cual el Viceministro de Acuicultura y Pesca, Ab. Andrés Arens Hidalgo, informó que había solicitado formalmente las banderas, números de matrícula y nombres de las embarcaciones que realizaban actividad pesquera en la zona, para cotejar dichos datos con los registros de las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera (OROPs), a fin de confirmar si dichas flotas contaban con los permisos respectivos para pescar. Por otra parte, el Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca ha dado a conocer que se encuentra ejecutando diferentes estrategias interinstitucionales, así como público-privado, existiendo varias propuestas de solución por parte de autoridades y actores de la sociedad civil como son: - Extender la plataforma submarina. - Ampliar la reserva marina de Galápagos. - Crear la reserva marina de la “migrovía” o corredor entre Galápagos y la Isla del Coco situada en el Océano Pacífico, perteneciente a la República de Costa Rica. - Pertenecer a iniciativas de protección de los océanos a través de la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

formación de áreas de reserva marina en el alta mar. 7) Oficio No. 1922-GY de 12 de agosto de 2020, dirigido al Mgt. Danny Rueda Córdova, Director del Parque Nacional Galápagos, suscrito por el Ab. Juan Izquierdo Intriago, Director Regional 1 de la Procuraduría. No obstante, expuso que también que en el caso que se cometan delitos, la Fiscalía General del Estado, como titular de la acción pública penal, es la competente para investigar y, de considerarlo pertinente, formular cargos ante uno de los jueces de garantías penales de Galápagos. En caso de presentarse recursos de apelación de las decisiones de dichos jueces, son competentes los jueces de la Corte Provincial del Guayas. En ese sentido, la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral en Sesión No. 089-2019-2021 modalidad virtual, realizada el día lunes 17 de agosto de 2020, se recibió la comparecencia del Contralmirante Jarrín, el cual expuso que cada una de las acciones llevadas a cabo por parte de la Armada Nacional han estado enmarcadas en la normativa legal vigente, dejó constancia que gracias a cooperación internacional que mantiene la Marina del Ecuador con otras fuerzas navales de Perú, Colombia y Chile han podido determinar la aproximación de la flota pesquera y que tuvo como consecuencia la captura del Buque Chino en el año 2017. Confirmó que de acuerdo a la información que posee la Marina en el año 2020 ha estado presente con corbetas y aviones de vigilancia marítima y de acuerdo a sus estudios afirmó que ningún buque ingresa a la zona económica exclusiva continental e insular, no obstante, solicitó e hizo un llamado de atención a las autoridades correspondientes, ya que todas las acciones que mantienen las Fuerzas Armadas ecuatorianas involucra un gran gasto económico por lo que las partidas presupuestarias no corresponden a ser justas y adecuadas para las actividades a realizar, dejando un vacío



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

evidente en el ejercicio del principio de soberanía del país. Sin embargo, de la limitación económica que posee la Fuerza Naval, esta realiza sus operaciones marítimas de vigilancia, inspección y detención los 365 días del año pero que no son suficientes si no se da prioridad a los proyectos más importantes como la construcción del buque multipropósito, adecuación del buque chino, incremento de patrullas oceánicas y la adquisición del buque de investigación oceanográfica. Por lo tanto, se puede determinar que los procesos en contra de la pesca ilegal por parte de buques extranjeros se han realizado de forma adecuada y dentro de las capacidades actuales que posee la Fuerza Naval, además que presentó ante el seno de la comisión un informe detallado sobre resultados, medidas y procesos judiciales y administrativos iniciados acorde al derecho ecuatoriano e internacional, dejando claro a los legisladores que la principal limitación para cumplir a cabalidad con su propósito es la falta de recursos. 4.2.4. El artículo 4, establece: “SOLICITAR que de forma prioritaria, el Ministerio de Defensa Nacional, a través del Ministro Oswaldo Jarrín, remita a la Presidencia de la Asamblea Nacional, para que se distribuya entre las y los Asambleístas, todo estudio e investigación que se haya realizado para sustentar la ampliación de la plataforma del Ecuador continental y la plataforma insular de las Islas Galápagos más allá de las 200 millas marinas y la ampliación las plataformas submarinas de Colón, Cocos y Carnegie.” En ese sentido, mediante Oficio Nro. AN-SG-2020-0450-O de 05 de agosto de 2020, dirigido al General de División (S.P) Oswaldo Jarrín Román, Ministro de Defensa Nacional, se solicita se remita a la Asamblea Nacional, todo estudio e investigación que se haya realizado para sustentar la ampliación de la plataforma del Ecuador continental y la plataforma insular de las Islas Galápagos más allá de las 200 millas marinas y la ampliación de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

las plataformas submarinas de Colón, Cocos y Carnegie. No obstante, de la información remitida hasta esta Comisión no se cuenta con documentación certificada por parte del Ministerio de Defensa Nacional o de la Armada Nacional en la cual sustenten la ampliación de la plataforma continental; sin embargo, de la comparecencia recibida el día viernes 14 de agosto de 2020 en sesión 086, el Ministro Jarrín pudo informar que a cargo de toda la investigación para dichas actividades de ampliación está al mando el Inocar que en conjunto con el Ministerio del ramo se encuentran elaborando un proyecto denominado SUTPLA, el cual permitirá realizar la investigación completa de las plataformas submarinas en mejores condiciones que las actuales hasta la presente fecha, con ello podrá el Ecuador presentar ante la Convemar todos los requisitos necesarios antes del año 2026 y cumplir con el objetivo primordial de expansión de la plataforma submarina en 150 millas náuticas. Por lo tanto, se colige que la Presidencia y Secretaría General de la Asamblea Nacional deberán de manera coordinada tramitar de forma inmediata la entrega de la información solicitada en el artículo 4 de la resolución mencionada, pues de la investigación y análisis realizado por la Comisión de Soberanía dichos estudios no poseen los recursos económicos necesarios para su implementación y han sufrido reprogramaciones importantes debido a la Emergencia Sanitaria del Covid-19, dificultando de forma evidente cumplir con los requisitos necesarios a ser entregados ante la Convemar. 4.2.5. El artículo 5 determina: “Exhortar al Presidente de la República, para que a través de sus representantes, lidere la vigencia de un nuevo tratado o convenio internacional para que los países de la región y del mundo cuenten con un marco normativo actualizado respecto de la conservación marina más allá de la jurisdicción nacional, y obligatoriedad de actividades



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

sustentables para la pesca y sus respectivas sanciones. Por ende, mediante Oficio Nro. AN-SG-2020-0453-O de 05 de agosto de 2020, dirigido al presidente de la República, Lenín Moreno, se remite la Resolución en la que se solicita exhortar para que, a través de sus representantes, lidere la vigencia de un nuevo tratado o convenio internacional con un marco normativo actualizado respecto de la conservación marina, más allá de la jurisdicción nacional. Sin embargo, de dicha comunicación esta Comisión no ha podido encontrar acciones al respecto de la creación o impulso de esta nueva iniciativa de instrumento internacional por parte del Presidente de la República, la cual tenía como fin la creación de un marco normativo actualizado para los países de la región y del mundo. No obstante, de la comparecencia recibida ante el seno de esta mesa legislativa por parte del señor Canciller de la República, mencionó que se encuentra trabajando conjuntamente con países de la región para afianzar de mejor forma los instrumentos internacionales vigentes, principalmente se encuentran trabajando con la Organización Mundial del Comercio para la eliminación de subsidios y subvenciones de la sobrepesca y de igual manera, con la Comisión Interamericana del Atún Tropical participando el Ecuador activamente en las reuniones programadas con la OROPS. En consecuencia, se puede establecer que el Presidente de la República dentro de sus líneas generales de acción en materia diplomática por medio del Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, ha generado reuniones con comisiones e instituciones internacionales, como la Comisión del Pacífico Sur, en la que de forma conjunta se determinó la condena a toda pesca ilegal en el Pacífico Sur Oriental y creando un plan estratégico-diplomático para la protección y prevención de la pesca; no obstante, de lo mencionado finalmente esto no se encuentra ejecutado hasta el momento. 4.2.6. El



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

artículo 6 de la Resolución, resolvió: “EXHORTAR al Presidente de la República, para que a través del Ministerio de Relaciones Internacionales y la Cancillería del Ecuador impulse una mesa de diálogo y negociación con el país hermano China para detener de forma inmediata la pesca NO SOSTENIBLE que se está realizando cerca al borde de nuestra Zona Económica Exclusiva y de la Reserva Marina de Galápagos y el retiro de la flota pesquera de la zona”. De acuerdo a ello, mediante Oficio Nro. MREMH-MREMH-2020-0619-OF de 26 de agosto de 2020, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana informó a la Asamblea Nacional que el Ecuador mantiene contacto con las autoridades de la República Popular China, poniendo en conocimiento de manera diplomática, la defensa de derechos marítimos sobre la Zona Económica Exclusiva. Además, informó que se han realizado diálogos bilaterales con las autoridades competentes de este país para tratar temas de cooperación en materia pesquera y de conservación ambiental; y, particularmente de Galápagos como: Patrimonio Natural de la Humanidad; la aplicación de los sistemas de monitoreo satelital de los buques pesqueros; la moratoria de pesca establecida por China desde septiembre a noviembre en el lado oeste de la alta mar de la zona de protección de Galápagos, la cual está siendo analizada por parte de Ecuador; y, se deja abierto el diálogo para futuras conversaciones. En consecuencia, para dar seguimiento a lo dispuesto por el Pleno de la Asamblea Nacional, esta Comisión solicitó la comparecencia del señor Chen Gouyou, Embajador de la República Popular China en Ecuador, quien manifestó que efectivamente las dos entidades diplomáticas mantuvieron reuniones presenciales como virtuales de las que se obtuvieron importantes resultados. De igual sentido, señaló que el Gobierno Chino ha establecido mecanismos de coordinación



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

intergubernamental con los países del Pacífico Sur para fortalecer la protección de especies marítimas, por lo que China ha solicitado a sus barcos reportar su ubicación a cada hora, siendo un examen más arduo a diferencia de lo que la norma internacional establece y realizaron un llamado a dichas embarcaciones a no entrar a la ZEE como tampoco a la zona de amortiguación, requiriendo tener aún más distancia con dicha zona. Por lo tanto, se determina que efectivamente el Presidente de la República a través del Ministerio de Relaciones Internacionales del Ecuador ha impulsado una mesa de diálogo y negociación con el país hermano China de la cual solo se ha logrado tener pronunciamientos en contra de la pesca ilegal, pero sin obtener acciones concretas como el retiro inmediato de la flota pesquera. 4.2.7. El artículo 7 determina: “Exhortar al Presidente de la República, otorgue los recursos suficientes a la Armada del Ecuador para la adquisición del nuevo buque de investigación marítima que se encuentra en proceso de adquisición, que reemplazaría al buque Orión y así concluir los estudios científicos necesarios para la ampliación de millas, cuyo plazo vence en 2022.” En esa línea, la Secretaría General de la Asamblea Nacional mediante Oficio Nro. AN-SG-2020-0453-O de 05 de agosto de 2020, dirigido al Presidente de la República, Lenín Moreno, remite la Resolución en la que se solicita exhortar se otorgue los recursos suficientes a la Armada del Ecuador para la adquisición del nuevo buque de investigación marítima que reemplazaría al buque Orión. Lamentablemente, tanto de las comparencias recibidas ante la Comisión como del análisis e investigación realizada se colige que el Presidente de la República no ha designado los recursos suficientes a la Armada del Ecuador para la adquisición del nuevo Buque, representando uno los problemas más graves dentro del tema en cuestión pues de acuerdo a la información



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

remitida por la Fuerza Naval, sin dichos recursos no se podrá culminar a tiempo la investigación iniciada perjudicando la posible expansión de millas. De igual forma, el Ministro de Defensa recalcó ante los miembros de la Comisión que su Cartera de Estado ha realizado todas las acciones necesarias para que dichos recursos sean asignados de forma primordial, dirigiendo atentos oficios al encargado del Ministerio de Economía y Finanzas de las cuales no ha tenido respuesta favorable. Además, es necesario precisar que la Fuerza Naval ha programado presentar en el año 2022, los estudios iniciales de los levantamientos en las tres cordilleras, lo cual sería una parte mínima de Colón, culminación de Carnegie y Coco, que podrá ser entregada con el proyecto de adquisición del nuevo buque en el año 2026, siempre y cuando los recursos sean adjudicados a dicha institución. En síntesis, si por parte del Ejecutivo no se asignan los recursos económicos suficientes para concretar toda la data requerida por los organismos internacionales, difícilmente el Estado ecuatoriano podrá cumplir con su objetivo antes del año 2026 y expandir el porcentaje de millas considerables de plataforma continental y submarina. 4.2.8. El artículo 8, indica: "SUGERIR al Parlamento Andino la elaboración de una ley marco para cooperación regional entre Colombia, Perú y Ecuador para proteger el corredor marino y evitar la penetración de embarcaciones extranjeras que no cuenten con los permisos respectivos para la pesca sustentable." En ese sentido, mediante Memorando Nro. AN-SG-2020-1268-M de 14 de agosto se remite el oficio sin nomenclatura de 10 de agosto de 2020, suscrito por la Sra. Patricia Terán, Vicepresidente por Ecuador y el Secretario General Dr. Eduardo Chilibingua, en el cual expresa el compromiso por parte del Parlamento Andino en tratar el mismo, cumpliendo con el principio de soberanía y cuidado ambiental del mar territorial y comunicó que el 07



