

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

**ACTA DE LA SESIÓN No. 103-2019-2021
(Modalidad Virtual)**

Lugar:	D.M Quito
Fecha:	miércoles, 14 de octubre de 2020
Hora de inicio:	15h15
Hora de finalización:	16h19

a) Inicio de la Sesión. -

En la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, a los catorce días del mes de octubre del año dos mil veinte, siendo las 15h15, se instala en sesión la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral de la Asamblea Nacional de manera virtual mediante la plataforma – aplicación “zoom”, de conformidad con las normas previstas en la Ley Orgánica de la Función Legislativa y el Reglamento de las Comisiones Permanentes y Ocasionales, así como el artículo 2 del “Pronunciamiento CAL-2019-2021-001” de 16 de marzo de 2020 y, con el artículo 3 del Reglamento para la Implementación de las Sesiones Virtuales y Teletrabajo Emergente en la Asamblea Nacional.

El Asambleísta Fernando Flores Vásquez, Presidente de la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral de la Asamblea Nacional, dirige la sesión virtual No. 103-2019-2021 y, actúa como Secretaria Relatora, la abogada María Teresa Velasteguí.

El Presidente de la Comisión dispone la constatación del quórum reglamentario a la Secretaria Relatora, la abogada María Teresa Velasteguí, quien procede a la misma, indicando que se recibió el Memorando Nro. AN-CSEA-2020-0074-M de 28 de septiembre de 2020, remitido por la Asambleísta Esther Cuesta, mediante el cual señala que hará uso de su permiso de lactancia, de 15h00 a 17h00.

No.	ASAMBLEÍSTA	PRESENTE	AUSENTE
1	César Carrión	X	-
2	Esther Cuesta	-	X
3	Pedro Curichumbi	X	-
4	María Encarnación Duchi	-	X
5	Augusto Espinosa	X	-
6	Fafo Gavilánez	X	-
7	Lexi Loor	X	-
8	Dennis Marín	X	-
9	Yofre Poma	-	X
10	Fabricio Villamar	X	-
11	René Yandún	X	-
12	Fernando Flores	X	-

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

La Secretaria Relatora, certifica la presencia de nueve (9) Asambleístas de los doce (12) miembros que conforman la Comisión, es así que, existiendo el quórum se da inicio a la sesión No. 103-2019-2021 (Virtual).

Posteriormente, se incorporan a la sesión la Asambleísta Encarnación Duchi.

Una vez constatado el quórum reglamentario, el Presidente de la Comisión, Asambleísta Fernando Flores Vásquez, Presidente de la Comisión manifiesta que de conformidad con lo establecido en el artículo 27 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, da inicio a la sesión No. 100-2019-2021 y por disposición del Presidente de la Comisión, la Secretaria Relatora, procede a dar lectura de la convocatoria y el orden del día en los siguientes términos:

b) Lectura de la Convocatoria y del orden del día. -

Por disposición del Asambleísta Fernando Flores Vásquez, Presidente de la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, y de conformidad con lo establecido en el artículo 27 numeral 1 y en el artículo 28 numeral 3 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, en concordancia con el artículo 8 numeral 2 y artículo 10 numeral 4 del Reglamento de las Comisiones Especializadas Permanentes y Ocasionales; y, con el artículo 3 del Reglamento para la Implementación de las Sesiones Virtuales y Teletrabajo Emergente en la Asamblea Nacional, se convoca a ustedes a la SESIÓN No. 103-2019-2021, modalidad virtual, a realizarse el día miércoles 14 de octubre de 2020, a las 15h00, a través de la plataforma "zoom", ID de reunión: 834 2370 0092, Contraseña: 578828, con el objeto de tratar el siguiente orden del día: **1.-** Dentro del tratamiento 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", remitida a esta Comisión, recibir las siguientes comparecencias: **1.1.** Señor Ingeniero Rafael Espinosa PRESIDENTE DEL COLEGIO DE INGENIEROS NAVALES DEL ECUADOR; **1.2.** Señor Manuel Xavier Game Loaiza, JEFE DE OPERACIONES CITIKOLD S.A; **1.3.** Señor Economista Emilio Aguiar Verdesoto, representante de TECNISEA CIA. LTDA; **1.4.** Señora María del Mar Herrera, representante de la AGENCIA NAVIERA MAERSK DEL ECUADOR; **1.5.** Señor Ingeniero Javier Moreira representante de la AGENCIA MARÍTIMA CMA CGM ECUADOR.

