



UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

MAESTRÍA EN NEGOCIOS INTERNACIONALES Y

GESTION DE COMERCIO EXTERIOR

“TRABAJO DE TITULACIÓN EXAMEN COMPLEXIVO”
PARA LA OBTENCIÓN DEL GRADO DE MAGISTER EN NEGOCIOS
INTERNACIONALES Y GESTION DE COMERCIO EXTERIOR”

**“IMPLEMENTACIÓN DE UNA MATRIZ DE
COMPETENCIAS DE INSPECCIONES DE ESTADO
RECTOR DEL PUERTO POR LA AUTORIDAD MARÍTIMA
DEL ECUADOR”**

AUTOR: LUIS EDUARDO CORRALES SALINAS

TUTOR: ECO. ERIKA ANGULO BENNETT

GUAYAQUIL – ECUADOR

MAYO - 2016

| | | |
|---|---|---|
|  Presidencia de la República del Ecuador |  Plan Nacional de Ciencia, Tecnología, Innovación y Saberes |  SENESCYT Secretaría Nacional de Educación Superior, Ciencia, Tecnología e Innovación |
| REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIAS Y TECNOLOGÍA | | |
| FICHA DE REGISTRO ESTUDIO DE CASO EXAMEN COMPLEXIVO | | |
| TÍTULO: IMPLEMENTACIÓN DE UNA MATRIZ DE COMPETENCIAS DE INSPECCIONES DE ESTADO RECTOR DEL PUERTO POR LA AUTORIDAD MARÍTIMA DEL ECUADOR | | |
| AUTOR: LUIS CORRALES SALINAS | REVISORES: Eco. Erika Angulo Bennett | |
| INSTITUCIÓN: Universidad de Guayaquil | FACULTAD: Ciencias Económicas | |
| PROGRAMA: MAESTRÍA EN NEGOCIOS INTERNACIONALES Y GESTION DE COMERCIO EXTERIOR | | |
| FECHA DE PULICACIÓN: | NO. DE PÁGS:62 | |
| ÁREA TEMÁTICA: Seguridad en la Navegación - Estado rector del puerto | | |
| PALABRAS CLAVES: Inspecciones, Estado Rector del Puerto, Competencias. Organismos Internacionales | | |
| RESUMEN: La seguridad de la vida humana en el mar, particularmente en la operación de buques de bandera extranjeras, ha evidenciado en los últimos años un proceso de profundos cambios, provenientes del entorno tecnológico, económico, político, social y ambiental, producto de una acelerada globalización, generando un nuevo ordenamiento alrededor de la seguridad de la navegación. Es así que el Ecuador como país miembro de Acuerdos y Convenios Internacionales relacionados con la seguridad de la vida humana en el mar: como Estado Rector de Puerto debe ejecutar las inspecciones a buques que arriben a sus puertos con el fin de prevenir peligros a la seguridad marítima, Por tal efecto, se ha considerado necesario la implementación de una matriz de competencias de inspecciones del Estado Rector de Puerto por la Autoridad Marítima del Ecuador. | | |
| N° DE REGISTRO(en base de datos): | N° DE CLASIFICACIÓN: | |
| DIRECCIÓN URL (estudio de caso en la web) | | |
| ADJUNTO URL (estudio de caso en la web): | | |
| ADJUNTO PDF: | <input type="checkbox"/> SI | <input type="checkbox"/> NO |
| CONTACTO CON AUTOR: | Teléfono: 0999917258 | E-mail: lecs03@hotmail.com |
| CONTACTO EN LA INSTITUCION: | Nombre: | |
| | Pag. Web: www.ug.edu.ec | |

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de tutor del estudiante Luis Eduardo Corrales Salinas, del Programa de Maestría/Especialidad MAGISTER EN NEGOCIOS INTERNACIONALES Y GESTION DE COMERCIO EXTERIOR, nombrado por el Decano de la Facultad de Ciencias Económicas, CERTIFICO: que el estudio de caso del examen complejo titulado **“IMPLEMENTACIÓN DE UNA MATRIZ DE COMPETENCIAS DE INSPECCIONES DEL ESTADO RECTOR DE PUERTO POR LA AUTORIDAD MARÍTIMA DEL ECUADOR”**, cumple con los requisitos académicos, científicos y formales que establece el Reglamento aprobado para tal efecto.

Atentamente

Eco. Erika Angulo Bennett

TUTOR

Guayaquil, Abril 19 del 2016

DEDICATORIA

A mí madre y a mi querida familia mi
mayor motivación de vida.

AGRADECIMIENTO

Gracias Dios, por darme vida y sabiduría, a mis maestros, compañeros y amigos que estuvieron presentes con sus conocimientos y apoyo en la realización de este trabajo.

DECLARACIÓN EXPRESA

“La responsabilidad del contenido de esta Tesis de Grado, me corresponden exclusivamente; y el patrimonio intelectual de la misma a la UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL, cuyo estudio de caso titulado **“IMPLEMENTACIÓN DE UNA MATRIZ DE COMPETENCIAS DE INSPECCIONES DE ESTADO RECTOR DEL PUERTO POR LA AUTORIDAD MARÍTIMA DEL ECUADOR”**

FIRMA

LUIS EDUARDO CORRALES SALINAS

ABREVIATURAS

| | |
|-----------------|---|
| OMI | Organización Marítima Mundial |
| CIALA | Acuerdo Latinoamericano sobre control de Estado Rector del Puerto, Viña del Mar - 1992 |
| SPTMF | Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial |
| DIRNEA | Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos |
| SOLAS | Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar |
| DIGMER | Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral |
| CONVEMAR | Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar |
| ERP | Estado Rector del Puerto |

INDICE

PORTADA

REPOSITORIO

AGRADECIMIENTO

DEDICATORIA

| | | |
|-------|--------------------------------|----|
| 1 | INTRODUCCIÓN..... | 1 |
| 1.1 | Pregunta de Investigación..... | 2 |
| 1.2 | Delimitación del problema..... | 2 |
| 1.3 | Justificación | 5 |
| 1.4 | Objetivos..... | 5 |
| 1.5 | Premisa..... | 6 |
| 1.6 | Solución propuesta..... | 6 |
| 2 | DESARROLLO..... | 7 |
| 2.1 | Marco Teórico..... | 7 |
| 2.1.1 | Teorías Generales | 7 |
| 2.1.2 | Teorías sustantivas..... | 10 |
| 2.1.3 | Referentes empíricos | 15 |
| 2.2 | Marco Metodológico | 14 |
| 2.2.1 | Categorías | 16 |
| 2.2.2 | Dimensiones | 16 |
| 2.2.3 | Instrumentos | 17 |

| | | |
|-------|-------------------------------------|----|
| 2.2.4 | Unidad de Análisis | 19 |
| 2.2.5 | Gestión de datos | 19 |
| 2.2.6 | Criterios Éticos..... | 20 |
| 2.2.7 | Resultados..... | 20 |
| 2.2.8 | Discusión | 25 |
| 3 | PROPUESTA | 28 |
| | CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES..... | 30 |
| | Conclusiones..... | 30 |
| | Recomendaciones..... | 31 |
| | BIBLIOGRAFIA..... | 32 |
| | ANEXOS..... | 33 |