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

de agosto del presente año, se llevó a cabo una reunión de la Mesa Directiva en la que emitieron instrucciones al equipo técnico para iniciar la elaboración del instrumento técnico de base y avanzar en la discusión técnica, jurídica y política e informó que se realizarían una invitación a expertos en el tema con la finalidad de desarrollar una sesión plenaria entre el 24 y 27 de agosto. Por lo tanto, se espera que tanto el Parlamento Andino en conjunto con otras asociaciones parlamentarias desarrollen acciones a favor del Ecuador de su soberanía y cuidado ambiental del mar territorial, con el fin de contar con una regulación transversal de aplicabilidad para todos los países de la región. 4.2.9. El artículo 9, dictamina: “EXIGIR al Ejecutivo y en especial al Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana del Ecuador y a la Procuraduría General del Estado, inicien las acciones inmediatas para que se dé cumplimiento con la normativa establecida en el Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar - Convemar, para llegar de forma inmediata a un acuerdo sobre medidas compatibles de conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios que se encuentran en alta mar junto a la zona económica exclusiva del Ecuador y en caso de no conseguir un acuerdo en un plazo prudencial (3 meses), se deberán realizar las respectivas acciones para llevar la controversia a Sala de Controversias de los Fondos Marinos del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, con el objetivo de que se adopten medidas provisionales para preservar a las especies en peligro, entre las que se deberá solicitar, que de verificarse afectación a nuestra conservación marina, la respectiva indemnización.” En cumplimiento de ello, mediante Oficio Nro. MREMH-MREMH-2020- 0619-OF de 26 de agosto de 2020, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Humana, remite la contestación a esta Asamblea Nacional en la que prioriza el diálogo y la vía diplomática para solucionar los impasses que pueden presentarse y resalta que únicamente en caso de ser necesario actuará la Procuraduría General del Estado como abogado y responsable de presentar una querrela ante tribunales internacionales. En ese mismo sentido, mediante Oficio No. 10819 de 28 de octubre de 2020, suscrito por el Dr. Íñigo Salvador, Procurador General del Estado, explicó que en el ámbito internacional y una vez que se hayan agotado los acercamientos amistosos y las acciones existentes por vía diplomática, esta entidad podría emprender ciertas acciones a nivel internacional, para lo cual, se deberán determinar dos cuestiones concretas. Primero, se deberá conocer con exactitud la o las nacionalidades de la flota pesquera con la finalidad de examinar aquellos instrumentos internacionales que han sido ratificados tanto por el Estado ecuatoriano, así como por aquellos países cuyos nacionales serían responsables por violaciones al derecho internacional. Segundo, se deberá identificar los hechos concretos con sus debidos sustentos probatorios, para encasillarlos dentro de las posibles conductas que acarrearían la responsabilidad internacional de los estados cuyas flotas son nacionales y presentó el siguiente análisis sobre posibles acciones a emprender: “Acciones sobre la base de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar) abarca temas relativos a la soberanía marítima de los Estados, un orden jurídico para los mares y océanos que facilite la comunicación internacional y promueva su uso con fines pacíficos, así como la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, el estudio, la protección y la preservación del medio marino y la conservación de sus recursos vivos. Además, el preámbulo de la Convención señala que “(...) la zona de los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

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 (...). La Convención abarca los derechos y obligaciones de los Estados parte respecto del mar territorial y la zona contigua, límites del mar territorial, paso inocente por el mar territorial, estrechos utilizados para la navegación internacional, la situación de los estados archipelágicos, plataforma continental, zona económica exclusiva, entre otros. Sin embargo, este instrumento no es un acuerdo de regulación pesquera como tal, sino el marco jurídico que permite implementar acuerdos de cooperación y regulación de pesca en alta mar y preservar el medio marino. Esta Convención ha sido ratificada por el Ecuador, Liberia, Panamá y China. En aplicación de este instrumento y en caso de comprobar la presencia de flota pesquera dentro de la Zona Económica Exclusiva (ZEE), la Procuraduría General del Estado podría invocar, entre otros, la violación de los siguientes artículos: i. Artículo 56 de la Convemar que establece: “1. En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tiene: a) Derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, (...); [así como] b) Jurisdicción, con arreglo a las disposiciones pertinentes de esta Convención, con respecto a: (...) iii) La protección y preservación del medio marino” ii. Artículo 58 numeral 3 que señala: “En el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes en la zona económica exclusiva en virtud de esta Convención, los Estados tendrán debidamente en cuenta los derechos y deberes del Estado ribereño y cumplirán las leyes y reglamentos dictados por el Estado ribereño de conformidad con las disposiciones de esta Convención y otras normas de derecho internacional en la medida en que no sean



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

incompatibles con esta Parte”. iii. Artículo 73, numeral 1, que ratifica la soberanía del Estado ribereño en torno a la explotación de recursos, e indica que: “El Estado ribereño, en el ejercicio de sus derechos de soberanía para la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos vivos de la zona económica exclusiva, podrá tomar las medidas que sean necesarias para garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos dictados de conformidad con esta Convención” La presencia de la flota pesquera en la ZEE resultaría en una violación a la soberanía ecuatoriana y, por ende, a la Convemar. En este caso, la Procuraduría General del Estado podría: i. Interponer medidas provisionales para impedir el ingreso y pesca dentro de la ZEE. ii. Someter la controversia al mecanismo de solución de controversias contenido en el artículo 287 de la Convención. En particular, se podrá optar por un tribunal arbitral constituido de conformidad con el Anexo VII.” Así como interponer una vez que se presente controversias recursos y acciones sobre la base del Acuerdo de la Organización de las Naciones Unidas sobre Poblaciones de Peces de 1995; y, acciones sobre la base de la Convención sobre la Conservación y Ordenamiento de los Recursos Pesqueros en Alta Mar en el Océano Pacífico Sur; acciones sobre la base del Convenio de Diversidad Biológica. Por lo tanto y en concordancia que lo dispuesto en la Resolución del Pleno de la Asamblea Nacional establece que dichos acuerdos deberán ser acordados dentro de un plazo prudencial de 3 meses y al no concluirse el tiempo estimado del mismo, se encuentra hábil tanto la Cancillería ecuatoriana como la PGE de brindar el seguimiento y asesoría, a fin de conseguir el objetivo principal de cumplimiento de la normativa establecida ante la Convemar, caso contrario deberá ser el Pleno del Parlamento ecuatoriano quien inste a las autoridades correspondientes a cumplir en su totalidad con el artículo



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

en mención. 4.2.10. El artículo 10, establece: “Solicitar a la Agencia de Regulación y Control Hidrocarburífero informe al Pleno de la Asamblea Nacional cuáles son las embarcaciones que abastecen de combustible a la flota de buques chinos que se encuentran cerca de la zona económica exclusiva.”. Para lo antes mencionado, mediante Oficio Nro. AN-SG-2020-0456-O de 05 de agosto de 2020, realizado por la Secretaría General de la Asamblea y dirigido al señor Raúl Baldeón López, Director Ejecutivo de la Agencia de Regulación y Control Hidrocarburífero, pone en conocimiento la Resolución en la que se solicita se informe cuáles son las embarcaciones que abastecen de combustible a la flota de buques chinos que se encuentra cerca de la zona económica exclusiva; dicha información debió haber sido ya entregada ante la Presidencia de la Asamblea Nacional como a la Secretaría General, no obstante, no se ha realizado convocatoria alguna a sesión plenaria para dar cumplimiento a lo dispuesto. Sin embargo, de acuerdo al artículo 13 de la misma resolución encarga a la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, el seguimiento del cumplimiento de la presente resolución, por ello esta mesa legislativa convocó dentro de la Sesión No. 087-2019-2021 de 14 de agosto de 2020, al ingeniero José Ignacio Franco, Coordinador Técnico de Control y Regulación Hidrocarburífero de la Agencia de Regulación y Control de Energía y Recursos Naturales No Renovables. De dicha comparecencia, se desprende que la Agencia ha realizado una vigilancia total de todas las infraestructuras que expenden combustibles a nivel nacional, concluyendo que las mismas se encuentran debidamente registradas y autorizadas en la institución y además aclaró que cuando el combustible es llevado a altamar existe una coordinación con la DIRNEA, Petroecuador, ARCH y cada una de las comercializadoras para



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

llevar un monitoreo y facturación correspondiente. Indicó que las empresas que poseen participación en alta mar son: AGNAMAR S.A, COPETROL, OCEANBAT, EP PETROECUADOR, OCEANOIL S.A Y MARSAN; y, expuso que mantiene la Agencia un sistema de alertas tempranas cuando alguna comercializadora está realizando algún tipo de acto ilícito, para lo cual se coordina directamente con la Unidad de Delitos Hidrocarburíferos Energéticos que son parte de la Policía Judicial y finalizó afirmando que hasta el momento la Agencia no ha tenido conocimiento de ningún caso en el caso que nos atañe. Por lo tanto, de parte esta Comisión se ha cumplido con lo solicitado por el Pleno de la Asamblea Nacional al solicitar la comparecencia del representante de la Agencia de Regulación y Control Hidrocarburífero, el cual informó cuáles son las empresas que abastecen de combustible cerca de la zona económica exclusiva, cumpliendo con todos los requisitos que dicha institución les exige. No obstante, no especificó cuál o cuáles serían las empresas que suministran combustibles a las flotas chinas, información que, si fue aclarada por el señor Canciller quien argumentó que no existe entrega de combustible ecuatoriano para dichas embarcaciones, ya que estas se abastecen de barcos panameños en la zona correspondiente a Alta Mar. 4.2.11. Referente al artículo 11, afirma: “Exhortar a la Comisión Interamericana del Atún Tropical y a la Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur, como organizaciones regionales apropiadas contempladas en la Convemar, dicten las medidas necesarias y urgentes para asegurar la conservación y utilización óptima de dichas especies, en las respectivas áreas de las Convenciones, tales como: Exigencia de observadores a bordo de todos los barcos que pesquen en alta mar; Prohibición de toda clase de transbordos en alta mar; Obligación de que todo barco descargue en puertos autorizados; Prohibición de uso



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

de barcos suministradores o “tender boats”; Moratoria total de flotas para evitar que estas sigan creciendo de manera indiscriminada; Liberación obligatoria de especies protegidas (tortugas, mamíferos marinos, mantas, tiburones); y, Prohibición de descartes.”. En cumplimiento de lo dispuesto, mediante Oficio Nro. MREMH-MREMH-2020-0619-OF de 26 de agosto de 2020, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana informa que se está llevando a cabo las coordinaciones necesarias con el Viceministerio de Pesca y Acuicultura, el Instituto Nacional de Pesca y Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos de la Armada (DIRNEA) para la participación en las próximas reuniones de la CIAT, OROP-PS, sesión de los Estados Partes de la Convemar, sesión del Comité de Pesca de la FAO y negociaciones 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, a fin de discutir los puntos señalados dentro de este artículo. Por ende, en lo referente al cumplimiento a este artículo se está aplicando como medidas necesarias para asegurar la conservación y uso sostenible de los océanos y sus recursos, y que ciertamente, como toda legislación, es perfectible y sujeta a actualizaciones periódicas las cuales se llevan a cabo y han sido expresadas por los señores Ministros de Estado. 4.2.12. El artículo 12: “Disponer al Pleno de la Asamblea Nacional se analice la ampliación de la reserva marina de Galápagos a 188 millas náuticas a partir de la extensión de la actual, a fin de convertirla en una zona de amortiguamiento y así evitar el ingreso de grandes flotas pesqueras, así como dificultar la incursión de pequeñas naves indetectables por los radares provenientes de naves nodrizas.” Al respecto, mediante Memorando Nro. AN-SG-2020-1171-M de 05 de agosto de 2020, dirigido



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

al Presidente de la Asamblea Nacional, Sr. César Litardo, se solicita se disponga al Pleno de la Asamblea Nacional se analice la ampliación de la reserva marina de Galápagos a 188 millas náuticas a partir de la extensión actual y evitar el ingreso de grandes flotas pesqueras. En ese sentido, de acuerdo a las comparecencias obtenidas ante el seno de la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral se colige que la ampliación de la reserva marina de Galápagos a 188 millas náuticas podría traer consecuencias negativas principalmente que no resuelve el problema medular que es la masiva presencia de centenares de barcos al límite de la ZEE, sino que además crearía un nuevo problema que sería la disminución de áreas de pesca de la flota atunera ecuatoriana. De acuerdo al criterio de la Cámara Nacional de Pesquería, las capturas de la flota ecuatoriana en la ZEE de Galápagos son en promedio del 25%. Cualquier ampliación de la RMG reduciría significativamente esas capturas perjudicando no solo al sector extractivo, sino también al sector procesador disminuyendo la cantidad de materia prima con origen (barcos de bandera ecuatoriana) hacia nuestro principal destino la Unión Europea, requisito insustituible que debe cumplir el sector para exportar a ese destino. No obstante, a pesar del incalculable sacrificio que significaría la decisión de un aumento de la RMG, la medida sería totalmente irrelevante para efectos de contrarrestar la presencia de flota extranjera, pues esta flota seguiría haciendo exactamente lo mismo y en el mismo lugar, ya de la información recabada se debe tomar en cuenta que no existe ningún informe el cual afirme que la flota china ingresa a la ZEE. Otra iniciativa similar es la creación de áreas marinas protegidas al norte de Galápagos estableciendo extensos corredores conectivos con la Isla del Coco, el archipiélago de Coiba y la isla de Malpelo en Costa