El Presidente de la Comisión pone en consideración de los Asambleístas miembros de la Comisión el orden del día, aprobándose de manera unánime, por lo que dispone a la Secretaria Relatora dar lectura al punto único del orden del día dándose lectura al mismo a continuación:

1.- Dentro del tratamiento 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", remitida a esta Comisión, recibir las siguientes comparecencias: **1.1.** Señor Ingeniero Rafael Espinosa PRESIDENTE DEL COLEGIO DE INGENIEROS NAVALES DEL ECUADOR; **1.2.** Señor Manuel Xavier Game Loaiza, JEFE DE

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

OPERACIONES CITIKOLD S.A; **1.3.** Señor Economista Emilio Aguiar Verdesoto, representante de TECNISEA CIA. LTDA; **1.4.** Señora María del Mar Herrera, representante de la AGENCIA NAVIERA MAERSK DEL ECUADOR; **1.5.** Señor Ingeniero Javier Moreira representante de la AGENCIA MARÍTIMA CMA CGM ECUADOR.

El Presidente de la Comisión concede la palabra al Vicepresidente de la Comisión, Asambleísta René Yandún.

Asambleísta René Yandún: Agradece y saluda al Presidente de la Comisión, a los invitados presentes y a los Asambleístas, agradece la atención de los invitados al estar presentes en la sesión, la cual tiene como objetivo analizar el "Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los espacios acuáticos", la misma que se está reactualizando en la presente Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral, con el fin de entregar al país una norma legal y constitucional que permita ejecutar y controlar todas las actividades a realizar en los espacios acuáticos, incluyendo las normas internacionales que rigen la gobernanza de los mares, siendo mandatarias, por tanto los presentes invitados, darán a conocer sus observaciones o inquietudes, que enriquecen e incluso mejorar la ley a tratar.

De igual manera solicita a los invitados, hacer llegar por escrito a la Comisión presente, las sugerencias sobre el cambio, de las propuestas planteadas por la Comisión; las mismas que serán enviadas y analizadas por los Asambleístas que conforman la Comisión, para llegar a la elaboración final del informe a fin de ser tratada en el pleno de la Asamblea Nacional.

Informa a su vez al Presidente y a los invitados, sobre la presencia de los representantes asesores de la Fuerza Naval y también del Comité Legislativo digital, con quienes se ha trabajado en el transcurso de los días, por lo cual es necesario ir incrementado los puntos importantes para beneficio de la Ley.

El Presidente de la Comisión agradece la participación del Asambleísta René Yandún y a su vez agradece el trabajo desarrollado en la presente ley, la cual sugiere una pronta elaboración, con el fin de poner en debate con los Asambleístas, que conforman la Comisión Especializada Permanente de Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral y da la bienvenida al ingeniero Rafael Espinosa, Presidente del Colegio de Ingenieros Navales del Ecuador, concediéndole posteriormente la palabra.

Ingeniero Rafael Espinosa: Agradece y saluda al Presidente de la Comisión, a los invitados presentes y a los Asambleístas.

Menciona el año de conformación del Colegio de Ingenieros Navales del Ecuador, el cual fue formado hace 50 años, siendo un cuerpo consultivo profesional, del sector marítimo y portuario del Ecuador, conformado por profesionales de Ingeniería Naval y ramas afines, hace mención la presencia de la Ingeniera Kenita Zarate, la cual es miembro del Colegio de Ingenieros Navales del Ecuador, y fue parte de la administración marítima del Ecuador, dentro de la Subsecretaría.

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

Los argumentos que se han desarrollado dentro del Colegio de Ingenieros Navales del Ecuador, serán presentados en 2 partes, por parte del Ingeniero Rafael Espinosa y de la Ingeniera Kenita Zarate, los cuales son representantes del Colegio de Ingenieros Navales del Ecuador, en relación con el "Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los espacios acuáticos"; el cual aclara que es un proyecto de ley, negando la presencia de una Ley anterior Orgánica de Navegación, ya que antes se tenía un Código de Policía Marítima, que llego a ser ambiguo. Por lo cual se requiere reestructura, con el fin de obtener una base jurídica legal, que permita regular lo que corresponde al concepto de soberanía, del espacio marítimo en el Ecuador, a la autoridad que compete, siendo en este caso, Policía Marítima.