ÍNDICE DE TABLAS

| | |
|---|----|
| Tabla 1: Comparativo de buques arribados e inspeccionados | 11 |
| Tabla 2: CDIU del Estudio de caso..... | 19 |
| Tabla 3: Datos primarios de las entrevistas..... | 22 |
| Tabla 4: Pregunta 1..... | 23 |
| Tabla 5: Pregunta 2..... | 23 |
| Tabla 6: Pregunta 3..... | 24 |
| Tabla 7: Pregunta 4..... | 24 |
| Tabla 8: Pregunta 5..... | 25 |
| Tabla 9: Pregunta 6..... | 26 |
| Tabla 10: Pregunta 7..... | 26 |
| Tabla 11: Pregunta 8..... | 27 |

INDICE DE FIGURAS

| | |
|----------------------------------|---|
| Figura 3:Árbol del Problema..... | 3 |
|----------------------------------|---|

RESUMEN

El estudio del presente caso analiza Competencias de la Autoridad Marítima del Ecuador, respecto de las inspecciones que como Estado Rector del Puerto, debe realizar a las embarcaciones de bandera extranjera que ingresen a puertos ecuatorianos; a fin de cumplir con el Acuerdo Viña del Mar, vigente en el Ecuador con la Resolución DIGMER No. 112/01, publicada en el Registro Oficial No. 399 del 28-AGO-2001 y lo dispuesto en el Decreto Ejecutivo No. 723 del 09-JUL-2016, que en su Art. 2, entrega competencias al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial – (SPTMF), que en su calidad de Autoridad Portuaria y de Transporte Acuático tendrá las siguientes competencias, atribuciones y delegaciones, y en el literal 2., dice “... al ejercicio de los Derechos de Estado Rector de Puerto, Estado Ribereño y Estado de Abanderamiento...”; y en el Art. 3 entrega las competencias que dicen “El Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Fuerza Naval en su calidad de Autoridad de Policía Marítima Nacional Numeral tendrá las siguientes atribuciones, funciones, delegaciones y competencias, siendo puntual el numeral 7.2 que dispone “Precautelar la seguridad de la navegación, incluyendo la inspección de las naves de bandera extranjera que navegan en los espacios en los espacios marítimos y fluviales jurisdiccionales del Ecuador” (Acuerdo Latinoamericano de Viña del Mar, 1992).

Vista el Decreto Ejecutivo antes citado, establece que las inspecciones Estado Rector del Puerto a las naves de bandera extranjera, las realicen la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial y la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos - DIRNEA, es la razón por la que se consideró necesario la implementación de una Matriz de competencias de inspecciones de Estado Rector del Puerto, conforme a la directrices internacionales a fin de orientar y evitar, observaciones de incumplimiento por parte de los países miembros que conforman el Acuerdo Latinoamericano sobre control de Estado Rector del Puerto, Viña del Mar – 1992.

Palabras claves: *Inspecciones del Estado Rector del Puerto, Competencia, Organismos internacionales, Autoridad Marítima*

ABSTRACT

This case study analyzes the competences of the Maritime Authority of Ecuador, regarding inspections as Port State must make to foreign flag vessels entering Ecuadorian ports; in order to comply with the Viña del Mar Agreement, in force in Ecuador with Resolution No. 112/01 DIGMER published in the Official Gazette No. 399 of 28-AUG-2001 and the provisions of Executive Order No. 723 09-JUL-2016, which in Article 2, delivery powers to the Ministry of Transport and Public Works, through the Undersecretary of Ports and Maritime and River Transport -. (SPTMF), who as Port Authority and Transport water shall have the following powers, functions and delegations, and in paragraph 2, says "... the exercise of the rights of Puerto Rector, State and Flag State Ribereño ... State"; and Art. 3 provides the skills that say "The Ministry of National Defense, through the Navy in its capacity Authority Police Maritime National Numeral shall have the following powers, functions, delegations and powers, being punctual paragraph 7.2 It provides that "safeguard the safety of navigation, including the inspection of foreign flagged ships sailing in the spaces jurisdictional sea and river areas of Ecuador" (Acuerdo Latinoamericano de Viña del Mar, 1992).

View Executive Decree cited above, provides that the inspections Port State Control to the ships of foreign flag, made the Undersecretary of Ports and Maritime and River Transport and the National Directorate of Aquatic Spaces - DIRNEA, is the reason the implementation of a matrix of competencies of inspections Port State, in accordance with international guidelines to guide and avoid, observations of non-compliance by the member countries of the Latin American Agreement on control of State Rector was considered necessary Puerto, Viña del Mar - 1992.

Keywords: *Inspections Port State Control, Competition, International Organizations, Maritime Authority*

1 INTRODUCCIÓN

La seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar, en los buques que operan en tráfico internacional, ha evidenciado en los últimos años, profundos cambios provenientes del entorno tecnológico, político, social, económico, ambiental, que se imponen en el siglo XXI, obligando a que todos los actores involucrados con la actividad marítima, adopten medidas de seguridad que garanticen una eficiente operación de los buques que transportan mercaderías vía marítima en el comercio exterior ecuatoriano.

Ecuador al ser un país firmante de Acuerdos y Convenios Internacionales relacionados con la seguridad de la navegación, está obligado a efectuar las inspecciones de Estado Rector del Puerto a los buques de bandera extranjera que arriben a puertos nacionales con la misma rigurosidad y condiciones que se dan en puertos internacionales con el fin de prevenir peligros, verificando el cumplimiento de las normas internacionales.

Mediante una investigación descriptiva se analizará las competencias y atribuciones sobre las **inspecciones de estado rector del puerto** a buques de bandera extranjera, entregadas con el Decreto Ejecutivo No. 723, 09/JUL/2015, al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y al Ministerio de Defensa Nacional, a fin de determinar la Autoridad Marítima competente que debe realizar las inspecciones, conforme lo establecido en el *Acuerdo Latinoamericano sobre control de buques por el Estado Rector del Puerto, Viña del Mar - 1992*, Ecuador es país miembro desde el año 1993.