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Rica, Panamá y Colombia respectivamente. Estos corredores marinos tampoco solucionan en el problema a cabalidad de la flota extranjera y resta áreas de pesca de la flota ecuatoriana. En consonancia con estas dos propuestas, en días pasados la República del Ecuador se adhirió a la “Iniciativa 30x30” que lidera el Reino Unido, el cual tácitamente involucra el compromiso de convertir hasta el año 2030 el 30% del Alta Mar en Áreas Marinas Protegidas (AMPs). Esta acción, realizada podría lesionar gravemente a la economía nacional, generadora de decenas de plazas de trabajo, impuestos y divisas. En esa misma línea, la Comisión Especializada Permanente de la Soberanía Alimentaria y Desarrollo del Sector Agropecuario y Pesquero aprobó el pasado 13 de octubre de 2020 una resolución que respaldar al sector pesquero ecuatoriano ante su postura de rechazo a la posible ampliación de la Reserva Marina de Galápagos, considerando que sus representantes manifiestan que no existe fundamento técnico-científico que respalde su modificación. Así mismo, recomienda que se mantenga la integridad de la Reserva Marina de Galápagos dentro de la franja de cuarenta millas náuticas medidas a partir de las líneas de base del Archipiélago y las aguas interiores; y, exige a la Autoridad Ambiental Nacional que garantice la sostenibilidad de los recursos pesqueros y desarrollo socioeconómico a través de un manejo técnico y científico aplicado a las pesquerías en la Reserva Marina de Galápagos. Por lo tanto, se pone en consideración del Pleno de la Asamblea Nacional realizar el respectivo análisis de ampliación de la reserva marina de Galápagos a 188 millas náuticas a partir de la extensión de la actual, como lo dispone el artículo 12 de la presente resolución tomando en cuentas las consideraciones anteriormente expuestas. 4.2.13. El artículo 14: “SUGERIR a la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Seguridad Integral que dentro de sus acciones para el seguimiento de esta resolución realice lo siguiente: 1. Convocar a la autoridad de acuicultura y pesca para que, en el marco de sus competencias, informe sobre las acciones que se están tomando para hacer efectivos los protocolos y regulaciones dispuestos en la normativa ecuatoriana. 2. Convocar a la Cancillería para que, en el marco de sus competencias, informe sobre cuáles han sido los acercamientos con los países cuyos buques se encuentran realizando actividades de pesca en la Zona Económica Exclusiva, cuáles han sido las acciones tomadas para restringir este tipo de actividades que ponen en serio riesgo a la fauna marina de las Islas Galápagos y adicionalmente se informe sobre los avances logrados para ampliar las plataformas submarinas de Colón, Cocos y Carnegie. 3. Convocar al Ministro de Defensa y a la Armada Nacional para que, en el marco de sus competencias, informen sobre las acciones tomadas para intensificar las labores de control y vigilancia de las actividades pesqueras que se encuentran realizando las flotas extranjeras ubicadas en la ZEE así como sobre cuáles son las acciones futuras que se realizarán para evitar que este tipo de actividades que ponen en serio riesgo a la fauna marina de las Islas Galápagos, continúen ocurriendo. 4. Convocar al Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos para que, en el marco de sus competencias, informe sobre las acciones inmediatas, así como el plan estratégico que se está implementando para restringir y evitar que se continúe con las actividades de pesca que ponen en riesgo a las especies marítimas en peligro de extinción, a las poblaciones de pesca transzonales y a los peces altamente migratorios. 5. Convocar al Centro de Inteligencia Estratégica para que, en el marco de sus competencias, informe sobre las amenazas y vulnerabilidades que tiene el Estado ecuatoriano y las Fuerzas Armadas



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

que le impiden realizar una efectiva defensa de los intereses nacionales respecto a la pesca ilegal que realizan flotas pesqueras en la Zona Económica Exclusiva de Galápagos. 6. Realizar un análisis de las consecuencias nacionales e internacionales que implica la pesca que realizan más de 260 buques extranjeros, en los límites de la Zona Económica Exclusiva de las Islas Galápagos, así como las acciones a nivel internacional que el Ecuador debe realizar de manera inmediata para evitar que este tipo de actividades continúen.”. En cumplimiento de lo dispuesto, mediante Memorando Nro. AN-SG-2020-1173-M de 05 de agosto de 2020, se pone en conocimiento de la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, la Resolución RL-2019-2021-073 y solicita se encargue del seguimiento de las convocatorias a comparecencia de las autoridades que se disponga en el documento en mención. En ese sentido, esta Comisión dando efectivo cumplimiento convocó y recibió los respectivos aportes por parte de las autoridades solicitadas por el Pleno de la Asamblea Nacional, no obstante, a fin de dar mayor cobertura al tema se recibió los aportes de 13 personalidades. Por ello en el caso del punto 14.1 de la RL-2019-2021-073, se debe expresar que se recibió al abogado Andrés Arens Hidalgo, Viceministro de Acuicultura y Pesca en Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, quien afirmó que esta es una situación de derecho pesquero internacional porque se está hablando de actividad pesquera realizada en altamar, en aguas internacionales que son zonas donde la Convemar y el Acuerdo de Nueva York rigen; y, es por esa vía por la que Ecuador debe acudir para defender sus derechos, porque si bien hay libertad de pesca en aguas internacionales esta no puede ser sin límites. Argumentó su exposición que mediante la información proporcionada por las Fuerzas Armadas a



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

través de sus distintas direcciones, especialmente la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos, se ha determinado que, la mayoría son embarcaciones de la República Popular de China que están registradas y que tienen autorización para pescar, pero existen otras embarcaciones que no se sabe si poseen autorización porque tienen otras banderas como son las de conveniencia de países africanos y de Panamá, por lo que se están haciendo las consultas respectivas a la Organización Regional de Ordenamiento Pesquero, a fin de establecer si dichas embarcaciones tienen las autorizaciones debidas; o, en caso de que no la tuvieran o estuviesen utilizando un arte de pesca no acreditada, se tendría que presentar la queja respectiva tanto al Estado de las embarcaciones como a la Organización Regional de Ordenamiento Pesquero para que estas se incluyan en los listados de pesca ilegal no declarada y no reglamentada para que no puedan volver a realizar actividad pesquera en ningún océano del mundo. Explicó que, en aplicación del artículo 21 del Acuerdo de Nueva York, se ha discutido con la República Popular de China, sobre un protocolo de visita e inspecciones a bordo, esto quiere decir que Ecuador tenga la capacidad recíproca de poder hacer visitas e inspecciones a bordo de las embarcaciones chinas que realicen actividades en las proximidades de la zona económica exclusiva del país y de esa manera poder confirmar que se están cumpliendo con todas las normas de conservación. Por lo que se puede concluir que dentro del marco de sus competencias dicha Cartera de Estado está preparando en conjunto con Cancillería, propuestas de resoluciones para llevar a la reunión propuesta ante la CPPS. Recalcando que no solo han aplicado los protocolos y regulaciones dispuestas en la normativa ecuatoriana sino también de la normativa internacional. En el caso del punto 14.2 de la RL-2019-2021-073, se convocó al Ministerio de Relaciones Exteriores y



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Movilidad Humana quien informó sobre los acercamientos con la República Popular China y las acciones tomadas para restringir este tipo de actividades que ponen en riesgo a la fauna marina de las Islas Galápagos y adicionalmente informó sobre los avances logrados para ampliar las plataformas submarinas de Colón, Cocos y Carnegie. De ello, se desprende que la Cancillería ha iniciado acciones diplomáticas estratégicas para convocar a todos los países de la ribera del Pacífico Sur y ha mantenido diálogos con los Cancilleres de Chile, Perú, Colombia y Panamá para tener claro el mejoramiento de los sistemas de vigilancia de las actividades pesqueras que se desarrollan en el Pacífico Sur, a fin de prevenir acciones de pesca ilegal y posteriormente, solicitar de forma conjunta al Secretario de la CPPS identificar los mecanismos que permitan fortalecer las capacidades técnicas y tecnológicas de los países miembros para combatir y prevenir la pesca ilegal no declarada ni reglamentada. En ese sentido, la Cancillería tomó acciones de forma bilateral con China, donde se acordó que se requiere una moratoria extendida a partir del mes de junio y que haya barcos de observación con prohibición de abastecimiento de combustible y señaló que se ha hecho conocer al Gobierno de China que Ecuador hará prevalecer sus derechos sin distinción de bandera. Referente a la extensión de la Plataforma Continental del Ecuador, expuso que es posible gracias a tres cordilleras submarinas que van desde Galápagos hasta el Ecuador continental, realizando énfasis en que en el mes de marzo del 2013, se firmó un acuerdo de cooperación entre Ecuador y Costa Rica, a fin de establecer las bases científico-marinas para la presentación ante las Naciones Unidas de límites de las extensiones de mar y en noviembre del 2019 se acordó una hoja de ruta con Costa Rica para la presentación conjunta ante la Comisión en diciembre del 2020, así la presentación preliminar se



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

encuentra establecida para 2022 y para la presentación final a la Comisión de Límites será en el 2026. Presentó ante el Pleno de la Comisión, un mapa donde mostraba las áreas de la zona económica exclusiva con la proyección de las puntas salientes del continente hacia el oeste, en la Costa Continental Insular se han realizado trabajos de Geodesia, mismos que se han completado al 100 %, en cuanto a trabajos batimétricos para la extensión de la Cordillera de Cocos y señaló que en ese mismo sentido, se continuarán realizando los cruceros necesarios para demostrar la ampliación de la Plataforma Continental en esas Cordilleras y obtener ciertos beneficios en torno al tema. Por lo cual, se infiere que efectivamente se han realizado por parte de la Cancillería acciones estratégicas por vía diplomática con la República China, así como con países de la región que han tenido como resultado el aplicar periodo de vedas con el primer país y con los subsiguientes, se ha acordado solicitar de forma conjunta al Secretario de la CPPS acciones que permitan fortalecer las capacidades técnicas y tecnológicas para combatir y prevenir la pesca ilegal no declarada ni reglamentada; y, finalmente, informó sobre los avances en la hoja de ruta de las extensiones de las plataformas submarinas de Colón, Cocos y Carnegie que espera que con la asignación de recursos necesarios a la Armada Nacional se pueda presentar ante la Comisión respectiva en el año 2026. En el caso del punto 14.3 de la RL-2019-2021-073, se convocó al Ministerio de Defensa Nacional quien informó que dicha institución se centra en la seguridad y visión estratégica del Ecuador, reconociendo que la soberanía es la primacía del Estado, dijo que la estrategia del Ministerio de Defensa con las Fuerzas Armadas es de anticipación, previsión y reacción, debido a que la flota avanzaba desde el norte de Chile, información que fue alertada en su debido tiempo y en ese sentido se ha



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

realizado la anticipación y la previsión correcta cuando ya ha llegado al límite exterior de la zona económica exclusiva, clarificando que no han entrado a la zona y dejando la previsión para lo que pueda ocurrir, siendo lo más probable el ingreso a la zona económica exclusiva donde sí se tiene jurisdicción. Explicó que dando cumplimiento a sus labores de vigilancia y con base a la continuidad de desplazamiento de los barcos, se continúa el monitoreo y la atención con un avión, corbetas con un helicóptero a bordo y guardacostas oceánicos para que no exista la posibilidad de ingresar a la zona económica exclusiva y se ha establecido un triángulo de seguridad, donde se ha visto en función de la prospectiva de la seguridad a todos los aspectos que se consideren una amenaza a la soberanía y añadió que dicho triángulo se realizó junto a otro tipo de amenazas como el narcotráfico. Finalizó su intervención afirmando que como acciones futuras que se realizan para evitar que este tipo de actividades, se ha elaborado el proyecto SUTPLA, que se encuentra demorado por la adquisición de un buque oceanográfico moderno con tecnología que permita realizar la investigación de las plataformas submarinas en mejores condiciones, teniendo por objetivo primordial la expansión de la plataforma submarina en 150 millas náuticas. Así también se convocó al Comandante General de la Armada Nacional, quien señaló que en el año 2017 no contaba dicha institución con un sistema de localización satelital, por lo que la información de la aproximación de la flota China fue entregada por la marina del Perú, produciéndose así la captura del Buque Chino en aquel año, donde se determinó la existencia de algunas especies de tiburón provenientes de Galápagos haciendo posible la captura y apresamiento de toda la tripulación. Explicó que para el año 2018, hubo la presencia de 190 buques, no obstante, para dicho año ya se contaba un sistema de localización satelital, lo que permitió



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

prepararse con mayor anticipación y percatarse de la trayectoria de los buques chinos, mismos que estuvieron a 40 millas de la zona económica exclusiva, razón por la cual ya se plantean acuerdos regionales como el Galapex, el cual es un ejercicio de acción frente a la pesca ilegal en el corredor norte y sur de Galápagos. Para el año 2019, afirmó que se presentaron 245 buques y se observó la presencia de un buque de bandera ecuatoriana que daba reabastecimiento de combustible a buques de bandera extranjera para lo que se presentó la respectiva denuncia, ejecutándose también el ejercicio de Galapex de manera virtual y teniendo como apoyo a los países de Argentina, Brasil, Perú, Chile y Colombia. Para el año 2020, mencionó que la Armada ecuatoriana ha estado presente permanentemente en el área con corbetas y aviones de vigilancia marítima enfatizando que las áreas de patrulla están frente a la zona económica exclusiva, lo que muestra que ningún buque ingresa a la zona económica exclusiva continental e insular. Afirmó que dentro sus labores de control y vigilancia de las actividades pesqueras que se encuentran realizando las flotas extranjeras ubicadas en la ZEE, desde el mes de enero hasta el mes de abril se realizó la inspección de dos barcos dentro de la zona económica exclusiva, los mismos que estaban aplicando el derecho de tránsito inocente, por ende, se tuvo la necesidad de enviar oficiales de enlace con el fin de tener información en tiempo real para estar preparados, a fin de poder movilizar las fuerzas de tarea conjunta cumpliendo con la defensa de la soberanía del país. Señaló que la Dirección Nacional de Espacio Acuático y el Comando de Fuerza Naval realizan su trabajo permanentemente los 365 días al año, dando como resultado la detención e inspección de diferentes buques de banderas internacionales, no obstante, uno de los mayores problemas que enfrenta la Fuerza Naval para cumplir a cabalidad su labor es la falta de recursos