De esta manera, se han realizado observaciones ante el documento que se está manejando en la Asamblea Nacional, siendo uno de ellos, sobre la estructuración del documento, siendo la siguiente:

1. Sistema de organización marítima nacional, en la cual se considera una estructuración un sistema marítimo nacional, ya existiendo este, llamado Comité Interinstitucional del mar, el cual está resuelto desde el año 2014, que ha ido funcionando y a su vez reestructurando de acuerdo con el cambio de la administración pública del Estado, estando presente en el Comité antes mencionado, varios actores ejecutivos del Estado.

Lo que se pretenden generar con el "Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los espacios acuáticos", es crear otro sistema, el cual tenga por nombre Sistema de Organización Marítima Nacional, haciendo referencia al título 2 del proyecto de la Ley Orgánica de Navegación, dentro de este proyecto como se presenta en la estructura organizativa del mar o de la estructura de la Organización Marítima Nacional, se considera a la Fuerza Naval, como autoridad marítima, la cual tendría la Presidencia, del sistema de Organización Marítima Nacional, mencionado en los artículos 8,9 y 10.

Se tiene entendido dentro del Estado, mediante estructura ejecutiva el manejo sistema organizativo del mar, el cual se encuentra dado por SENPLADES, como Presidente de la estructura, si ningún cambio, por lo cual es necesario entender, si se habla de cambio de forma o de administración, se debe entender que la Fuerza Naval, va a administrar. Siendo la autoridad marítima, de modo que en el proyecto de ley, se habla de lo siguiente: que existirían en el decreto 723, mencionado e el proyecto de ley, corresponde a lo siguiente en cuanto a autoridad, estando presentes 2 tipos, es decir la presencia de una Autoridad Portuaria Nacional de transporte acuático, y en el mismo artículo, se hace mención a la Autoridad de Policía Marítima, llegando de esta manera a confundir, ya que el decreto 723 hace referencia en el mismo documento, al Ministerio de Defensa Nacional, artículo 3 del mismo decreto, el cual dice que el Ministerio antes mencionado, desde la Fuerza naval, en su calidad de autoridad de policía marítima tiene diversas funciones y atribuciones; sin embargo dentro del documento redactado por la Comisión se hace mención a la autoridad marítima, la cual va a regir todas las funciones no solo de policía, sino también autoridad portuaria nacional y transporte acuático, de modo que se generara grave confusión.

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

Anteriormente se ha propuesto una ley de transporte marítimo, propuesta que ha sido mencionada en diversas ocasiones, inclusive se ha tenido la intención de generar una Ley de Gobernanza Marítima, 2016-2017, la cual se va incorporando a una Ley de Navegación, pero podrían presentarse cuestiones que pueden llegar a confundir las competencias ejecutivas que no le corresponden a la Fuerza Naval, sino otorgado al Ministerio de Defensa Nacional o a su vez al Ministerio de Transporte de obras públicas, de acuerdo a quien tenga las competencias respectivas, generando de esta manera gran confusión, debido a lo mencionado en el Decreto 723, en el artículo 2. El Ministerio de Obras Públicas a través de su Secretaria de Puertos, y Transporte Marítimo y Fluvial, en su calidad de autoridad Portuaria Nacional y en el transporte acuático, tiene sus atribuciones; seguido a lo antes mencionado, el Ministerio de Defensa, a través de la Fuerza Naval, tiene la autoridad de Policía Marítima, por lo cual en la ley a tratar se debe aclarar el concepto de Policía marítima, de modo que se generará resistencia al cambio, debido a la gran confusión, ya que el decreto 723 antes mencionado y a su vez el decreto 1111, establece también cuales son las funciones de la autoridad de Policía marítima y también el decreto 8, del año 2007, realiza la creación del Ministerio de Transporte y obras públicas, dentro de la creación del Ministerio, se establece la presencia de la Subsecretaria de Transporte vial y ferroviario; hay también la Subsecretaria de Puertos marítimo y fluvial, y dentro de la Subsecretaria de Transporte Marítimo y Fluvial y de Puertos, genera a su cargo la Dirección General de Espacios Acuáticos de esa época, pero debido a la anterior situación, se llegó a generar la DIRNEA, y a la Subsecretaria se la llega a crear como un órgano, la cual es la Dirección General de Marino Mercante, la cual se le cambio el nombre, pero se llegó a generar confusión que se llamó Autoridad Policial Marítima, que le corresponde a la Fuerza Naval y la otra autoridad de transporte marítimo fluvial y portuario.