Objeto de Estudio

Competencias de la Autoridad Marítima del Ecuador respecto a las inspecciones a buques de bandera extranjera, conforme lo señala el Capítulo 2 de Inspecciones por el Estado Rector del Puerto, del Anexo 1 Directrices para los Funcionarios Encargados de Supervisión del Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto (Acuerdo Latinoamericano de Vina del Mar, 1992).

Campo de Investigación

Inspecciones del Estado Rector del Puerto.

1.1 Pregunta de investigación

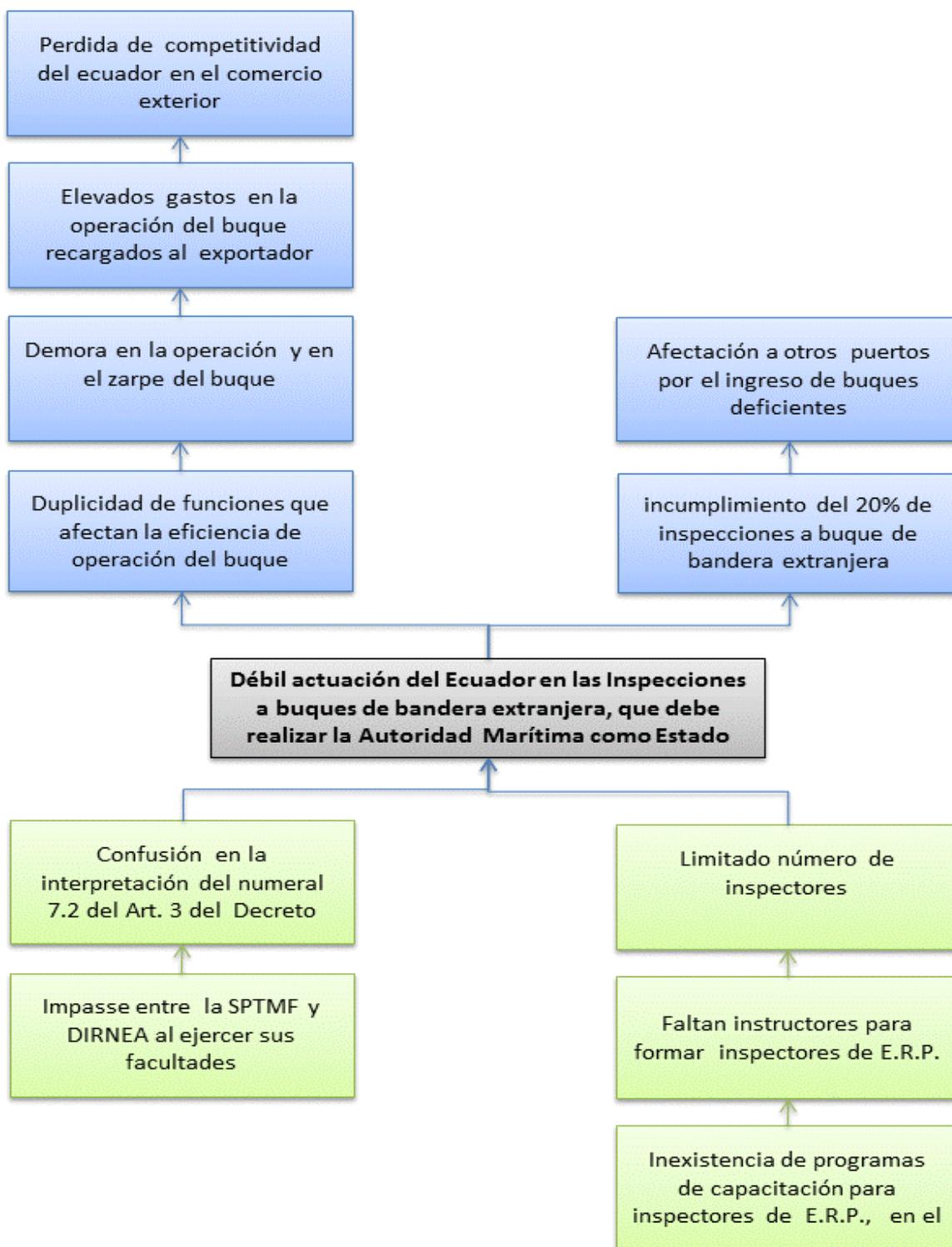
¿La utilización de una matriz de competencias, basada en la normativa vigente, ayudará a definir cuál es la autoridad competente para realizar las inspecciones de Estado Rector de Puerto a buques de bandera extranjera?

1.2 Delimitación del problema

Débil actuación del Ecuador en las Inspecciones a buques de bandera extranjera, que debe realizar la Autoridad Marítima como Estado Rector del Puerto.

Árbol del problema

Figura 1: Árbol del Problema



Fuente: El Autor (2016)

De acuerdo al problema identificado, se han encontrado causas y efectos conforme se detalla a continuación:

La débil actuación del Ecuador en las Inspecciones a buques de bandera extranjera, que debe realizar la Autoridad Marítima como Estado Rector del Puerto, ha causado un impasse entre la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial y la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, debido a la confusión en la interpretación del Decreto Ejecutivo No. 723 del 9-JUL-2015, en razón que el Art. 3 numeral 7.2., define que el Ministerio de Defensa Nacional, por medio de la Fuerza Naval, actuará como Autoridad de Policía Marítima Nacional, quien se encargará de realizar las inspecciones del **Estado Rector del Puerto** de naves de banderas extranjera que naveguen en los espacios marítimos y fluviales jurisdiccionales del Ecuador; Mientras que en el Art. 2. Numeral 2, del citado cuerpo legal dice que la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF) del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, como Autoridad Portuaria y de Transporte Acuático tendrá las competencias al ejercicio de los Derechos de **Estado Rector del Puerto**, Estado Ribereño y Estado de Abanderamiento.

Esto ha dado como efecto la duplicidad de funciones que afectan la operación de los buques de bandera extranjera que ingresan al país a dejar mercancías, ocasionando demoras en la operación y en el zarpe del buque, con la consecuencia que los gastos de operación del buque se eleven y sean recargados al exportador, provocando la pérdida de competitividad del Ecuador en el comercio exterior.