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

económicos suficientes los cuales evidentemente impiden tener un control más exhaustivo de la ZEE. Consecuentemente, tanto el Ministerio de Defensa Nacional como la Armada Nacional han desarrollado acciones para el control y vigilancia de las actividades pesqueras y han desarrollado acciones futuras para evitar dichas acciones, no obstante, la mayor limitación que poseen estas dos entidades públicas para cumplir con su objetivo es la falta de recursos suficientes, limitando de gran manera su capacidad de respuesta. En el caso del punto 14.4 de la RL-2019-2021-073, se convocó al Presidente del Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la provincia de Galápagos, quien informó que en el marco de las competencias se ha llevado una coordinación importante con la Cancillería, Procuraduría General del Estado y el Ministerio de Defensa, las cuales se encuentran trabajando en el ámbito internacional. Añadió que se realizan acciones específicas alrededor de la zona económica exclusiva a favor de la defensa en Galápagos, con el fin de sostener y precautelar los intereses de las especies marinas, de su fauna y riqueza ecológica. A su vez indicó que se mantiene todo lo referente al apoyo a la postura soberana del Estado ecuatoriano en los foros internacionales y cualquier espacio que necesita ser expuesto a los temas de preocupación, a través de la diplomacia. Afirmó que como acciones inmediatas se ha implementado la iniciativa llamada “Alianza Global por los Océanos”, la cual es liderada por Reino Unido, de la cual el Ecuador entra a formar parte como el país número 26 en la iniciativa de fomento e impulso a la protección del 30% de los espacios marítimos; y, además expuso que el Gobierno de Galápagos está participando activamente con la Comisión Público-Privada que se ha conformado por parte del Gobierno Nacional del Ecuador con el fin de tomar acciones con relación a las flotas pesqueras internacionales sin distinción de bandera en los límites de la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

zona económica exclusiva pero que permita garantizar el saber a través de los foros, qué está sucediendo en esta actividad en los límites de la zona económica exclusiva. En consecuencia, se desprende que si bien es cierta dicha entidad ha realizado acciones para restringir y evitar las actividades ilegales de pesca, estas no han sido las suficientes e inmediatas necesarias para cumplir a cabalidad con sus competencias, ya que dicho trabajo se ha realizado en conjunto con Cancillería y se ha basado sólo en declaraciones y pronunciamientos con claridad como distintivo de bandera. En el caso del punto 14.5 de la RL-2019-2021-073, se solicita la comparecencia del Centro de Inteligencia Estratégica para que, en el marco de sus competencias, informe sobre las amenazas y vulnerabilidades que tiene el Estado ecuatoriano y las Fuerzas Armadas que le impiden realizar una efectiva defensa de los intereses nacionales respecto a la pesca ilegal que realizan flotas pesqueras en la Zona Económica Exclusiva de Galápagos. No obstante, esta comisión mediante Oficio No. 533-CEPSIRISI-FFV-2020 de 11 de agosto de 2020, realizó la debida solicitud de comparecencia y en respuesta por parte de esta entidad, mediante Oficio No. CIES-DG-JH-O-0026-2020-OF de 13 de agosto de 2020 se obtiene que “al respecto y conforme lo ordenan los artículos 82, el numeral uno del artículo 83, artículo 226 y 425 de la Constitución de la República, como es de su conocimiento el centro de inteligencia estratégica ejecuta sus competencias conforme lo dispone el artículo 15 de la Ley de Seguridad Pública del Estado, en concordancia con el artículo nueve de su reglamento, por lo que los documentos e información producida y procesado por la entidad se encuentra clasificada por reserva legal como reservada, secreto y secretísimo de conformidad con lo determinado en el artículo 19, ibídem y el artículo 28 del reglamento a esa Ley, debido a que con esta se garantiza la protección



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

interna, la seguridad nacional, el mantenimiento del orden público y la defensa nacional; por las razones expuestas, la información ha sido declarada bajo los grados de escritos y no puede ser divulgada ni entregada sin cumplir los protocolos legales, salvo los casos establecidos en la norma. (...). En virtud de lo señalado, gustoso estaré de asistir a una nueva reunión y en base al artículo 66 numeral 23 de la Constitución, requiero que se fijen nuevo día y hora para hacerlo de manera presencial bajo la reserva del caso, tal como lo indique en la comparecencia de fecha 3 de agosto de 2020 a las 15h00, esta información por la que me han citado en esta nueva comparecencia, ya fue entregada los respectivos subsistemas quienes deberían explicar sobre las diferentes acciones y actividades realizadas.” Por lo que por disposición del mandato legal solicitado por el Pleno de la Asamblea Nacional y de acuerdo a los antecedentes expuestos, esta comisión informó al Director del CIES que “se recibirá su comparecencia a partir de las 16H00, del día lunes 07 de septiembre de 2020 mediante la plataforma "Zoom", ID de la reunión: 861 0517 7932, Contraseña: 919285, en Sesión Reservada”; sin embargo, mediante correo electrónico enviado desde la dirección “jdhowitt@cies.gob.ec” de fecha 5 de septiembre de 2020, se informa en su parte pertinente que “me encuentro presto a comparecer a la reunión ordenada por el pleno de su órgano pero al tratarse temas relacionados con la seguridad nacional, solicito que la sesión sea de manera presencial debido a que la plataforma Zoom no garantiza del traspaso de esta información, por lo que requiero que se ponga en conocimiento del seno de su comisión y se planifique con el debido del tiempo y las bioseguridades necesarias esta comparecencia de manera presencial en la sala de reuniones de la comisión.” Por consiguiente, es evidente la falta de predisposición del representante del CIES en entregar la información



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

requerida por el primer poder del Estado, argumentado además que dicha información ha sido remitida a las Carteras de Estado correspondientes, por ello se sugiere que se convoque a una nueva sesión de carácter reservada ante el Pleno de la Asamblea Nacional para que informe sobre las amenazas y vulnerabilidades que tiene el Estado ecuatoriano y las Fuerzas Armadas que le impiden realizar una efectiva defensa de los intereses nacionales respecto a la pesca ilegal que realizan flotas pesqueras en la Zona Económica Exclusiva de Galápagos. Respecto al punto 14.6 que solicita que esta Comisión realice un análisis de las consecuencias nacionales e internacionales que implica la pesca que realizan más de 260 buques extranjeros, en los límites de la Zona Económica Exclusiva de las Islas Galápagos, así como las acciones a nivel internacional que el Ecuador debe realizar de manera inmediata para evitar que este tipo de actividades continúen. Nos permitimos indicar a manera de resumen de lo ya expuesto de forma detallada anteriormente que el Ecuador debe garantizar su presencia y ejercicio de actividades pesqueras en alta mar dentro del marco de las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera (OROPs) pertinentes y la defensa de nuestras 200 millas de mar territorial y ZEE. El Gobierno Nacional debe proteger al sector pesquero, brindarle garantías para que no se adopten medidas contraproducentes que afecten irreversiblemente nuestra producción y para poder seguir produciendo alimentos sanos para nuestra población y exportando a los más exigentes mercados, generando divisas, trabajo y riqueza. Así mismo, las posibles consecuencias económicas que implica la pesca que realizan alrededor de estos buques se estima en un perjuicio de 9.546'000.000 de dólares por la pesca de jurel y calamar, además que las operaciones de pesca de la flota ya de 360 barcos chinos, implica un ecocidio de grandes dimensiones que está empezando a conmover al



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Ecuador y al mundo. Sus artes de pesca, long line, palangre y otras, les permiten abarcar una extensión de hasta 100 km por unidad, una capacidad operativa instalada para pescar en 36.000 km en movimiento, lo cual puede multiplicar su radio de acción sobre más de 125.000 km, la mitad del territorio continental, ya que se aplican mecanismos similares al dragado con los que capturan indiscriminadamente todo de tipo de peces. Las principales acciones que debe implementar el Ecuador a través de la autoridad pesquera, de la Cancillería y de la Armada Nacional, deben realizarse por conducto de las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera (OROPs) de las cuales somos miembros de pleno derecho, como la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT) y la Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur (SPRFMO). Por ello, en ese sentido deberán procurar aplicar las siguientes medidas con la CIAT: 1) implementar el uso obligatorio de observadores pesqueros en la flota atunera de palangre que operan en alta mar; 2) prohibición de transbordos para todas las flotas que operan en alta mar; y, 3) prohibir la aprobación de cualquier resolución que conduzca al aumento de capacidad en la flota de cerco atunera. Ante la SPRFMO: 1) prohibición de transbordos en alta mar para todas las flotas que operan en alta mar; 2) implementación de uso obligatorio de observadores pesqueros en la flota de cerco, potera y palangrera; y, 3) prohibición de uso de barcos suministradores o “tender boats”. 4.2.14. El artículo 16: “Encargar la publicación de esta resolución para los fines consiguientes en todos los medios de comunicación de la Asamblea Nacional.”. Dando cumplimiento a ello, mediante Memorando Nro. AN-SG-2020-1174-M de 05 de agosto de 2020, el Prosecretario General Temporal, Dr. Javier Rubio, encarga a la Secretaría de Comunicación, Sra. Ana María Prócel, la publicación de la resolución en todos los medios



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

de comunicación de la Asamblea Nacional. No obstante, de dicho traslado es válido reconocer que tanto la sesión plenaria de 4 de agosto de 2020 en la cual se aprobó la Resolución RL-2019-2021-073 como todas las sesiones de la Comisión han sido transmitidas en vivo y difundidas a los diferentes medios de comunicación para el efectivo cumplimiento de lo dispuesto por el Pleno del Parlamento ecuatoriano. 5. Marco jurídico aplicable. 5.1 Constitución de la República del Ecuador. Art. 4.- El territorio del Ecuador constituye una unidad geográfica e histórica de dimensiones naturales, sociales y culturales, legado de nuestros antepasados y pueblos ancestrales. Este territorio comprende el espacio continental y marítimo, las islas adyacentes, el mar territorial, el Archipiélago de Galápagos, el suelo, la plataforma submarina, el subsuelo y el espacio suprayacente continental, insular y marítimo. Sus límites son los determinados por los tratados vigentes. Art. 14.- Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay*. Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados. Art. 71.- La naturaleza o *Pacha Mama*, donde se reproduce y realiza la vida, tiene derecho a que se respete integralmente su existencia y el mantenimiento y regeneración de sus ciclos vitales, estructura, funciones y procesos evolutivos. Toda persona, comunidad, pueblo o nacionalidad podrá exigir a la autoridad pública el cumplimiento de los derechos de la naturaleza. Para aplicar e interpretar estos derechos se observarán los principios establecidos en la Constitución, en lo que proceda. El Estado incentivará a las personas naturales y jurídicas, y a los colectivos, para



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

que protejan la naturaleza, y promoverá el respeto a todos los elementos que forman un ecosistema. Art. 83.- Son deberes y responsabilidades de las ecuatorianas y los ecuatorianos, sin perjuicio de otros previstos en la Constitución y la ley: (...) 6. Respetar los derechos de la naturaleza, preservar un ambiente sano y utilizar los recursos naturales de modo racional, sustentable y sostenible. Art. 195.- La Fiscalía dirigirá, de oficio o a petición de parte, la investigación preprocesal y procesal penal; durante el proceso ejercerá la acción pública con sujeción a los principios de oportunidad y mínima intervención penal, con especial atención al interés público y a los derechos de las víctimas. De hallar mérito acusará a los presuntos infractores ante el juez competente, e impulsará la acusación en la sustanciación del juicio penal. Para cumplir sus funciones, la Fiscalía organizará y dirigirá un sistema especializado integral de investigación, de medicina legal y ciencias forenses, que incluirá un personal de investigación civil y policial; dirigirá el sistema de protección y asistencia a víctimas, testigos y participantes en el proceso penal; y, cumplirá con las demás atribuciones establecidas en la ley. Art. 198.- La Fiscalía General del Estado dirigirá el sistema nacional de protección y asistencia a víctimas, testigos y otros participantes en el proceso penal, para lo cual coordinará la obligatoria participación de las entidades públicas afines a los intereses y objetivos del sistema y articulará la participación de organizaciones de la sociedad civil. El sistema se regirá por los principios de accesibilidad, responsabilidad, complementariedad, oportunidad, eficacia y eficiencia. Art. 242.- El Estado se organiza territorialmente en regiones, provincias, cantones y parroquias rurales. Por razones de conservación ambiental, étnico-culturales o de población podrán constituirse regímenes especiales. Los distritos metropolitanos autónomos, la provincia de Galápagos y las



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

circunscripciones territoriales indígenas y pluriculturales serán regímenes especiales. Art. 258.- La provincia de Galápagos tendrá un gobierno de régimen especial. Su planificación y desarrollo se organizará en función de un estricto apego a los principios de conservación del patrimonio natural del Estado y del buen vivir, de conformidad con lo que la ley determine. Su administración estará a cargo de un Consejo de Gobierno presidido por el representante de la Presidencia de la República e integrado por las alcaldesas y alcaldes de los municipios de la provincia de Galápagos, representantes de las juntas parroquiales y los representantes de los organismos que determine la ley. Dicho Consejo de Gobierno tendrá a su cargo la planificación, manejo de los recursos y organización de las actividades que se realicen en la provincia. La ley definirá el organismo que actuará en calidad de secretaría técnica. Para la protección del distrito especial de Galápagos se limitarán los derechos de migración interna, trabajo o cualquier otra actividad pública o privada que pueda afectar al ambiente. En materia de ordenamiento territorial, el Consejo de Gobierno dictará las políticas en coordinación con los municipios y juntas parroquiales, quienes las ejecutarán. Las personas residentes permanentes afectadas por la limitación de los derechos tendrán acceso preferente a los recursos naturales y a las actividades ambientalmente sustentables. 5.2. Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos. Art. 1.- Objeto y ámbito. La presente Ley Orgánica regula el Régimen Especial de la provincia de Galápagos e instituye el régimen jurídico administrativo al que se sujetan, en el ámbito de sus competencias, el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la provincia de Galápagos, los Gobiernos Autónomos Descentralizados y los organismos de todas las funciones del Estado, así como todas las personas naturales y jurídicas, nacionales y extranjeras