Es así que las dos competencias están claramente definidas, pero dentro del decreto, en el que se generó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, vigente hasta la fecha, se asigna a un ente, el cual era anteriormente manejado por la Armada Nacional, llamada anteriormente DIGMER, Dirección General Marina Mercante a la Subsecretaria de puertos y pasa bajo la responsabilidad de sub secretaria de puertos, llevando a que se genere DIRNEA y esta ejerce sus obligaciones de autoridad de Policía Marítima, con el Código de Policía Marítima que se quiere reformar, a través del Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los espacios acuáticos”, que puede llegar a confundir las competencias, requeridas, al no nombrar de manera correcta a las autoridades.

Sugiere que al definir las autoridades, se deben considerar los decretos, se debe generar una enmienda, del artículo 9, la cual debe decir Autoridad de Policía Marítima Nacional, ya que si bien es cierto existen 2 situaciones que llegan a generar disputa, en cuanto a la comprensión ejecutiva de la administración del mar, que el Ministerio de Defensa, por parte del cuidado de la soberanía del espacio marítimo y del transporte por parte del Transporte Marítimo Fluvial y Portuario y acerca del artículo 2, mencionado acerca del Ministerio de Transporte y Obras públicas, creado en el decreto 8, mencionando que es la autoridad portuaria nacional y de transporte acuático, es así que si se menciona eso en el “Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los espacios acuáticos" es Autoridad Marítima Nacional, se entiende de manera incorrecta.

Más adelante se debe definir de manera correcta acerca de la Policía Marítima, la cual está en el artículo 10, sin embargo en el título dos, presentado en el documento redactado por la Comisión, donde esta generado el Sistema de Organización Marítima Nacional, el mismo, genera la Presidencia de ese sistema, en cuanto a lo que existe actualmente, la cual se llama Comité Interinstitucional del mar, donde la Presidencia le corresponde a la SENPLADES, por lo cual se intenta llegar a otro órgano ejecutivo; el cual estaría a cargo de la Fuerza Naval, mencionado en el título 2 el cual habla de la administración; es el artículo 6 el cual crea el Sistema de Organización Marítima Nacional, no estaría encabezado, como máxima autoridad rectora de la defensa, siendo en el caso la máxima autoridad de la Defensa Nacional, generando en ese caso su delegado, pero no está claro, si es máxima autoridad marítima nacional, o máxima autoridad marítima de Policía Nacional, siendo evidente una confusión.

Hace mención del artículo 5, de la Protección, Control y Preservación del medio ambiente marino, resaltando sobre la comprensión de la portación de control del sistema marino, el cual está en el artículo 122, que habla sobre aquella contaminación de sustancias y que genera el control de todo lo que corresponde a la contaminación ambiental en el espacio marítimo, probablemente existiendo presente aticismo institucional, ya que el Ministerio del Ambiente, genera algún tipo de control, sobre el tema.

Finalmente considera que "Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los espacios acuáticos", el cual remplazará al Código de Policía Marítima, debe tener modificaciones que permitan entender de forma clara, el papel de la Armada del Ecuador, con la competencia que le corresponde siendo la autoridad de Policía Marítima

El Ingeniero Rafael Espinosa da paso a la Ingenieria Kenita Zarate, para mencionar ciertas observaciones.

El Presidente de la Comisión concede la palabra a la **Ingeniera Kenita Zarate, ex Subsecretaria del Colegio de Ingenieros Navales del Ecuador**, solicitando se pida la comparecencia de otro invitado, con la respectiva anterioridad para tenerlo planificado.