Otra de las causas identificadas a partir de la débil actuación del Ecuador en las Inspecciones a buques de bandera extranjera, que debe realizar la Autoridad Marítima como Estado Rector del Puerto, es debido a la inexistencia de programas de capacitación para inspectores de Estado Rector del Puerto así como a la falta de instructores para formar inspectores de Estado Rector del Puerto, en razón que no existen programas de capacitación específicos para formar inspectores de Estado Rector del Puerto en el país, lo que causa un limitado número de inspectores, situación que tiene un efecto importante en el incumplimiento del 20% de las inspecciones a buques de bandera extranjera establecido en el Acuerdo Latinoamericano sobre control de Estado Rector del Puerto,

Viña del Mar - 1992, afectando a la vez a otros puertos al permitir que buques deficientes que no fueron inspeccionados arriben a otros extranjeros.

1.3 Justificación

El presente estudio de caso se basa en la necesidad de definir quién es la autoridad competente que debe realizar las inspecciones de Estado Rector de Puerto a los buques de bandera extranjera que movilizan carga en el comercio exterior, considerando que el Ecuador es país firmante del Acuerdo Latinoamericano sobre control de Estado Rector del Puerto, Viña del Mar – 1992.

Para el efecto se diseñara una matriz de competencias sobre inspecciones de Estado Rector del Puerto.

El método a ser utilizado es cualitativo, mediante el cual se realizaran entrevistas a funcionarios de la Subsecretaria de Puerto y Transporte Marino y Fluvial, Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, Gerentes de Empresas Naviera y Agencias Naviera.

Se hará uso de la entrevista estructurada como instrumento de investigación y recolección de datos.

1.4 Objetivos

Objetivo General

1. Proponer cual es la autoridad competente para realizar las inspecciones de estado rector del puerto a buques de bandera extranjera en el Ecuador

Objetivos Específicos

1. Analizar la normativa nacional e internacional vigente sobre inspecciones de Estado Rector del Puerto

2. Determinar la relevancia de las inspecciones del Estado Rector del Puerto en el comercio internacional de mercancías
3. Elaborar una matriz de competencias para inspecciones del Estado Rector del Puerto

1.5 Premisa

El numeral 7.2 del Art 3 del Decreto Ejecutivo No. 723 del 9-JUL-2015, causa confusión en la interpretación para ejercer la facultad de Estado Rector del Puerto, esta situación ha llevado a la Subsecretaría de Puerto y Transporte Marítimo y Fluvial y la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos a determinar duplicidad de competencias, por la tanto se ha considerado a través de una matriz de competencias definir quién es la autoridad competente para ejecutar esta inspecciones

1.6 Solución propuesta

Diseñar una matriz de competencias para la Autoridad Marítima del Ecuador, que como Estado Rector de Puerto debe realizar las inspecciones a naves de bandera extranjera conforme a los acuerdos y convenios internacionales de los cuales el país es miembro.

2 DESARROLLO

2.1 Marco Teórico

2.1.1 Teorías Generales

Autoridad Marítima

La Autoridad Marítima constituye el conjunto de facultades atribuidas a una institución en el campo marítimo y portuario y que actúa conforme lo establecido en la legislación nacional, enmarcada en los convenios marítimos internacionales. Esta figura le asigna jurisdicción, competencia y personería jurídica en el espacio marítimo-portuario, esto es, tiene la capacidad para regular y controlar en el ámbito de sus competencias.

El control que ejerce la Autoridad Marítima, en las áreas marítimas jurisdiccionales, va paralelo con la seguridad en el medio marino, con el fin ulterior de proteger el transporte marítimo de carga containerizada, considerando, sobre todo que el comercio de mercancías y materia prima se ha expandido de manera global y es el que aporta al crecimiento económico de los países.

Esta expansión se puede ver reflejada, en las cifras del boletín estadístico del año 2014 (SPTMF, 2014), que muestra en el periodo 2010 – 2014, cómo el comercio marítimo internacional, manifiesta un crecimiento sostenido, en el ingreso de buques de diferentes puertos del mundo y su consecuente aumento en toneladas métricas.

Autoridad Nacional

La Autoridad Marítima del Ecuador tiene sus inicios con la creación de la “Inspección de la Marina Mercante”, que fue creada con el Decreto Ejecutivo No. 116; 25-ENE-1951, decreto que fue publicado en el R.O. No. 735; 9-FEB-1951.

Mediante Decreto Ejecutivo No. 2145; 17-DIC-1959, se emitió el Reglamento de Trámites en la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral y Capitanías de Puerto de la

República, el cual otorga las atribuciones y competencias para el ejercicio de control de las naves de bandera nacional y extranjera que operan en aguas ecuatorianas, del personal marítimo de tierra y de abordaje, y la protección de las zonas de playas y bahías.

El Código de Policía Marítima fue emitido mediante R.O. No. 1212 del 20-AGO-1960, el mismo que ha sufrido varias enmiendas en su contenido, con el fin de otorgarle atribuciones y competencias para el control de las naves, la navegación, el personal de la Marina Mercante de abordaje y de tierra, el control y prevención de la contaminación del ambiente marino costero, de las aguas nacionales, producido por el derrame de hidrocarburos y la contaminación de las playas y bahías.

Con la emisión de la Ley General del Transporte Marítimo y Fluvial, que fue promulgada el 21-ENE-1972, publicada en el R.O. No. 406 del 01-FEB-1972, se le asigna a la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, atribuciones para la aplicación de normas y acuerdos internacionales, de los que el Ecuador es país miembro, asimismo, se le otorga el control del transporte y tráfico marítimo, de las naves que operan en aguas ecuatorianas y del personal de la Marina Mercante que labora en tráfico nacional e internacional.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas fue creado con el Decreto Ejecutivo No. 8 del 15-ENE-2007, publicado en el R.O. No. 18 del 8-FEB-2007, disponiendo que la SPTMF, tenga bajo su cargo y responsabilidad a la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral.

La Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA) fue creada con el Decreto Ejecutivo No.1111 del 27-MAY-2008, publicado en el R.O. No. 358 del 12-JUN-2008, disponiendo que dependerá de la Comandancia General de la Marina. En el Art. 3 del citado Decreto, se establecen las competencias, atribuciones y funciones que están orientadas al control, supervisión y mantenimiento de las Capitanías de Puerto, Cuerpo de Guardacostas, Secretaría Ejecutiva de Protección Marítima y Escuela de Marina Mercante Nacional; y las funciones y atribuciones como Autoridad Portuaria Nacional y de Transporte Marítimo y Fluvial las tendrá la SPTMF.