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

que se encuentran dentro o que realicen actividades en la provincia de Galápagos, en función de un estricto apego a los principios de conservación del patrimonio natural del Estado y del Buen Vivir. Art. 16.- Áreas naturales protegidas de la provincia de Galápagos. El Parque Nacional Galápagos y la Reserva Marina de Galápagos forman parte del Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP). El régimen jurídico administrativo de estas áreas protegidas es especial y se sujetará a lo previsto en la Constitución, la presente Ley y normas vigentes sobre la materia. El Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la provincia de Galápagos y la Autoridad Ambiental Nacional a través de la unidad administrativa desconcentrada a cargo de las áreas naturales protegidas de Galápagos mantendrán una estrecha coordinación para articular en forma apropiada, sus competencias y atribuciones. Art. 18.- Reserva Marina de Galápagos. La Reserva Marina de Galápagos, se somete a la categoría de Reserva Marina, de uso múltiple y administración integrada, de acuerdo con la Ley Forestal y de Conservación de Áreas Naturales y Vida Silvestre. La integridad de la Reserva Marina comprende toda la zona marina dentro de una franja de cuarenta millas náuticas medidas a partir de las líneas de base del Archipiélago y las aguas interiores. Art. 19.- Área Marina de Protección Especial. Se establece un área de protección mínima de sesenta millas náuticas, a partir de la línea de base del Archipiélago para regular el transporte de productos tóxicos o de alto riesgo en esa zona. Estos límites podrán ser aumentados de conformidad con los acuerdos internacionales y a las investigaciones científicas que se realicen para el efecto. Art. 20.- Unidad administrativa desconcentrada a cargo de las áreas naturales protegidas de la provincia de Galápagos. La Autoridad Ambiental Nacional contará con una unidad administrativa desconcentrada a cargo de las áreas naturales protegidas de la provincia



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

de Galápagos, en cuyas zonas ejercerá jurisdicción y competencia sobre el uso, manejo y aprovechamiento de los recursos naturales y las actividades que en dichas áreas se realicen de conformidad con el Sistema Nacional de Áreas Protegidas, en concordancia con el Plan para el Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial de Galápagos y las políticas generales de planificación dictadas por el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la provincia de Galápagos. El titular de dicha unidad administrativa desconcentrada, tendrá título de tercer nivel como mínimo y será desempeñada por quien designe la Autoridad Ambiental Nacional. Será de libre nombramiento y remoción; para lo cual deberá cumplir con los requisitos previstos en la ley que regula el servicio público. Art. 21.- Atribuciones de la unidad administrativa desconcentrada a cargo de las Áreas Naturales Protegidas de Galápagos. La unidad administrativa desconcentrada a cargo de las áreas naturales protegidas de Galápagos, tendrá las siguientes atribuciones: 1. Cumplir y hacer cumplir en la provincia de Galápagos, dentro del ámbito de su competencia, la presente Ley, su Reglamento, las ordenanzas provinciales y resoluciones del Consejo de Gobierno y demás normas conexas. 2. Administrar y controlar el Parque Nacional Galápagos y la Reserva Marina de Galápagos, dentro del ámbito de su competencia. 3. Elaborar los proyectos de políticas y los planes de manejo del Parque Nacional Galápagos y la Reserva Marina de Galápagos. 4. Aprobar el plan plurianual y los planes operativos anuales, para el cumplimiento de sus objetivos institucionales. 5. Cumplir y hacer cumplir las políticas, los planes de manejo y los planes operativos del Parque Nacional Galápagos y la Reserva Marina de Galápagos. 6. Elaborar y actualizar de manera periódica, conjuntamente con la entidad que ejerce la bioseguridad y el control de la introducción de especies exógenas a la provincia de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Galápagos, un plan para la participación local en la prevención, detección temprana, monitoreo, control y erradicación de especies invasoras. 7. Fomentar la investigación científica en las áreas naturales protegidas de Galápagos y la realización de estudios participativos, tendientes al mejoramiento de las políticas de conservación y desarrollo para la pesca en la provincia de Galápagos. 8. Delimitar, regular, autorizar y controlar el uso de playas de mar, riberas y lagunas en áreas protegidas, sin perjuicio de las limitaciones que establezca la ley y en estricto apego a los principios de conservación del patrimonio natural y ambiental que garanticen la supervivencia de las especies endémicas de la provincia de Galápagos. 9. Preservar y controlar en caso de riesgo ambiental en áreas no protegidas, el ingreso de las personas al uso de playas de mar, riberas y lagunas en términos de sostenibilidad que integren criterios sobre límites ambientales y biofísicos. 10. Recaudar los recursos provenientes de los tributos por ingreso y conservación de áreas naturales protegidas. 11. Ejercer la jurisdicción coactiva para el cobro de cualquier obligación económica que existiera a favor de las áreas naturales de la provincia de Galápagos. 12. Conocer, tramitar y sancionar las infracciones administrativas en los casos previstos en la presente Ley y en el ordenamiento jurídico vigente. 13. Nombrar o contratar, y remover a los servidores del Parque Nacional Galápagos de conformidad con lo previsto en la ley que regula el servicio público. 14. Las demás atribuciones establecidas en la presente Ley, su Reglamento y demás legislación vigente, así como aquellas que le sean encomendadas por la Autoridad Ambiental Nacional. Art. 24.- Sistema de monitoreo de embarcaciones.- El ministerio rector de la política de defensa, para el control de las actividades que se realicen al interior de la Reserva Marina de Galápagos y del Área Marina de Protección Especial, operará un sistema de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

monitoreo de embarcaciones, con el objeto de controlar el tráfico marítimo. El ministerio rector de la política de defensa administrará un centro de control para el monitoreo de naves, que funcionará a base de la información que en tiempo real será provista por la Autoridad Marítima Nacional. Dicha información será también utilizada para fines científicos y de gestión ambiental, así como para la administración de la Reserva Marina de Galápagos y el manejo y uso de los recursos naturales existentes dentro de ella. El funcionario de la Autoridad Marítima Nacional responsable de entregar la información a la unidad administrativa desconcentrada a cargo de las Áreas Naturales Protegidas de Galápagos y al Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la provincia de Galápagos, deberá hacerlo de manera obligatoria y su incumplimiento será sancionado con la destitución del cargo. Art. 56.- Principios que rigen la actividad pesquera artesanal. La actividad pesquera artesanal en la Reserva Marina de Galápagos, se someterá al principio precautelatorio y al de conservación y manejo adaptativo, así como otros que estén contenidos en la Constitución y demás leyes que fueran aplicables para la utilización sostenible de los recursos hidrobiológicos. Art. 57.- Zonificación Pesquera. El Plan de Manejo de la Reserva Marina de la provincia de Galápagos definirá la zonificación de uso y las actividades pesqueras permitidas que deberán proteger a las especies vulnerables y frágiles de los ecosistemas insulares. Para ello establecerá medidas, controles y mecanismos que garanticen la conservación de los ecosistemas y el uso sostenible de los recursos, según lo que dispone esta Ley. Art. 58.- Pesca artesanal comercial. En el área de la Reserva Marina de la provincia de Galápagos está permitida únicamente la pesca artesanal comercial, la cual se regirá por lo dispuesto en el Reglamento que dicte para el efecto el ministerio que ejerce la rectoría de la política



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

pública ambiental y se someterá a las pautas y parámetros contenidos en el Plan de Manejo correspondiente. En los instrumentos antes mencionados se tratará lo relativo a la pesca artesanal, vivencial, turística y pesca de altura; el transporte y comercialización por parte del pescador artesanal de especies bioacuáticas; el reemplazo de embarcaciones y su tonelaje; el registro pesquero; el otorgamiento de permisos de pesca; y, las artes de pesca. La Autoridad Ambiental Nacional expedirá el calendario pesquero y determinará las especies cuya pesca esté permitida en la provincia de Galápagos, así como sus volúmenes de captura, en coordinación con las entidades técnicas competentes del sector y el Consejo de Gobierno. Para este efecto, se deberá contar de forma previa con un estudio técnico que será elaborado por la unidad administrativa desconcentrada a cargo de las Áreas Naturales Protegidas de Galápagos.

5.3 Reglamento de la Ley de Régimen Especial de la provincia de Galápagos. Art. 3.- Territorio de la provincia de Galápagos.- La provincia de Galápagos comprende el área terrestre del archipiélago, que incluye tanto las zonas pobladas como el Parque Nacional Galápagos; la Reserva Marina; el Área Marina de Protección Especial; el subsuelo del área terrestre, la órbita geoestacionaria; y, la plataforma y zócalo submarino.

Art. 13.- Área del Parque Nacional Galápagos.- El área delimitada como Parque Nacional Galápagos y sus linderos son los constantes en el Acuerdo Interministerial No. 0297, publicado en el Registro Oficial No. 15 del 31 de agosto de 1979 y en sus correspondientes reformas. La Autoridad Nacional Ambiental es la entidad competente para delimitar y actualizar el área del Parque Nacional Galápagos, para cuyo efecto deberá sujetarse a lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos; y, cumplir con el procedimiento previsto en la legislación vigente. La Autoridad Ambiental



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Nacional expedirá y mantendrá actualizado el mapa que contenga las coordenadas geo-referenciadas de las áreas naturales protegidas de la provincia de Galápagos, con todos los límites del Parque Nacional Galápagos y la Reserva Marina de la provincia de Galápagos, en unidades UTM WGS 84. Art. 22.- Sistema de Monitoreo de Embarcaciones.- Institúyase el Sistema de Monitoreo de Embarcaciones -SIME-, que tendrá como fin el control naval automatizado del tráfico marítimo ordinario o frecuente dentro de la Reserva Marina de la provincia de Galápagos. El funcionamiento del SIME se regirá por lo dispuesto en la ley, el presente reglamento; y, el reglamento expedido de manera conjunta por el ministerio rector de la política de defensa y la Autoridad Ambiental Nacional. Art. 86.- Precaución en el transporte hacia y dentro de la provincia de Galápagos.- Es deber de toda persona, natural o jurídica, ejercer precaución en su traslado o transporte entre el continente y la provincia de Galápagos, entre islas, o entre distintas zonas de una isla, para evitar la dispersión de especies exóticas y la dispersión no natural de especies nativas. Art. 89.- Informes técnicos para determinación de infracciones ambientales.- Para la imposición de sanciones en tratándose de la comisión de infracciones ambientales, los elementos que se consideren como agravantes, tales como su repercusión en los ecosistemas de Galápagos, costos de reparación, efectos en la seguridad de las personas y bienes; y, el grado de irreversibilidad del daño o deterioro producido en la calidad del recurso o del bien protegido, serán técnicamente establecidos mediante informes expedidos por funcionarios especializados de la Autoridad Ambiental Nacional y de la entidades públicas cuya opinión la autoridad administrativa sancionadora estimare pertinente para la resolución de la causa. 5.4. Límites del Parque Nacional Galápagos.- Acuerdo Ministerial, publicado en el R.O. No. 15,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

de 31 de agosto de 1979. Art. 1.- Fijar los límites del parque Nacional Galápagos colinda con la zona colonizada de Puerto Baquerizo Moreno y de El Progreso cuyos territorios formando dos cuerpos apenas separados, se extienden uno a continuación del otro desde una sección de la costa en Puerto Baquerizo hacia el interior, en la parte Sur de la Isla; constituyendo ambos cuerpos una superficie total colonizada de ocho mil setecientos cincuenta y tres hectáreas, sesenta centésimas (8.753,60 has). A la perimetral que circunda toda el área colonizada se le establece como límite del Parque Nacional Galápagos o como lindero del área colonizada con el patrimonio territorial del Parque. Nota: En el referido artículo se establecen los límites exactos del Parque Nacional Galápagos.

5.5 Reglamento para actividad pesquera en reserva marina de Galápagos. Art. 1.- El presente reglamento tiene por objeto establecer el régimen jurídico administrativo de la actividad pesquera artesanal en la Reserva Marina de Galápagos (RMG), con el fin de asegurar la conservación y el aprovechamiento sostenible y responsable de las especies bioacuáticas existentes en la misma. Art. 2.- Queda sometida a las disposiciones del presente reglamento la actividad pesquera artesanal que se realiza dentro de la RMG, entendida como tal toda la zona marina dentro de una franja de cuarenta millas náuticas medidas a partir de las líneas base del Archipiélago y las aguas interiores. Art. 3.- Para los efectos del presente reglamento, se entiende por actividad pesquera artesanal la que realizan los pescadores artesanales debidamente autorizados, para el aprovechamiento de las especies bioacuáticas existentes en la RMG, en las fases de extracción y comercialización. Art. 4.- Pescador artesanal es aquella persona natural autorizada y registrada por la DPNG, que en forma personal y directa hace de la pesca su principal medio de vida, mediante el aprovechamiento de las especies bioacuáticas en forma



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

peatonal; o como patrón o capitán, marinero o buzo de una embarcación pesquera artesanal. Art. 6.- En la reserva marina de Galápagos están permitidas las clases de pesca que se hallan expresamente definidas en el presente reglamento. Siempre que existan las respectivas justificaciones, la DPNG podrá autorizar la pesca de investigación en la RMG, con la finalidad de promover la participación del sector pesquero artesanal de la provincia de Galápagos. Art. 15.- Únicamente las embarcaciones pesqueras artesanales que cuenten con el permiso de pesca de que trata esta sección, podrán ser destinadas a la actividad pesquera artesanal dentro de la RMG, en los términos establecidos en el ordenamiento jurídico vigente. Art. 21.- No se otorgará permiso de pesca a las embarcaciones que no cumplan con las especificaciones técnicas determinadas en el presente reglamento y en el Plan de Manejo de la RMG. 5.6 Plan de manejo de áreas protegidas de Galápagos para el buen vivir.- Acuerdo Ministerial N°162, publicado en el R.O. edición especial No. 153, de 22 de julio de 2014. Art. 1.- Aprobar el "Plan de Manejo de las Áreas Protegidas de Galápagos para el Buen Vivir", como instrumento técnico y de planificación que rige y fusiona la gestión ambiental de las áreas protegidas del Parque Nacional Galápagos y de la Reserva Marina de Galápagos, que contiene los principios, directrices y normas para alcanzar la coexistencia armónica entre el uso racional de los recursos, bienes y servicios ambientales que generan, y garantizan la conservación de los procesos ecológicos que determinan la funcionalidad de los ecosistemas inmersos en las áreas protegidas, visión resultante de conceptualizar a Galápagos como un sistema socio ecológico base y sustento del Buen Vivir de la población local. 5.7 Código Orgánico Integral Penal. Art. 442.- Fiscalía.- La Fiscalía dirige la investigación preprocesal y procesal penal e interviene hasta la finalización del proceso.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

La víctima deberá ser instruida por parte de la o el fiscal sobre sus derechos y en especial, sobre su intervención en la causa. Art. 443.- Atribuciones de la Fiscalía.- La Fiscalía ejerce las siguientes atribuciones:

1. Organizar y dirigir el Sistema especializado integral de investigación, de medicina legal y ciencias forenses.
2. Dirigir el Sistema de protección y asistencia de víctimas, testigos y otros participantes en el proceso.
3. Expedir en coordinación con las entidades que apoyan al Sistema especializado integral de investigación, medicina legal y ciencias forenses o con el organismo competente en materia de tránsito, los manuales de procedimiento y normas técnicas para el desempeño de las funciones investigativas.
4. Garantizar la intervención de fiscales especializados en delitos contra la integridad sexual y reproductiva, violencia contra la mujer o miembros del núcleo familiar, crímenes de odio y los que se cometan contra niñas, niños, adolescentes, jóvenes, personas con discapacidad, adultas y adultos mayores y, en las materias pertinentes que, por sus particularidades, requieren una mayor protección. En estos casos, además, se dará prioridad para las investigaciones.