Ingeniera Kenita Zarate: Agradece y saluda al Presidente de la Comisión, a los invitados presentes y a los Asambleístas.

Hace mención acerca de una observación general, en cuanto a las diversas definiciones presentadas en el proyecto de ley, que se llegan a contradecir con la normativa vigente, y en las definiciones se arma prácticamente, la razón principal de la creación de la ley; por lo cual al momento de actualizar el Código de Policía Marítima y a su vez la Ley de puerto y transporte marítimo, en el 2012 y 2014, se buscó mediante licitación pública, crear una ley que llegara a unir los dos cuerpos orgánicos, para la obtención de una sola ley que mande en torno al mar como desarrollo marítimo, a nivel de país.

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

El proyecto tiene muchas aspiraciones, pero se da a conocer la regresión de una entidad que rija todos los aspectos del mar, tal y como se realizaba hace 14 años, cuando existía la DIGMER, realizando una organización del Estado, para el crecimiento del país. Se aspiró separar la administración pública, con soberanía, y al momento de hacerlo se llegó a crear la DIRNEA, estableciendo una institución que cuide dentro del Ministerio de Defensa la soberanía del país a nivel del mar, ahora en el presente proyecto de ley; la DIRNEA, vuelve a asumir las funciones de la DIGMER, y por lo tanto se convierte en el ejecutor de todo aquellos en lo que respecta a la autoridad marítima, que con anterioridad se había definido la separación de la administración, con la defensa, por lo cual sugiere corregir la dirección del proyecto, ya que se debe tener como objetivo el desarrollo del país. Se debe tener una ley que incluya transporte marítimo y fluvial, la cual debe tener una visión de gobernanza del país, desde el nivel marítimo.

Lastimosamente, menciona, que en el "Proyecto de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los espacios acuáticos", no está reflejado lo antes mencionado, solamente se da a conocer la administración local, que asume funciones, que han sido dadas por ley a otros ministerios, de modo que no hay una estructura en el proyecto.

El Presidente de la Comisión agradece la intervención de los representantes del Colegio de Ingenieros Navales del Ecuador y concede la palabra al Asambleísta René Yandún.:

Asambleísta René Yandún: Agradece los aportes de los invitados y afirma que al ser un nuevo proyecto se presentan nuevos cambios, por lo tanto, solicita al Presidente, para un mejor entendimiento, la participación de Xavier Rubio, Capitán de Navío y representante de la Armada del Ecuador.

El Presidente de la Comisión agradece la intervención del Asambleísta René Yandún y concede la palabra al Asambleísta César Carrión.

Asambleísta César Carrión: Agradece al Presidente, saluda a los Asambleístas y a la secretaria María Teresa Velastegui.

Agradece la participación del Ingeniero Rafael Espinosa, Presidente del Colegio de Ingenieros Navales del Ecuador, por sus aportes sobre la jurisdicción y competencia, y le pregunta acerca de la revisión del artículo 1, el cual trata sobre el objeto de la ley, en donde esta presenta el objetivo del proyecto de ley, específicamente sobre la autoridad que debe regir el transporte en el mar fluvial, donde existe in organismo de transportes que debe abarcar todo el transporte, terrestre, marítimos, y a su vez la otra función esencial acerca de la Policía Marítima, por lo cual su cuestionamiento es en cuanto al cambiar el artículo 1 de la ley, con el fin de diferenciar las competencias y jurisdicciones y luego los procedimientos, los cuales se los ubica en un determinado artículo, concretamente artículo 10, la función específica de la Policía Marítima; se habla de actividades ilícitas, las cuales no están especificadas. Se debería aclarar, ya

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

que al hablar de delitos, la Fiscalía, debe conocer aquellas actividades, en el trascurso de sus operaciones.

El Presidente de la Comisión le concede la palabra al ingeniero Xavier Rubio, Capitán de Navío y representante de la Armada del Ecuador.