Con el Decreto Ejecutivo No. 1087 del 7-MAR-2012, publicado el R.O. No. 668 del 23-MAR-2012, se suprime al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, y se le transfiere a la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, las competencias, atribuciones y delegaciones relacionadas con la rectoría, planificación, regulación y control técnico de la gestión portuaria y la administración del transporte acuático, y al Ministerio de Defensa Nacional por medio de la Fuerza Naval, para que asuma las competencias de Autoridad de Policía Marítima, que están relacionadas con el resguardo de la soberanía nacional, el control de la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar; la prevención y combate de las actividades ilícitas en los espacios acuáticos, el control, orientación y mantenimiento de las Capitanía de Puerto, Cuerpo de Guardacostas y Escuela de la Marina Mercante Nacional; procurar el mantenimiento de la seguridad y defensa nacional; entre otras.

Con Decreto Ejecutivo No. 723 del 9-JUL-2015, publicado el R.O. No. 561 del 9-JUL-2015, se derogó el Decreto Ejecutivo No. 1087, publicado el R.O. No. 668 del 23-MAR-2012. En el Art. 1 se dispone que, 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, fluvial y de puertos; y el Ministerio de Defensa 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, la protección del medio marino y costero, la facilitación de las actividades marítimas y la neutralización de los actos ilícitos en los espacios marítimos jurisdiccionales. Art. 2 El ministerio de transporte y Obras Públicas, a través de la Subsecretaría de Puertos y Transportes marítimo y fluvial, en su calidad de Autoridad Portuaria Nacional y del transporte Acuático, tendrá las siguientes competencias, atribuciones y delegaciones. Numeral 2 Todas aquellas que se refieran al Ejercicio de los Derechos de Estado Rector del Puerto ,Estado Ribereño y Estado de Abanderamiento , con excepción de las asignados al Ministerio de Defensa en el Artículo siguiente de este Decreto Ejecutivo. En el Art. 3 se establecen las atribuciones, funciones, delegaciones y competencias del Ministerio de Defensa Nacional a través de la Fuerza Naval en su calidad de Autoridad de Policía Marítima. Numeral 7 En lo concerniente al Estado Rector del

Puerto. Numeral 7.2. Precautelar la seguridad de la navegación, incluyendo inspección de las naves de bandera extranjera que naveguen en los espacios marítimos y fluviales jurisdiccionales (Presidencia de la República del Ecuador, 2015).

2.1.2 Teorías Sustantivas

El Acuerdo Latinoamericano de Viña del Mar, como organismo regional busca que los países de la región eviten transportar sus mercancías en buques deficientes que podrían causar pérdidas y daños a la carga. (Acuerdo Latinoamericano de Viña del Mar, 1992)

Las inspecciones del estado rector del puerto se refieren a la verificación que cada país debe realizar a los buques que arriban a sus puertos para asegurarse que la carga que se envía a otros puertos del mundo, llegue segura y a tiempo. Esta responsabilidad debe entenderse como el actuar supremo del país independiente de los intereses propios de cada institución para ejercer la facultad.

Los accidentes marítimos ocurridos en los diferentes mares y océanos del mundo, obligaron a los países a adoptar medidas a fin de evitar que ciertos tipos de barcos ingresen en sus espacios marítimos y provoquen daños al medio ambiente y principalmente afecten a la seguridad humana en el mar. Las medidas adoptadas por los Estados estuvieron básicamente relacionadas al eficiente cumplimiento de los barcos de su propia bandera, a fin de que los países seamos un control permanente detectando problemas de seguridad en cada inspección de Estado Rector de Puerto.

El comercio exterior del Ecuador es altamente dependiente de la carga que se moviliza vía marítima, la ubicación geo-estratégica y privilegiada, a orillas del Océano Pacífico, lo convierte en el punto de enlace y de integración del comercio exterior de Sudamérica con el resto del mundo.

El sistema portuario de Ecuador está compuesto de cuatro puertos estatales: Guayaquil, Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas, diez muelles privados, tres Terminales Petroleros, especializados en carga general, granel, containerizada y petróleo.

En el año 2014, el Ecuador a través de sus puertos ingresaron 3630 buques, los mismos que deben cumplir los estándares prescritos en los convenios internacionales y ser verificados a través de las Inspecciones de Estado Rector del Puerto, lo que hace que su incidencia en el transporte marítimo sea de relevante importancia. (SPTMF, 2014)

De acuerdo a las estadísticas en el año 2014, arribaron 3630 buques a puertos nacionales del Ecuador (SPTMF, 2014) y según el reporte de inspecciones al CIALA fueron 109 buques los inspeccionados (Acuerdo Latinoamericano de Viña del Mar, 1992) que representa el 3% de buques inspeccionados por la Autoridad Competente del Ecuador.

En el siguiente cuadro estadístico se realiza un análisis más detallado de los buques inspeccionados anualmente en el periodo 2011-2014

Tabla No. 1 Comparativo de buques arribados e inspeccionados

| ECUADOR BUQUES DE TRÁFICO INTERNACIONAL INSPECCIONADOS POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO PERIODO 2011 - 2014 | | | | | | |
|---|---------------------------|------------------|-----------------|-----------------------|-------------|------------|
| AÑO | TOTAL DE CARGA MOVILIZADA | | TOTAL DE BUQUES | BUQUES INSPECCIONADOS | | 20% ANUAL |
| | TONELADAS METRICAS | INCREMENTO ANUAL | | NUMERO | % | |
| 2011 | 42.808.358 | | 3291 | 140 | 4,25 | 658 |
| 2012 | 45.749.732 | 7% | 3465 | 49 | 1,41 | 693 |
| 2013 | 47.623.419 | 4% | 3574 | 87 | 2,43 | 715 |
| 2014 | 49.606.679 | 4% | 3630 | 109 | 3,00 | 726 |
| PROMEDIO ANUAL | | | 3490 | 96 | 3,00 | 698 |

Fuente: Boletín Estadísticos 2014 SPTMF

Informes Estadístico de Inspecciones en el Marco Operativo del Acuerdo de Viña del Mar -1992

Elaborado: Ing. Luis Corrales Salinas

NOTAS: Promedio anual de buques que arribaron a puertos nacionales del Ecuador periodo 2011 – 2014 es de 3490

El número promedio anual de buques inspeccionados es de 96 que representa el 3% del gran total

El número anual de buques que deben ser inspeccionados es de 698 buques que equivale al 20%

2.1.3 Referentes Empíricos

El Acuerdo Latinoamericano de Viña del Mar, estableció un sistema de inspecciones a los buques de bandera extranjera que visiten sus , sin perjuicio del pabellón que enarbolan, con el objeto de controlar que se cumpla con las normas establecidas en los convenios internacionales (OMI), los mismos que se detallan a continuación (Organización Marítima Internacional, s.f.).