Art. 444.- Atribuciones de la o el fiscal.- Son atribuciones de la o el fiscal, las siguientes:

1. Recibir denuncias escritas o verbales en los delitos en los que procede el ejercicio público de la acción.
2. Reconocer los lugares, huellas, señales, armas, objetos e instrumentos con la intervención del personal del Sistema especializado integral de investigación, medicina legal y ciencias forenses o personal competente en materia de tránsito, conforme con lo dispuesto en este Código.
3. Formular cargos, impulsar y sustentar la acusación de haber mérito o abstenerse del ejercicio público de la acción.
4. Disponer al personal del Sistema especializado integral de investigación, medicina legal y ciencias forenses o al personal competente en materia de tránsito, la práctica de diligencias tendientes



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

al esclarecimiento del hecho, salvo la recepción de la versión del sospechoso. 5. Supervisar las disposiciones impartidas al personal del Sistema especializado integral de investigación, medicina legal y ciencias forenses o a la autoridad competente en materia de tránsito. 6. Recibir las versiones de la víctima y de las personas que presenciaron los hechos o de aquellas a quienes les conste algún dato sobre el hecho o sus autores. 7. Solicitar a la o al juzgador, en los casos y con las solemnidades y formalidades previstas en este Código, la recepción de los testimonios anticipados aplicando los principios de inmediación y contradicción, así como de las víctimas de delitos contra la integridad sexual y reproductiva, trata de personas y violencia contra la mujer o miembros del núcleo familiar. 8. Impedir, por un tiempo no mayor de ocho horas, que las personas cuya información sea necesaria, se ausenten del lugar, en la forma establecida en este Código. 9. Disponer que la persona aprehendida en delito flagrante sea puesta a órdenes del órgano judicial correspondiente, a fin de que resuelva su situación jurídica dentro de las veinticuatro horas desde que ocurrió la aprehensión. 10. Disponer al personal del Sistema especializado integral de investigación, medicina legal y ciencias forenses o autoridad competente en materia de tránsito, la identificación del sospechoso o de la persona procesada cuando la víctima o los declarantes no conozcan su nombre y apellido, pero aseguren que la identificarían si vuelven a verla, de acuerdo con las disposiciones previstas en este Código. 11. Solicitar a la o al juzgador que dicte las medidas cautelares y de protección que considere oportunas para la defensa de las víctimas y el restablecimiento del derecho. Igualmente podrá pedir la revocatoria o cesación de dichas medidas cuando estime que la investigación practicada ha permitido desvanecer los indicios que las motivaron. 12. Ordenar el peritaje integral de todos



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

los indicios que hayan sido levantados en la escena del hecho, garantizando la preservación y correcto manejo de las evidencias. 13. Aplicar el principio de oportunidad. 14. Disponer la práctica de las demás diligencias investigativas que considere necesarias. Siempre que se limiten los derechos de alguna persona se requerirá autorización de la o el juzgador. La o el denunciante o cualquier persona que, a criterio de la o el fiscal, deba cooperar para el esclarecimiento de la verdad, tendrá que comparecer ante la Fiscalía para la práctica del acto procesal respectivo. En caso de incumplimiento la o el fiscal podrá solicitar la comparecencia con el uso de la fuerza pública. 5.7 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar Convemar. Art. 21.- Leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso inocente. 1. El Estado ribereño podrá dictar, de conformidad con las disposiciones de esta Convención y otras normas de derecho internacional, leyes y reglamentos relativos al paso inocente por el mar territorial, sobre todas o algunas de las siguientes materias: a) La seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo; b) La protección de las ayudas a la navegación y de otros servicios e instalaciones; c) La protección de cables y tuberías; d) La conservación de los recursos vivos del mar; e) La prevención de infracciones de sus leyes y reglamentos de pesca; f) La preservación de su medio ambiente y la prevención, reducción y control de la contaminación de éste; g) La investigación científica, marina y los levantamientos hidrográficos; h) La prevención de las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros fiscales, de inmigración y sanitarios. 2. Tales leyes y reglamentos no se aplicarán al diseño, construcción dotación o equipo de buques extranjeros, a menos que pongan en efecto reglas o normas internacionales generalmente aceptadas. 3. El Estado ribereño dará la debida publicidad a todas esas leyes y reglamentos. 4.-Los buques



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente por el mar territorial deberán observar tales leyes y reglamentos, así como todas las normas internacionales generalmente aceptadas relativas a la prevención de abordajes en el mar. Art. 27.- Jurisdicción penal a bordo de un buque extranjero. 1. La jurisdicción penal del Estado ribereño no debería ejercerse a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial para detener a ninguna persona o realizar ninguna investigación en relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, salvo en los casos siguientes: a) Cuando el delito tenga consecuencias en el Estado ribereño; b) Cuando el delito sea de tal naturaleza que pueda perturbar la paz del país o el buen orden en el mar territorial; c) Cuando el capitán del buque o un agente diplomático o funcionario consular del Estado del pabellón hayan solicitado la asistencia de las autoridades locales; o d) Cuando tales medidas sean necesarias para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes o de sustancias psicotrópicas. 2. Las disposiciones precedentes no afectan al derecho del Estado ribereño a tomar cualesquiera medidas autorizadas por sus leyes para proceder a detenciones e investigaciones a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial procedente de aguas interiores. 3. En los casos previstos en los párrafos 1 y 2, el Estado ribereño, a solicitud del capitán y antes de tomar cualquier medida, la notificará a un agente diplomático o funcionario consular del Estado del pabellón y facilitará el contacto entre tal agente o funcionario y la tripulación del buque. En caso de urgencia, la notificación podrá hacerse mientras se tomen las medidas. 4. Las autoridades locales deberán tener debidamente en cuenta los intereses de la navegación para decidir si han de proceder a la detención o de qué manera han de llevarla a cabo. 5. Salvo lo dispuesto en la Parte XII o en caso de violación de leyes y reglamentos dictados de conformidad



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

con la Parte V, el Estado ribereño no podrá tomar medida alguna, a bordo de un buque extranjero que pase por su mar territorial, para detener a ninguna persona ni para practicar diligencias con motivo de un delito cometido antes de que el buque haya entrado en su mar territorial, si tal buque procede de un puerto extranjero y se encuentra únicamente de paso por el mar territorial, sin entrar en las aguas interiores. Art. 56.- Derechos, jurisdicción y deberes del Estado ribereño en la zona económica exclusiva. 1. En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tiene: a) Derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económica de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua de las corrientes y de los vientos; b) Jurisdicción, con arreglo a las disposiciones pertinentes de esta Convención, con respecto a: i) El establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras; ii) La investigación científica marina; iii) La protección y preservación del medio marino; c) Otros derechos y deberes previstos en esta Convención. 2. En el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes en la zona económica exclusiva en virtud de esta Convención, el Estado ribereño tendrá debidamente en cuenta los derechos y deberes de los demás Estados y actuará de manera compatible con las disposiciones de esta Convención. 3. Los derechos enunciados en este artículo con respecto al lecho del mar y su subsuelo se ejercerán de conformidad con la parte VI. Art. 61.- Conservación de los recursos vivos. 1. El Estado ribereño determinará la captura permisible de los recursos vivos en su zona económica exclusiva. 2. El Estado ribereño, teniendo en cuenta los datos científicos más



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

fidedignos de que disponga, asegurará, mediante medidas adecuadas de conservación y administración, que la preservación de los recursos vivos de su zona económica exclusiva no se vea amenazada por un exceso de explotación. El Estado ribereño y las organizaciones internacionales competentes, sean subregionales, regionales o mundiales, cooperarán, según proceda, con este fin. 3. Tales medidas tendrán asimismo la finalidad de preservar o restablecer las poblaciones de las especies capturadas a niveles que puedan producir el máximo rendimiento sostenible con arreglo a los factores ambientales y económicos pertinentes, incluidas las necesidades económicas de las comunidades pesqueras ribereñas y las necesidades especiales de los Estados en desarrollo y teniendo en cuenta las modalidades de la pesca, la interdependencia de las poblaciones y cualesquiera otros estándares mínimos internacionales generalmente recomendados, sean subregionales, regionales o mundiales. 4. Al tomar tales medidas, el Estado ribereño tendrá en cuenta sus efectos sobre las especies asociadas con las especies capturadas o dependientes de ellas, con miras a preservar o restablecer las poblaciones de tales especies asociadas o dependientes por encima de los niveles en que su reproducción pueda verse gravemente amenazada. 5. Periódicamente se aportarán o intercambiarán la información científica disponible, las estadísticas sobre captura y esfuerzos de pesca y otros datos pertinentes para la conservación de las poblaciones de peces, por conducto de las organizaciones internacionales competentes, sean subregionales, regionales o mundiales, según proceda, y con la participación de todos los Estados interesados, incluidos aquellos cuyos nacionales estén autorizados a pescar en la zona económica exclusiva. 5.8 Acuerdo relativo a la Conservación de peces transzonales y migratorios. Art. 2.- Objetivo.-



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

El objetivo de este Acuerdo es asegurar la conservación a largo plazo y el uso sostenible de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios mediante la aplicación efectiva de las disposiciones pertinentes de la Convención. Art. 8.- Cooperación para la conservación y la ordenación.- 1. Los Estados ribereños y los Estados que pescan en alta mar cooperarán, de conformidad con la Convención, en lo relativo a las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, directamente o por conducto de las organizaciones o los arreglos regionales o subregionales de ordenación pesquera competentes, teniendo en cuenta las características propias de la subregión o región, y a fin de asegurar una conservación y ordenación eficaces de esas poblaciones. 2. Los Estados celebrarán consultas de buena fe y sin demora, especialmente cuando haya indicios de que las poblaciones de peces transzonales o de peces altamente migratorios están amenazadas de un exceso de explotación o cuando se estén estableciendo nuevas pesquerías para esas poblaciones. Con este fin, se podrán iniciar consultas a petición de cualquier Estado interesado, con miras a adoptar los arreglos apropiados para garantizar la conservación y ordenación de las poblaciones. Hasta que se concierten esos arreglos, los Estados observarán las disposiciones del presente Acuerdo y actuarán de buena fe y teniendo debidamente en cuenta los derechos, intereses y obligaciones de los demás Estados. 3. En los casos en que una organización o un arreglo subregional o regional de ordenación pesquera tenga competencia para establecer medidas de conservación y ordenación respecto de determinadas poblaciones de peces transzonales o poblaciones de peces altamente migratorios, los Estados que pescan esas poblaciones en alta mar y los Estados ribereños correspondientes cumplirán su obligación de cooperar haciéndose miembros de la