Ingeniero Xavier Rubio: Hace mención sobre las observaciones realizadas anteriormente por el Ingeniero Rafael Espinosa y por parte de la Ingeniera Kenita Zarate, y finalmente responder a la pregunta del Asambleísta Cesar Carrión, por lo cual dirá con respecto al tema de la autoridad marítima, que existe una confusión a lo que se quiere llegar con el proyecto de ley; por lo cual establece que en los decretos 1111 y 723, especificando no solo dos autoridades, sino por el contrario 3, mencionado el decreto 1111, la autoridad marítima siendo la DIRNEA. Posteriormente en el decreto 723, especifica que el Ministerio de Transporte, a través de la Subsecretaria de Puertos, es la Autoridad Portuaria Nacional del transporte acuático y por último la Armada del Ecuador, o la Fuerza Naval, es la Autoridad de Policía Marítima, entonces se hace a través de tres tipos de autoridad, causan confusiones, ya que a nivel mundial existen 2 tipos de autoridades, siendo la autoridad portuaria y del transporte, y la autoridad marítima como tal.

El problema del Sistema de Organización Marítima Nacional, que se pone en el proyecto de ley, el cual trata de ir alineado, acorde a lo que establece la ley de pesca, debido a las coordinaciones, sobre la creaciones de la ley de pesca y sobre la presente ley, en el sentido de intentar llegar a una gobernabilidad marítima del Estado, donde está, incluya muchas instituciones; por lo cual se estimaría pertinente, trabajar en un proyecto en la ley de puertos, en la cual se establezca lo mismo, de modo que se trata de llegar a una gobernabilidad a través del sistema legal.

La debilidad que presentó el Comité Interinstitucional del mar, es respecto a su creación mediante un decreto a través de una institución que desapareció, SERTEMAR, Secretaria técnica del mar, la cual funcionó muy poco tiempo, a la cual se le concedió la administración del SIM, el cual logró emitir las 9 políticas oceánicas y costeras que están vigentes, a través de resolución, pero este fue creado a través de un decreto, de modo que no fue institucionalizado.

En cuanto a la presidencia del Sistema de Organización Marítima Nacional, el proyecto de ley no mencionaba la Armada, por el contrario, menciona que la autoridad será la máxima autoridad de defensa, ya que se presentó a las máximas autoridades u órganos correctores, y como la Constitución lo establece, los órganos correctores, solamente pueden ser los ministerios, por lo tanto la autoridad marítima debería ejercer la función de secretaria, sin ningún voto, en el sistema de organización; a que solamente voz y voto tienen los entes rectores, alrededor de 8 o 9 instituciones entre las que están: Aduana, Ministerio de Recursos No Renovables, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ministerio de Defensa, etc., las cuales están relacionadas con la navegación.

Por otro lado, en cuanto al objeto del proyecto de ley, el cual está en el artículo 1, no incluye nada con respecto al comercio, ni al transporte marítimo, ni puertos, ya que el objeto menciona lo siguiente: El objeto de la presente ley es garantizar la soberanía en

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

los espacios acuáticos y los derechos que salvaguardan, la vida humana en el mar, la seguridad en la navegación, la protección marítima, la prevención y neutralización de actos ilícitos y además contribuir a la gestión del Estado; es así que la ley en todo el articulado no menciona ningún tema comercial de los transportes marítimos, ni comercial de los puertos, por eso el objeto es claro y la finalidad y el ámbito de la ley son muy específicos con respecto a eso .

Ahora bien, en cuanto a la poca definición de las autoridades, se establece una sola autoridad que es la autoridad marítima, ya que las otras autoridades no están inmiscuidas en el proyecto de ley, debido a las competencias y atribuciones de las otras autoridades, aclarando la confusión en cuanto el decreto 1111 y el decreto 723, donde se menciona autoridad marítima como DIRNEA y autoridad de Policía Marítima como la Armada, es por esto que existe gran confusión, por lo tanto el proyecto de ley, tiene como fin arreglar la gran confusión que existe.

Hace mención a la observación de la Ingeniera Kenita Zarate, en cuanto a la presente ley, que se va en contra de la normativa vigente, aclara que en contra de la normativa vigente, también están los dos decretos que están en contra del código de policía marítima, que está vigente, por lo cual existe gran confusión, de modo que se trata de llevar al proyecto por un camino claro, lejos de confusiones, ya que las contradicciones legales entre el Código de Policía Marítima y los dos decretos, se arreglaron mediante un acuerdo ministerial, el cual está bajo el nivel jerárquico, de modo que se está trabajando con una división de productos entregables, para poder arreglar las confusiones.