1. SOLAS, Convenio Internacional sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar 74/78. Tiene como objetivo fundamental la seguridad de la vida humana a bordo de los buques mercantes.
2. MARPOL, Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de los Buques por Hidrocarburos 1973, modificado por el Protocolo de 1978. Es una combinación de dos tratados. El instrumento de 1973 abarca todos los aspectos técnicos de la contaminación procedente de los buques, excepto el vertimiento de desechos en el mar, mientras que el Protocolo de 1978 introdujo reglas más rigurosas.
3. LINEAS DE CARGA-LC, Convenio Internacional de Líneas de Carga 1966, Protocolo 1988. Establece disposiciones por las que se determina el francobordo de los buques; mediante el compartimiento y el cálculo de estabilidad de avería.
4. COLREG, Convenio Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar, 72. Agrupa disposiciones en secciones que tratan de las reglas de rumbo y gobierno, luces y señales acústicas y luminosas.
5. STCW, Convenio Internacional sobre Normas de Formación Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 78/95. Establece prescripciones básicas relativas a la formación y guardia para la gente de mar a nivel internacional.
6. ARQUEO DE BUQUES, Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques 1969. Establece el arqueo bruto y neto de los buques, y se calculan de forma independiente.

Objetivos del Acuerdo Latinoamericano de Viña del Mar

El objetivo principal del Acuerdo es:

“Desalentar en la región la operación de buques deficientes a fin de evitar riesgos potenciales

Realizando para efecto las siguientes acciones:

- ✓ Inspeccionar como mínimo el 20% de los buques que operan en el comercio exterior y que arriban a puertos nacionales.
- ✓ No re-inspeccionar a un buque en el mismo semestre, excepto graneleros, de pasajeros o cargas peligrosas.
- ✓ Brindar similar trato a todos los buques sin discriminación de pabellón.
- ✓ Hacer frente al ingreso de buques sub-estándar, a través de la inspección a buques extranjeros, con oficiales o inspectores del ERP.
- ✓ Verificar la competencia del capitán y de los oficiales de abordaje, revisar las condiciones del buque y que su equipamiento cumpla con los convenios internacionales.

Procedimientos de Inspección

La inspección debe ser realizada por personal calificado, autorizado por la Autoridad Marítima correspondiente.

1. La visita comienza verificando:

- ✓ Presentación de Certificados de Seguridad del buque.
- ✓ Bitácora de Registro.
- ✓ Dotación Mínima de Seguridad.
- ✓ Matrículas del personal mercante
- ✓ Inspección del estado general del buque
- ✓ Inspección más detallada en caso de indicios de deficiencias.

2. Si las deficiencias son riesgosas para la seguridad o el medio ambiente, se retiene al buque, Debiendo el Capitán solucionarlas para poder zarpar. También se informa al Estado de Abanderamiento del buque, la medida adoptada.

Autoridad Marítima de Argentina

La Autoridad Marítima, representada por la Prefectura Naval Argentina, dentro de su estructura organizacional tiene a la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación, que a través del Departamento de Seguridad con la División de Control de Buques, es responsable de asesorar y coordinar el ejercicio de las inspecciones del Estado Rector del Puerto, cuyo objetivo es proporcionar una guía básica para las inspecciones a buques de bandera extranjera conforme a las disposiciones contenidas en el Acuerdo Latinoamericano Viña del Mar, en conformidad con lo establecido en los convenios internacionales estableciendo para el efecto:

- Calificación de funcionarios de supervisión por el Estado Rector del Puerto.
- Procedimientos de supervisión del Estado Rector del Puerto, a través de las prefecturas de zona que poseen personal debidamente calificado.
- Designación orgánica y coordinación.
- Asignación de funciones y tareas como oficial responsable de las inspecciones de Estado Rector del Puerto (Prefectura Naval Argentina).

Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo - UNCTAD

Sobre el Transporte Marítimo señala que la economía, el comercio exterior y el transporte marítimo a nivel mundial se encuentran en un proceso de mejora, aunque los riesgos existen, actualmente prevé una mínima recuperación de las economías desarrolladas, así mismo realiza un análisis en cuanto a la propiedad de la flota donde efectúa una diferencia entre la nacionalidad del propietario y la ubicación de la propiedad efectiva que se refiere a la ubicación de la empresa principal en el país donde está ubicada, siendo la que tiene la responsabilidad comercial del buque, esta aclaración lo realizan debido que en la actualidad los buques enarbolan pabellones de diferente nacionalidad del propietario. (UNCTAD, 2014)

2.2 Marco Metodológico

Robert Stake indica que un estudio de caso permite al individuo llegar a la comprensión de un tema complejo o añadir fuerza a algo que se conoce a través de investigación previa. Asimismo, los estudios de caso permiten realizar observaciones

directas en todo su contexto, sobre temas de importancia para el investigador en los casos de acontecimientos, hechos o/y situaciones. El investigador para el efecto utilizará métodos que le permitan determinar el análisis que se debe realizar al estudio, a través de la utilización de las herramientas de la investigación, cuantitativa o cualitativa. Si optamos por la investigación cualitativa, esta apoyará a examinar situaciones de la vida real, proporcionando bases para la aplicación de ideas y aplicación de métodos. En cambio si utilizamos la investigación cualitativa nos permitirá realizar un análisis más profundo, en forma numérica (Stake, 2013).

Según (Rovira, 2013), él dice que el estudio de casos es muy similar a un tipo de investigación posterior acerca de un acontecimiento o hecho, lo que permite aclarar el tema por medio de una investigación y elección de métodos. Por tal efecto, los estudios de caso nos ayudarán a analizar alternativas de solución a problemas que presenten conflictos en negociaciones. Para efectuar el análisis de estudio de caso, se debe determinar qué tipo de hechos se requiere:

Información: se debe determinar la información más relevante para analizarla y que pueda orientar a una posible solución.

Problema: en este punto, es necesario identificar explícitamente los problemas de fondo, pudiendo ser el estudiante quien de forma independiente identifique el problema y la relevancia del mismo.

Solución: De acuerdo a la investigación realizada y al problema planteado se deberá buscar alternativas de solución que pueden ser presentadas por el mismo investigador, pero que también pueden anticipar a la solución y ser motivo de discusión.