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

organización o participantes en el arreglo, o comprometiéndose a aplicar las medidas de conservación y ordenación establecidas por la organización o el arreglo. Los Estados que tengan un interés real en las pesquerías podrán hacerse miembros de dicha organización o participantes en ese arreglo. Las condiciones de participación en tal organización o arreglo no impedirán que dichos Estados adquieran la condición de miembros o participantes; ni se aplicarán de tal manera que se discrimine contra cualquier Estado o grupo de Estados que tenga un interés real en las pesquerías de que se trate. 4. Únicamente los Estados que sean miembros de dicha organización o participantes en dicho arreglo, o que se comprometan a aplicar las medidas de conservación y ordenación establecidas por la organización o el arreglo, tendrán acceso a los recursos de pesca a que sean aplicables dichas medidas. 5. En los casos en que no exista ninguna organización o arreglo subregional o regional de ordenación pesquera competente para establecer medidas de conservación y ordenación respecto de determinadas poblaciones de peces transzonales o poblaciones de peces altamente migratorios, los Estados ribereños correspondientes y los Estados que pescan en alta mar esas poblaciones en la subregión o región cooperarán para establecer una organización de esa índole o concertarán otros arreglos apropiados para velar por la conservación y ordenación de esas poblaciones y participarán en la labor de dicha organización o arreglo. 6. Todo Estado que tenga intención de proponer a una organización intergubernamental competente respecto de recursos marinos vivos la adopción de medidas concretas, deberá, cuando tales medidas vayan a afectar considerablemente a otras medidas de conservación y ordenación adoptadas previamente por una organización o arreglo subregional o regional de ordenación pesquera competente, consultar, por conducto de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

dicha organización o arreglo, con sus miembros o participantes. En la medida en que sea posible, esa consulta se realizará antes de la presentación de la propuesta a la organización intergubernamental. Art. 20.- Cooperación internacional con fines de ejecución.- 1. Los Estados cooperarán, directamente o por conducto de organizaciones o arreglos subregionales o regionales de ordenación pesquera, para asegurar el cumplimiento y la ejecución de las medidas subregionales o regionales de conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios. 2. El Estado del pabellón que investigue una presunta infracción de las medidas de conservación y de ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios podrá solicitar la asistencia de cualquier otro Estado cuya cooperación pueda ser útil para aclarar las circunstancias del caso. Todos los Estados procurarán atender las peticiones razonables que formule el Estado del pabellón en relación con esas investigaciones. 3. El Estado del pabellón podrá llevar a cabo tales investigaciones directamente, en cooperación con otro Estado interesado o por conducto de la organización o el arreglo subregional o regional de ordenación pesquera que corresponda. Se suministrará información acerca de la marcha y el resultado de las investigaciones a todos los Estados interesados o afectados por la presunta infracción. 4. Los Estados se prestarán asistencia recíproca para la identificación de los buques que podrían haber estado involucrados en actividades que menoscaban la eficacia de las medidas subregionales, regionales o mundiales de conservación y ordenación. 5. Los Estados, en la medida en que lo permitan las leyes y los reglamentos nacionales, harán arreglos para poner a disposición de las autoridades judiciales de otros Estados las pruebas relativas a presuntas infracciones de dichas medidas. 6.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Cuando existan motivos fundados para suponer que un buque en alta mar ha pescado sin autorización en una zona sometida a la jurisdicción de un Estado ribereño, el Estado del pabellón de ese buque, a petición del Estado ribereño de que se trate, procederá inmediatamente a investigar a fondo el asunto. El Estado del pabellón cooperará con el Estado ribereño en la adopción de medidas de ejecución apropiadas en esos casos y podrá autorizar a las autoridades pertinentes del Estado ribereño para subir a bordo e inspeccionar el buque en alta mar. El presente párrafo se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 111 de la Convención. 7. Los Estados Partes que sean miembros de una organización o participantes en un arreglo subregional o regional de ordenación pesquera podrán tomar medidas de conformidad con el derecho internacional, incluido el recurso a los procedimientos subregionales o regionales establecidos al respecto, para disuadir a los buques que hayan incurrido en actividades que menoscaben la eficacia de las medidas de conservación y ordenación establecidas por esa organización o arreglo, o constituyan de otro modo una violación de dichas medidas, para que no pesquen en alta mar en la subregión o región hasta que el Estado del pabellón adopte las medidas apropiadas. 6. Conclusiones. La Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad integral, ha dado cumplimiento a la “Resolución que condena la pesca ilegal de la biodiversidad marina de Galápagos y el mundo” aprobada por el Pleno de la Asamblea Nacional, en sesión del cuatro de agosto de 2020; con estos antecedentes se ha concluido lo siguiente: 6.1. Que, este informe se realiza en medio de la mayor crisis económica que ha sufrido el Ecuador en su historia reciente. Según organismos internacionales, la caída del PIB en el año 2020 oscilará en torno al 10%, por ende, todos los



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

indicadores evidencian una caída real de la actividad económica, del empleo, y de los ingresos fiscales. Es decir, además del impacto de la pandemia en la actividad económica, las finanzas públicas ya registraban una situación de alta vulnerabilidad. Por lo tanto, esta Comisión reconoce que los argumentos fiscales y presupuestarios vertidos por los comparecientes deben ser relativizados dada la situación por la que atraviesa el país. 6.2. Que, del análisis realizado se desprende que la pesca no sostenible, ilegal, no declarada y no reglamentada realizada por buques extranjeros entre la zona económica exclusiva de Ecuador continental y la zona económica exclusiva de las Islas Galápagos, cerca de la Reserva Marina de Galápagos, estaría atentando en contra de especies en peligro de extinción y de toda la biodiversidad marina presente en la zona. 6.3. Que, la Comisión de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral y la Comisión de la Soberanía Alimentaria y Desarrollo del Sector Agropecuario y Pesquero han realizado un trabajo exhaustivo, teniendo como única finalidad la de cumplir con lo dispuesto por el máximo órgano del Parlamento ecuatoriano. 6.4. Que, la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, ha dado efectivo cumplimiento a la Resolución RL-2019-2021-073. 6.5. Que, de la documentación recibida y del análisis correspondiente al artículo uno de la Resolución RL-2019-2021-073, se desprende que dentro del marco de sus competencias se ha dado efectivo cumplimiento a lo dispuesto en el mismo por parte del Parlamento ecuatoriano. 6.6. Que, del análisis y comparencias recibidas ante el seno de esta Comisión, se deduce que hubo cadenas de desinformación y falta de actuación de las autoridades competentes, en particular del Consejo del Régimen Especial de Galápagos, el Ministerio de Relaciones Exteriores y



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

el Ministerio del Ambiente; ya que las acciones de pesca ilegal en la zona determinada y cercana a las Islas Galápagos no solo ha ocurrido en el año 2020. Se ha producido recurrentemente desde varios años atrás, dejando como resultado que Ecuador no obtenga hasta el momento acercamientos efectivos con autoridades de organismos internacionales, que permitiesen acceder al país a una alianza estratégica para la conservación de los recursos. 6.7. Que, a pesar que el Estado ecuatoriano mantiene activos diferentes instrumentos internacionales, las autoridades estatales no han cumplido con el mandato legal y constitucional de actuar bajo el principio de efectividad y oportunidad con los cuales se podría haber tenido mecanismos de fortalecimiento de acciones en pro de prevenir, desalentar y eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada. 6.8. Que, la Fiscalía General del Estado mantiene investigaciones abiertas por el presumible delito contra la flora y fauna silvestres, contemplado en el artículo 247 del Código Orgánico Integral Penal, cuyo despacho se encuentra en la Fiscalía de Santa Cruz en la provincia de Galápagos. 6.9. Que, las acciones llevadas a cabo por parte de la Armada Nacional del Ecuador, han estado enmarcadas en la normativa legal vigente y en cooperación internacional regional que ha permitido la captura del Buque Chino en el año 2017 y determinar la aproximación de la flota pesquera en el año 2020. 6.10. Que, las acciones de vigilancia, inspección, protección y detención que debe realizar la Fuerza Naval no pueden ser cumplidas con rigurosidad debido a la falta de asignación de partidas presupuestarias adecuadas para las actividades a realizar, dejando un vacío evidente en el ejercicio del principio de soberanía del país. 6.11. Que, no se cuenta con documentación certificada por parte del Ministerio de Defensa Nacional o de la Armada Nacional en la cual sustenten los pros y contras de la ampliación de la plataforma continental



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

por medio de un proyecto estratégico e integral. 6.12. Que, sin la asignación correspondiente de recursos económicos la Fuerza Naval por medio del Ministerio de Defensa Nacional, no podrá presentar ante la Convemar todos los requisitos necesarios antes del año 2026, el cual tiene como finalidad cumplir con el objetivo primordial de expansión de la plataforma submarina. 6.13. Que, de las comparecencias recibidas ante la Comisión como del análisis e investigación realizada se colige que del Ejecutivo no ha designado los recursos suficientes a la Armada del Ecuador para la adquisición del nuevo Buque, representando uno los problemas más graves dentro del tema en cuestión pues de acuerdo a la información remitida por la Fuerza Naval, sin dichos recursos no se podrá culminar a tiempo la investigación iniciada perjudicando la posible expansión de millas. 6.14. Que, la Fuerza Naval ha programado presentar en el año 2022, los estudios iniciales de los levantamientos en las tres cordilleras correspondiendo a una parte mínima de Colón y la culminación de Carnegie y Coco, que podrá ser entregada con el proyecto de adquisición del nuevo buque en el año 2026, siempre y cuando los recursos sean adjudicados de forma inmediata. 6.15. Que, el Ejecutivo y el Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, no han aplicado con rigurosidad los beneficios y derechos que le conceden la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar - Convemar, el Acuerdo sobre la Aplicación de las Disposiciones de la Convención relativas a la Conservación y Ordenación de las Poblaciones de Peces Transzonales y las Poblaciones de Peces Altamente Migratorios (Acuerdo de Nueva York) y la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres - CITES. 6.16. Que, el Estado ecuatoriano prioriza el diálogo y la vía diplomática para solución de impasses que pueden presentarse sobre el tema y solo en caso de ser



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

necesario actuará la Procuraduría General del Estado como abogado y responsable de presentar una querrela ante tribunales internacionales.

6.17. Que, de las comparecencias y análisis realizado el numeral 4.2.5, no se ha podido encontrar acciones al respecto de la creación o impulso de una nueva iniciativa de instrumento internacional por parte del Ejecutivo, la cual debería tener como fin la creación de un marco normativo actualizado para los países de la región y del mundo. 6.18. Que, el Parlamento Andino se encuentra desarrollando acciones a favor del Ecuador, con la creación de una ley marco que garantice la soberanía y cuidado ambiental del mar territorial, con el fin de contar con una regulación transversal de aplicabilidad para todos los países de la región.

6.19. Que, de acuerdo al análisis realizado en el punto 4.2.10 del presente informe, el Presidente de la Asamblea Nacional no ha cumplido con lo dispuesto en el artículo 10 de la Resolución RL-2019-2021-073 y tampoco se ha solicitado a la Agencia de Regulación y Control Hidrocarburífero, informe detallado sobre las embarcaciones que abastecen de combustible a la flota de buques chinos que se encuentran cerca de la zona económica exclusiva. 6.20. Que, de la comparecencia recibida por parte del Director de la Agencia de Regulación y Control Hidrocarburífero a esta Comisión, se desprende que existe vigilancia de las infraestructuras que expenden combustibles a nivel nacional, mismas que se encuentran debidamente registradas y autorizadas en la institución, no obstante, es evidente que existen limitaciones en dicho control en cuanto el combustible de la flota pesquera china se adquiere de terceros países como Panamá. 6.21. Que, de las comparecencias recibidas se determina que cuando el combustible es llevado a altamar existe una coordinación con la Dirnea, Petroecuador, ARCH y cada una de las comercializadoras, a fin de llevar un monitoreo y facturación



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

correspondiente y adecuada. 6.22. Que, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 10 y concordante con el artículo 13 de la Resolución RL-2019-2021-073, las empresas que poseen participación en alta mar son: AGNAMAR S.A, COPETROL, OCEANBAT, EP PETROECUADOR, OCEANOIL S.A Y MARSAN; no obstante, no se conoce cuál o cuáles serían las empresas que suministran combustibles a las flotas chinas. 6.23. Que, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana ha impulsado una mesa de diálogo y negociación con autoridades de la República Popular China, poniendo en conocimiento de manera diplomática la defensa de derechos marítimos sobre la Zona Económica Exclusiva, no obstante, solo se ha logrado tener pronunciamientos en contra de la pesca ilegal pero no se tiene acciones concretas, como el retiro inmediato de la flota pesquera. 6.24. Que, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana está llevando a cabo las coordinaciones necesarias con el Viceministerio de Pesca y Acuicultura, el Instituto Nacional de Pesca y Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos de la Armada (DIRNEA) para la participación en las próximas reuniones de la CIAT, OROP-PS, sesión de los Estados Partes de la Convemar, sesión del Comité de Pesca de la FAO y negociaciones 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, a fin de discutir y acordar las medidas necesarias para asegurar la conservación y uso sostenible de los océanos y sus recursos. 6.25. Que, el Ministerio de Relaciones Exteriores ha logrado por vía diplomática contactar con el Secretario de la CPPS acciones que permitan fortalecer las capacidades técnicas y tecnológicas para combatir y prevenir la pesca ilegal no declarada ni reglamentada. 6.26. Que, de acuerdo a las



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

comparecencias obtenidas ante el seno de la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral se colige que la ampliación de la reserva marina de Galápagos a 188 millas náuticas podría traer consecuencias negativas principalmente en la disminución de áreas de pesca de la flota atunera ecuatoriana. 6.27. Que, de la información recabada, no existe ningún informe que afirme que la flota china haya ingresado o se encuentre en la Zona Exclusiva Económica de Ecuador, por lo que, la ampliación de las 188 millas con la finalidad de contrarrestar la presencia de la flota extranjera no es una solución al problema en cuestión. 6.28. Que, el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la provincia de Galápagos ha realizado acciones para restringir y evitar las actividades ilegales de pesca, estas no han sido las suficientes e inmediatas necesarias para cumplir a cabalidad con sus competencias, ya que dicho trabajo se ha realizado en conjunto con Cancillería y se ha basado sólo en declaraciones y pronunciamientos. 6.29. Que, existe incumplimiento de funciones por parte del representante del Centro de Inteligencia Estratégico al no entregar información requerida por el primer poder del Estado y asistir responsablemente a las sesiones convocadas por el seno de la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral. 6.30. Que, el Ecuador no ha garantizado su presencia y ejercicio de actividades pesqueras en alta mar dentro del marco de las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera (OROPs) pertinentes y la defensa de nuestras 200 millas que combinan el mar territorial y ZEE. 6.31. Que, queda constancia que el señor Embajador de la República Popular China en el Ecuador, ha manifestado que su país tiene “tolerancia cero” respecto al comercio ilegal de especies en peligro de extinción; así como la decisión