También hay temas que son procesos completos, que fueron divididas, a través de los decretos, y que la ley intenta unirlos, siendo el tema de la protección marítima, la cual nace a través de Códigos Internacionales, de la protección marítima internacional, llamado el Código de Protección de buques e instalaciones portuarias, es así que en este momento la parte de buques, se encuentra a cargo de DIRNEA y los puertos a cargo de la Subsecretaria de puertos, sin embargo las acciones a ejecutar en cuanto a la protección portuaria, son distintas, ya que los puertos de la Republica, son estructuras determinadas estratégicas del Estados, y dentro de la Ley Estratégica General de Seguridad Pública, la protección lo determinaran las Fuerzas Armadas, teniendo como problema, en cuanto a protección de puertos, ni la policía ni la autoridad marítima ni fuerzas armadas, llegan a tener conocimiento, para poder tomar acciones, y tan solo se llega a través de la subsecretaria, es determinar el nivel de protección.

Con respecto a la posibilidad de tener una sola entidad, no es posible, ya que el proyecto de ley no deroga la ley general de puertos y de transporte marítimo, tan solo deroga el Código de Policía Marítima, es decir que la parte normativa de seguridad se encamine a la ley, mientras que la parte comercial y portuaria, continuará con la autoridad competente.

En cuanto a la forma de gobernar el mar por parte del Estado, el tema marítimo y portuarios, se debe entender que en ningún país se establece solo bajo una ley, sino por el contrario es la conjunción y coordinación entre varias leyes, como estaría la ley de pesca, con el presente proyecto, en el tema de gobernabilidad, la ley de puertos queda atrás por su antigüedad, ya que no abarca los presentes temas, sino tan solo el

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

objeto, y no sale del ámbito, sin hablar en el ámbito comercial, del transporte marítimo, ya que el transporte marítimo abarca rutas, tarifas, entre otras específicas que no son regulatorias en el tema técnico de la nave, es así que la ley a tratar obedece específicamente a temas técnicos de la nave y neutralización de actividades ilícitas.

Por último con respecto a la pregunta del Asambleísta Cesar Carrión, respecto a actividades ilícitas, la ley previene a través de registros con la neutralización, participando la Fiscalía, lo cual se establece en el articulado de la ley, y el procedimiento no está especificado, debido a que ya está en el COIP, especificando la ley únicamente en actos de flagrancia, y actúa, otorgando la potestad de la ley, actuando como Policía Marítima, es decir da la potestad legal, para realizar vigilancias y en el caso de encontrar flagrancia, actuar de la debida manera y entregar a la autoridad competente, notando la coordinación con distintos cuerpos legales, que hace referencia a la normativa vigente respecto a esto.

El Presidente de la Comisión agradece la intervención del Ingeniero Xavier Rubio, Capitán de Navío y representante de la Armada del Ecuador y pregunta si se encuentra conectado el señor Manuel Xavier Game Loaiza, Jefe de Operaciones de CITIKOLD S.A. a lo que se informa por Secretaría que no existe excusa a la invitación.

De igual forma, con el resto de los invitados: Señor Economista Emilio Aguiar Verdesoto, representante de TECNISEA CIA. LTDA; Señora María del Mar Herrera, representante de la AGENCIA NAVIERA MAERSK DEL ECUADOR y el Señor Ingeniero Javier Moreira representante de la AGENCIA MARÍTIMA CMA CGM ECUADOR.

Dada esa circunstancia, el Presidente de la Comisión lamenta la ausencia de los invitados previstos para la Sesión, debido a su importancia, para la socialización de ley a interesados de estos y agradece al Ingeniero Rafael Espinosa por su presencia y participación, posteriormente concede la palabra al Asambleísta César Carrión.

Asambleísta Cesar Carrión: Realiza una observación con respecto al capítulo sobre las sanciones administrativas, el cual está conformado en la capitanía de puerto, por jurado de capitanes, quienes realizan control y a su vez otorgan sanciones, por lo cual sugiere revisar, la sanción administrativa por parte de quienes controlan, por lo cual sugiere, que para los controles y sanciones, otro ente del Ministerio del transporte, y no una conformación de jurado de capitanes de la Armada Nacional, para sanciones administrativas.