Para la investigación del presente caso de estudio se ha considerado establecer los siguientes pasos:

- a) Determinar y definir las preguntas de investigación.
- b) Recolección de información y análisis de fichas técnicas.

Tabla 2: CDIU del Estudio de Caso

| CATEGORÍA | DIMENSIONES | INSTRUMENTOS | UNIDAD DE ANALISIS |
|------------------|---|----------------------------|--|
| JURIDICO | Autoridad Marítima | Documentos Entrevista | SPTMF, DIRNEA Acuerdo Latinoamericano Viña del Mar UNCTAD |
| GESTIÓN | Autoridad Marítima | Entrevista Estadísticas | Funcionarios de la SPTMF, DIRNEA y Empresas Navieras |
| OPERACIONAL | Inspecciones a embarcaciones de bandera extranjera que operan en el comercio exterior ecuatoriano | Entrevista | Inspecciones de Estado Rector del Puerto |

Fuente: El Autor, 2016

2.2.1 Categorías

Jurídica

Concerniente a la categoría jurídica, se tomó en consideración, puesto que no precisa la única institución que debe realizar las inspecciones de Estado Rector de Puerto a las embarcaciones de bandera extranjera.

Gestión

Se ha considerado la categoría de gestión, en razón que según el Decreto Ejecutivo No. 723, tanto la SPTMF y las Fuerza Naval a través de la DIRNEA, realizan inspecciones de Estado Rector del Puerto, figura que se contrapone las orientación emitida por el Acuerdo Latinoamericano Viña de Mar 1992. - CIALA.

Operacional

Se consideró la categoría de operacional, debido a que los inspectores de la SPTMF, realizarán las inspecciones en los puertos comerciales y privados del Ecuador, y la Fuerza Naval a través de DIRNEA realizará la inspección de las naves de bandera extranjera durante la navegación en los espacios marítimos y fluviales del país.

2.2.2 Dimensiones

Respecto a las dimensiones que se están considerando para el análisis del presente caso, se ha considerado a la autoridad marítima y a las inspecciones que se realizan a los buques de bandera extranjera, bajo un enfoque de investigación cualitativa.

2.2.3 Instrumentos

Según (Acevedo & López, 2012) nos explica que la entrevista es un instrumento de investigación tendiente a recolectar de forma amplia las opiniones y experiencias del individuo relacionado con el caso que se encuentra en estudio, debiendo el investigador establecer un diálogo ameno y efectuar preguntas relacionadas con el tema investigado. La técnica aplicará será de la entrevista para obtener información detallada de acuerdo a los conocimientos y experiencias adquiridas por los individuos que tienen relación directa con la implementación de una matriz de competencias de inspecciones de Estado Rector del Puerto en el Ecuador, para el efecto analizará la normativa legal vigente que está vinculada con la actividad comercial que el Ecuador desarrolla vía marítima a nivel internacional.

2.2.4 Unidad de Análisis

Según (Narváez, 2014) “Analizar datos cualitativos requiere de un investigador para identificar los patrones y los temas de los datos recogidos en el estudio, esta es una tarea compleja especialmente con los datos cualitativos que no son numéricos y por lo general tienen forma textual o narrativa”.

Es así que este caso utilizaremos el formato de entrevista, realizadas a funcionarios de la Subsecretaria de Puerto y Transporte Marítimo y Fluvial, Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos y Gerentes de Empresas y Agencias, vinculadas con el tema que es analizado sobre inspecciones de Estado Rector de Puerto a buques de bandera extranjera.

2.2.5 Gestión de Datos

Para el levantamiento de la información, se prepara un cuestionario de preguntas abiertas, que está relacionado con las inspecciones de Estado Rector del Puerto a buques de bandera extranjera, el mismo que se envía por correo electrónico, a fin de estas sean contestadas por el personal vinculado con las inspecciones de Estado Rector del Puerto. Los datos recolectados serán analizados e interpretados para profundizar el estudio de caso y así poder obtener mayores elementos de juicio para emitir conclusiones al final.

A continuación en el siguiente cuadro, se detalla la población que fue considerada para obtener información, así como del universo que fue seleccionado, cuantos accedieron a contestar y permitir que su información sea motivo de análisis, la misma que fue realizada en la ciudad de Guayaquil.

Tabla 3: Datos primarios de las entrevistas

| | | |
|-------------|----|--|
| | | 10 Funcionarios de: |
| Entrevistas | | 04 Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. |
| Proyectadas | 10 | 04 Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos 02 Gerentes de Empresas Navieras, vinculadas con la actividad comercial del país. |
| Entrevistas | | 1 Funcionario de la SPTMF |
| Realizadas | 4 | 2 funcionarios de la DIRNEA 1 Gerente de Empresa Naviera |
| Lugar | | Ciudad de Guayaquil |

Fuente: El Autor (2016)

2.2.6 Criterios éticos

A través del presente análisis de caso que trata sobre la implementación de una Matriz de Competencias de Inspecciones del Estado Rector de Puerto por la Autoridad Marítima del Ecuador, se pretende obtener información cualitativa que permita aclarar criterios sobre cuál de las instituciones, debe realizar las inspecciones de Estado Rector de Puerto y que se encargue de reportar las novedades al país miembro bandera del buque.

Las inspecciones de Estado Rector del Puerto a buques de bandera extranjera tiene incidencia significativa en el comercio exterior, en razón que si un buque presenta novedades en las inspecciones de seguridad del buque o en su tripulación, causa demoraras del buque en muelle, lo que ocasiona gastos al exportador de las mercaderías.

Es importante definir que una solo institución realice las inspecciones de Estado Rector del Puerto con personal de inspectores que cumplan con los perfiles y competencias. De esta forma, se articula adecuadamente al Objetivo 1 Consolidar el

Estado democrático y la construcción del poder popular, del Plan Nacional del Buen Vivir.

En la selección de información, se ha observado las normas pertinentes, efectuando las referencias pertinentes en las narraciones que no son de propiedad intelectual del autor, la información fue tomada de forma clara y con el cuidado de transcribirlos adecuadamente.