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

de aplicar una veda autónoma, entre los meses de septiembre a noviembre, en el lado Oeste de altamar de las Islas Galápagos. 6.32. Que, al momento, existe una dispersión de normativa relacionada con los ámbitos de seguridad y protección de los espacios acuáticos, pesca y puertos, por lo que es urgente y necesario actualizar dicha normativa, para que exista mejor coordinación entre las diferentes entidades públicas relacionadas con estas áreas, en los ámbitos de sus respectivas competencias. 6.33. Que, las posibles consecuencias económicas que se estima de perjuicio al Estado serían de \$9.546'000.000 de dólares por la pesca de jurel y calamar hasta agosto de 2020, además que las operaciones de pesca de la flota de 360 barcos chinos, implica un ecocidio de grandes dimensiones que está empezando a conmocionar al Ecuador y al mundo. 7. Recomendaciones: La Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, posterior a haber dado cumplimiento a la "Resolución que condena la pesca ilegal de la biodiversidad marina de Galápagos y el mundo" aprobada por el Pleno de la Asamblea Nacional, en sesión del cuatro de agosto de 2020, de analizar las comparecencias y de manifestar las debidas conclusiones, expone sus recomendaciones al Pleno de la Asamblea Nacional: 7.1. Que, el Pleno de la Asamblea Nacional convoque de manera urgente a los representantes de Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, Ministerio de Ambiente y Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos, a fin de que expliquen sustentadamente las acciones a realizar, así como la presentación de un Plan Estratégico Integral que tendrá como finalidad la conservación de los recursos de Galápagos. 7.2. Que, el Presidente de la Asamblea Nacional en el plazo no mayor a quince días deberá cumplir con lo dispuesto en el artículo 10 de la Resolución RL-2019-2021-073 de 4



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

agosto de 2020, sesión en la que deberá solicitar la comparecencia de la Agencia de Regulación y Control Hidrocarburífero. 7.3. Que, el Presidente de la Asamblea Nacional convoque a una sesión plenaria de carácter reservada para que informe ante el Pleno de la Asamblea Nacional el Director General del CIES sobre las amenazas y vulnerabilidades que tiene el Estado ecuatoriano y las Fuerzas Armadas que le impiden realizar una efectiva defensa de los intereses nacionales respecto a la pesca ilegal que realizan flotas pesqueras en la Zona Económica Exclusiva de Ecuador. 7.4. Que, el Pleno de la Asamblea Nacional determine responsabilidades políticas por la negligencia por parte del Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la provincia de Galápagos, en la oportuna toma de acciones necesarias y suficientes para evitar daños irreversibles de la Reserva Marina de Galápagos que pudieran provocarse por la pesca la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en zonas aledañas a la de reserva marina. 7.5. Que, se remita el presente informe a la Comisión de Fiscalización y Control Político para que dentro del marco de sus competencias inicie acciones de control político en contra del Director General del Centro de Inteligencia Estratégica al impedir de forma sistematizada la entrega de información relevante para el caso. 7.6. Que, la Contraloría General del Estado realice un examen especial sobre si las autoridades correspondientes han aplicado de forma correcta y efectiva los instrumentos internacionales que Ecuador mantiene activo en materia de prevención, desaliento y eliminación de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. 7.7. Que, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana ejerza de inmediato la acción de sanción y reparación amparadas principalmente en la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar - Convemar, el Acuerdo sobre la Aplicación de las Disposiciones de la Convención relativas a la Conservación y



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Ordenación de las Poblaciones de Peces Transzonales y las Poblaciones de Peces Altamente Migratorios (Acuerdo de Nueva York) y la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres - CITES en contra de la flota pesquera china. 7.8. Que, la Fiscalía General del Estado continúe de oficio y con toda la rigurosidad del caso, llevar a término todas las investigaciones que diere lugar por el presumible delito contra la flora y fauna silvestres, contemplado en el artículo 247 del Código Orgánico Integral Penal. 7.9. Que, el Ministerio de Economía y Finanzas asigne los recursos necesarios de acuerdo a la realidad económica del país, a las Fuerzas Armadas del Ecuador, a fin de que los mismos sean los adecuados para cumplir con su deber y en consecuencia precautelarse la soberanía del Estado ecuatoriano. 7.10. Que, el Ministerio de Defensa Nacional en conjunto con la Armada Nacional, remitan a la Presidencia de la Asamblea Nacional, todo el proyecto y sustento respectivo de la ampliación de la plataforma continental, el cual deberá tener un informe detallado sobre los beneficios que dicha ampliación podría traer al Ecuador. 7.11. Que, el Parlamento Andino en conjunto con otras asociaciones parlamentarias de la región desarrollen acciones a favor del cuidado ambiental del mar territorial, con el fin de contar con una regulación transversal de aplicabilidad para todos los países de la región. 7.12. Que, la Autoridad Ambiental Nacional dentro del marco de sus competencias garantice la sostenibilidad de los recursos pesqueros y desarrollo socioeconómico a través de un manejo técnico y científico aplicado a las pesquerías en la Reserva Marina de Galápagos. 7.13. Que, la Fuerza Naval en conjunto con el Ministerio del ramo respectivo, establezcan de inmediato los protocolos suficientes para el ejercicio de los derechos contenidos en el artículo 21 del Acuerdo de Nueva York. La Fuerza Naval y el Ministerio del ramo respectivo,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

presentarán un informe detallado ante el Pleno de la Asamblea Nacional en un lapso no mayor a 90 días sobre la determinación y aplicación de tales protocolos, del modo previsto en la norma ibidem. 7.14. Que, el Ministerio de Relaciones Exteriores debe precautelar y garantizar la presencia permanente del Ecuador en el ejercicio de actividades pesqueras en alta mar dentro del marco de las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera (OROPs) pertinentes y realizar la defensa efectiva de nuestras 200 millas de mar territorial y ZEE. 7.15. Exhortar al Gobierno Nacional para que implemente los mecanismos legales necesarios, con el fin de que una parte de los recursos provenientes del cobro de la Tasa de Faros y Boyas, sean destinados al financiamiento para la adquisición del buque oceanográfico. 7.16. Que, el Ejecutivo por medio del Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, deberá dentro de sus líneas generales de acción en materia diplomática generar reuniones con comisiones e instituciones internacionales, en las que de forma conjunta se determine un plan estratégico-diplomático para la protección y prevención de la pesca en la región. 7.17. Que, el Ejecutivo por medio del Ministerio de Economía y Finanzas asigne los recursos económicos suficientes para concretar toda la data requerida por los organismos internacionales, sin los cuales difícilmente el Estado ecuatoriano podrá cumplir con su objetivo antes del año 2026 y expandir el porcentaje de millas considerables de plataforma continental y submarina. 7.18. Que, el Estado Ecuatoriano, analice la posibilidad de plantear ante las OROPs que, en ejercicio del derecho de Estado ribereño, los países implementen las medidas de conservación que consideren convenientes (entre ellas, la veda temporal), para evitar la afectación de sus recursos marítimos, se proteja a las especies marítimas en peligro de extinción y, se establezcan límites a la pesca en aguas internacionales.



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

7.19. Que, el Estado Ecuatoriano debería incrementar su representación ante las OROPs, a nivel diplomático y a nivel técnico, para que pueda hacer valer sus derechos de una manera más efectiva y oportuna. 7.20. Que, el Estado ecuatoriano debe precautelar la permanencia del país en instrumentos internacionales como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar - Convemar. 7.21. Que, el Ejecutivo debe emitir políticas públicas que protejan al sector pesquero nacional, las mismas que deben brindar garantías que no sean contraproducentes y afecten irreversiblemente la producción de alimentos sanos cumpliendo con el mandato de generar divisas, trabajo y riqueza. 7.22. Que, el Ejecutivo a través del Ministerio de Relaciones Exteriores, realice las gestiones necesarias ante los Estados Ribereños del Pacífico Sudeste que todavía no han depositado los instrumentos de ratificación del “Acuerdo Marco para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos en la Alta Mar del Pacífico Sudeste, Acuerdo de Galápagos”, y de su Protocolo Modificadorio, para lograr su entrada en vigor, en vista que estos instrumentos internacionales contribuirán a la defensa y protección de la riqueza ictiológica y reserva marina de la región e igualmente a prevenir y controlar la pesca ilegal. 7.23. Que, el Ejecutivo por medio de la Cancillería y de la autoridad nacional en materia de pesca presente ante la Comisión Interamericana del Atún Tropical, la solicitud de implementación del uso obligatorio de observadores pesqueros en la flota atunera de palangre que operan en alta mar; la prohibición de transbordos para todas las flotas que operan en alta mar; y, prohibir la aprobación de cualquier resolución que conduzca al aumento de capacidad en la flota de cerco atunera. 7.24. Que, el Ejecutivo por medio de la Cancillería y de la autoridad nacional en materia de pesca presente ante la Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

la solicitud de prohibición de transbordos en alta mar para todas las flotas que operan en dicha zona; implementación del uso obligatorio de observadores pesqueros en la flota de cerco, potera y palangrera; y, prohibición de uso de barcos suministradores o "tender boats". 7.25. Que, el Ejecutivo debe tener en cuenta que el compromiso de defensa de la soberanía del país no implica únicamente defender la zona económica exclusiva, la defensa de esta se da en el desarrollo económico y en cuidar los recursos a largo plazo, las cuales se evidencia que no se están cumpliendo. 7.26. Que, la Procuraduría General del Estado inicie una investigación legal sobre las acciones que puedan presentar como Estado ecuatoriano en el caso de contar con información de afectación a nuestra conservación marina, para ello deberá solicitar la respectiva indemnización de forma inmediata y presentar ante el Pleno de la Asamblea Nacional informe detallado de cumplimiento de dichas acciones en el plazo no mayor a 6 meses. 7.27. Que, la Procuraduría General del Estado, una vez que cuente con todos los elementos fácticos que demuestren la violación de la ZEE, el Estado ecuatoriano podría emprender las siguientes acciones en contra de diferentes países cuyos buques pesquen en la ZEE por violentar los artículos 53, 56, 58, 61 a 64, 78 y 290 de la Convemar ante Tribunal Arbitral constituido de conformidad con el Anexo VII de dicha Convención. 7.28. Que, la Procuraduría General del Estado, en caso de considerar que los buques se encuentran en alta mar en el "Océano Pacífico Sur" han violentado norma expresa, el Estado ecuatoriano podría emprender una demanda arbitral en contra de diferentes países cuyos buques pesquen en alta mar en el OPS por no cumplir con los artículos 20, 24 y 25 de la Convención sobre la Conservación y Ordenamiento de los Recursos Pesqueros en Alta Mar en el Océano Pacífico Sur ante Tribunal Arbitral constituido de



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

conformidad con el Anexo VII de la Convemar. 7.29. Que, la Procuraduría General del Estado, en caso de que los buques se encuentren en alta mar y se pueda llegar a establecer pesca indiscriminada de misma población o poblaciones de especies asociadas, el Estado ecuatoriano podría emprender una solicitud de Medidas Provisionales contempladas en los artículos 63, 64, 119 y 290 de la Convemar. 7.30. Que, la Procuraduría General del Estado, en caso de que se pueda llegar a establecer la existencia de pesca de peces transzonales y de poblaciones de peces altamente migratorios que se encuentren fuera de las zonas sometidas a jurisdicción nacional, el Estado ecuatoriano podría emprender una demanda arbitral de conformidad al Acuerdo de la ONU sobre poblaciones de peces (arts. 5, 6, 7 y 30) ante el Tribunal arbitral constituido de conformidad con el Anexo VII de la Convemar; y, solicitud de Medidas Provisionales de conformidad al Acuerdo de la ONU sobre poblaciones de peces (art. 31) ante el Tribunal Internacional del Derecho del Mar. 7.31. Que, la Procuraduría General del Estado, en caso de que se pueda llegar a establecer la existencia de actividades bajo el control de flotas pesqueras de diferentes banderas que perjudiquen la biodiversidad del Ecuador o de zonas situadas fuera de toda jurisdicción nacional, el Estado ecuatoriano podría emprender la siguiente acción no jurisdiccional de conciliación, de acuerdo al artículo 3 y Parte II del Anexo II del Convenio sobre Diversidad Biológica ante la Comisión de Conciliación Integrada por cinco miembros del Convenio. 8. Asambleísta ponente. El Asambleísta ponente será Dennis Marín Lavayen. 9. Nombre y firma de las y los asambleístas que suscriben el informe: Fernando Patricio Flores Vásquez, Presidente. René Yandún Pozo, Vicepresidente. Asambleístas miembros: César Carrión Moreno, Esther Cuesta Santana, Encarnación Duchi Guamán, Fafó Gavilánez Camacho, Lexi Loor Alcívar,



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

Dennis Marín Lavayen, Fabricio Villamar Jácome. En mi calidad de Secretaria Relatora de la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral. Certifico: Que, el “Informe para dar cumplimiento a la “Resolución que condena la pesca ilegal de la biodiversidad marina de Galápagos y el mundo” fue conocido, debatido y aprobado en la continuación de la sesión No. 108-2019-2021, modalidad virtual, de la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, celebrada el 05 de noviembre de 2020. La aprobación del Informe, se realizó con la siguiente votación de las y los Asambleístas: a favor: Fernando Flores Vásquez, René Yandún Pozo, César Carrión Moreno, Fafo Gavilánez Camacho, Fabricio Villamar Jácome, María Clementina Agualsaca, Dennis Marín Lavayen, Esther Cuesta Santana, Yofre Poma Herrera, Lexi Loor Alcívar, Augusto Espinosa Andrade y María Encarnación Duchi – Total 12; En contra: Total 0; Abstención: – Total 0; y, Blancos – Total 0; Asambleístas Ausentes: – Total 0. DM. Quito, 05 de noviembre de 2020. Atentamente, Abogada María Teresa Velástegui Morales, Secretaria Relatora, Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral. Hasta aquí el texto del Informe. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE. Muchas gracias. Agradezco al Prosecretario por la lectura de este informe. Voy a proceder a suspender la Sesión y, el Presidente titular convocará oportunamente. Muy buenas noches, colegas legisladores, descansen. -----

EL SEÑOR SECRETARIO. Buenas noches, Presidente, buenas noches



REPÚBLICA DEL ECUADOR

Asamblea Nacional

Acta 696-B

con todos. -----


VI

El señor Presidente suspende la Sesión cuando son las diecinueve horas dos minutos. -----


ING. CÉSAR LITARDO CAICEDO
Presidente de la Asamblea Nacional


ARQ. PATRICIO DONOSO CHIRIBOGA
Segundo Vicepresidente de la Asamblea Nacional


DR. JAVIER RUBIO DUQUE
Secretario General de la Asamblea Nacional


OD/