Agradece al Presidente.

El Presidente de la Comisión agradece la intervención del Asambleísta César Carrión y concede la palabra al ingeniero Rafael Espinosa, Presidente del Colegio de Ingenieros Navales del Ecuador.

Ingeniero Rafael Espinosa: Hace mención a ROGRAM, Red Operativa de Cooperación Regional de autoridades marítimas de América, la Subsecretaria de puertos, esta como autoridad marítima del Ecuador, lo plantea como observación, ya que ROGRAM, y todo lo que corresponde a administración global del sector marítimo,

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

nace por OMI, la Organización Marítima Internacional, por lo cual al establecer como autoridad marítima dentro de la ley, causara confusión, porque las autoridades marítimas de América son algunas autoridades, generando una referencia a futuro.

Por otro lado, pone como criterio, mencionando a la Creación de Comité Internacional del Mar y Secretaria Técnica, el cual se crea primero, el Comité a través del decreto 990 y es el que genera políticas públicas, ahora por otro lado la Secretaria técnica del mar es parte del Comité antes mencionado, estando dentro todos aquellos Ministerios ejecutivos, dejando en claro la vigencia del Comité Interinstitucional, el cual en 2018 tuvo su última reunión, ya que no realizan reuniones continuas, incluso el Comité genera un plan de ordenamiento territorial del mar, establecido con estructura, intentando generar cambio de estructura, por lo cual se necesita generar una ley o varios argumentos jurídicos, donde se establezca cada una de las funciones como autoridad de puertos y transporte marítimo y otro como autoridad marítima, se generará confusión.

Finalmente hace mención a la Dirección de Aviación Civil, como ejemplo claro, de lo que se llama la actual Subsecretaria, lo cual debería llamarme DIGMER y de transporte marítimo o portuarios, dentro del Ministerio de Transporte.

Menciona otras observaciones próximas que serán enviadas al Presidente, sobre la presente ley, con el objetivo de que se llegue a desarrollar un proyecto que sea perfeccionado, ya que deben ser actualizadas las leyes antiguas, y elaborando leyes de acuerdo a las necesidades actuales apoyando a la Armada, con cuerpo jurídico de acuerdo a lo que su competencia lo permitirá, de acuerdo a la ubicación de los decretos, de acuerdo al plan de ordenamiento territorial del sector marítimo, inclusive al nivel de globalización, ya que la globalización en el mundo, dentro del sector marítimo, surgió en España, país que tiene un sector de autoridad marítima, a través del sector civil, dentro del Ministerio de Transporte y Obras públicas.

El Presidente de la Comisión agradece la intervención del Ingeniero Rafael Espinosa, Presidente del Colegio de Ingenieros Navales del Ecuador y señala que justamente es lo que se busca al desarrollar un proyecto de ley, socializarlos, para recibir las observaciones de quienes tienen interés y conocimiento de las afectaciones y beneficios, de la intervención del proyecto, de modo que las observaciones serán tomadas en cuenta y debatidas.

Agradece la presencia de los invitados y de los Asambleístas presentes y procede a clausurar la sesión.

d) Clausura de la sesión

Siendo las 16h19, el Presidente de la Comisión, agradece la comparecencia de las y los Asambleístas y procede a clausurar la sesión. Sin perjuicio del contenido del presente documento, se estará a lo previsto en el Art. 141 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa y del Reglamento de las Comisiones Especializadas Permanentes y Ocasionales.

**COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE SOBERANÍA, INTEGRACIÓN,
RELACIONES INTERNACIONALES Y SEGURIDAD INTEGRAL**

Forma parte de la presente acta, el disco que contiene el vídeo completo de la sesión, obtenido de la plataforma digital "zoom".

Firman para constancia el señor Presidente de la Comisión y la Secretaria Relatora.

Asambleísta Fernando Flores Vásquez
Presidente de la Comisión

Abg. María Teresa Velasteguí
Secretaria Relatora

Acción	Nombre	Firma	Cargo
Elaborado por:	Abg. Miguel Torres		Prosecretario