2.2.7 Resultados

De los resultados obtenidos de cada una de las preguntas de las entrevistas realizadas, cuyas copias se anexan, se desprende la siguiente información, que se la representada en forma estadística:

1. **¿Considera que el Decreto Ejecutivo No 723, del 09-JUL-2015, explica claramente las competencias que tendrá el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial y el Ministerio de Defensa a través de la Fuerza Naval?**

Tabla 4: *Pregunta 1*

| OPCIONES | FRECUENCIA % |
|-------------|--------------|
| ES CLARO | 75 |
| NO ES CLARO | 25 |
| NO CONTESTA | 0 |
| TOTAL | 100 % |



Fuente: El Autor (2016)

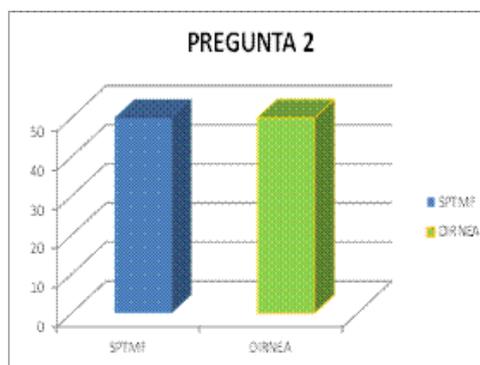
Interpretación: Del 100% del personal entrevistado sobre la primera pregunta, el 75% del personal indica que el Decreto Ejecutivo No. 723 del 09-JUL-2015, se explica claramente en su contenido y el 25% manifiesta que no es claro.

2. Según el Decreto Ejecutivo No 723, del 09-JUL-2015, la SPTMF es la Autoridad Portuaria Nacional y de Transporte Acuático y, el Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Fuerza Naval es la Autoridad de Policía Marítima. ¿Cuál es la Autoridad Marítima del Ecuador que nos representa ante organismos Nacionales e Internacionales?

Tabla 5: *Pregunta 2*

| OPCIONES | FRECUENCIA % |
|-------------|--------------|
| SPTMF | 50 |
| DIRNEA | 50 |
| NO CONTESTA | 0 |
| TOTAL | 100 % |

Fuente: El Autor (2016)



Interpretación: En cuanto al tema relacionado con quien es la Autoridad Marítima del Ecuador, que debe representar antes organismos internacionales, existente criterios compartidos, 50% para la SPTMF y 50% para la DIRNEA.

3. De acuerdo a la trayectoria que ha tenido la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, como Autoridad Marítima Nacional, ¿Considera que se encuentra en capacidad de reasumir las competencias entregadas con el Decreto Ejecutivo No 723 del 09-JUL-2015.?

Tabla 6: *Pregunta 3*

| OPCIONES | FRECUENCIA % |
|-------------|--------------|
| SI | 50 |
| NO | 25 |
| NO CONTESTA | 25 |
| TOTAL | 100 % |

Fuente: El Autor (2016)



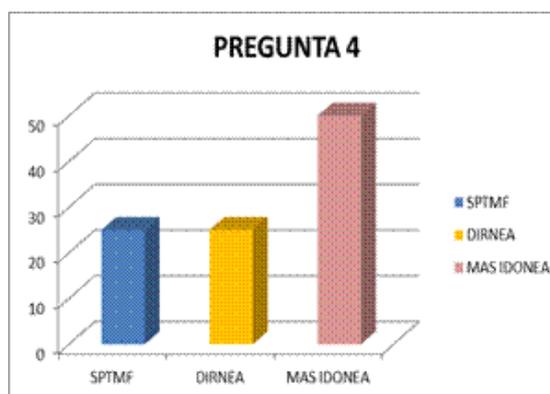
Interpretación: Con relación a la trayectoria que ha tenido la DIRNEA, como Autoridad Marítima, el 50% de los entrevistados favorecen a la DIRNEA, 25% indica que no debe ser la Autoridad Marítima y el 25% restante se limita en contestar.

4. **Las Inspecciones de Estado Rector de Puerto, por la experiencia y trayectoria frente a la comunidad marítima nacional e internacional, ¿Considera que las debe efectuar la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial o la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos?.**

Tabla 7: *Pregunta 4*

| OPCIONES | FRECUENCIA % |
|------------|--------------|
| SPTMF | 25 |
| DIRNEA | 25 |
| MAS IDONEO | 50 |
| TOTAL | 100 % |

Fuente: El Autor (2016)



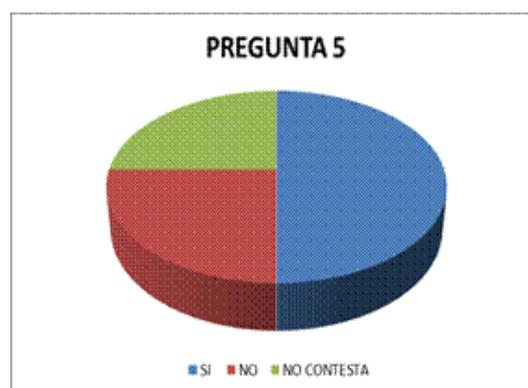
Interpretación: Referente al tema quien debe realizar las inspecciones de Estado Rector del Puerto, del análisis realizado de los consultado a los entrevistados, existen porcentajes compartidos ente la SPTMF y la DIRNEA, 25% para cada una y el 50% de los entrevistados consideran que las inspecciones las debe realizar la institución más idónea.

5. Los perfiles de los inspectores de Estado Rector de Puerto del Ecuador, ¿Considera que están de acuerdo los estándares establecidos en la normativa Internacional?

Tabla 8: Pregunta 5

| OPCIONES | FRECUENCIA % |
|-------------|--------------|
| SI | 50 |
| NO | 25 |
| NO CONTESTA | 25 |
| TOTAL | 100 % |

Fuente: El Autor (2016)



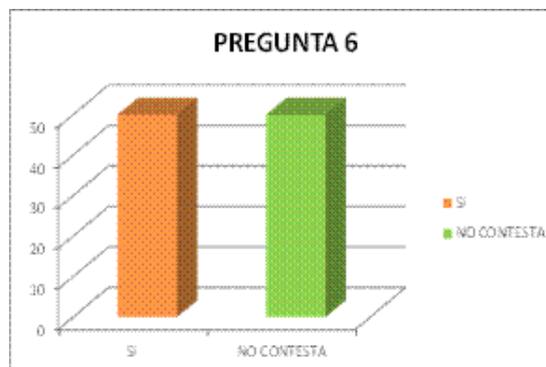
Interpretación: En cuanto al perfil profesional de los inspectores, el 50% de los entrevistados indican que están conforme a los estándares de internacionales, sin embargo el 25% manifiesta que no cumplen los perfiles establecidos y otro 25% se limita en responder.

6. El personal de inspectores de Estado Rector de Puerto, cuenta con los equipos necesarios para realizar la inspección de Estado Rector de Puerto a bordo de las embarcaciones de bandera extranjera que transportan mercaderías en el comercio exterior ecuatoriano?

Tabla 9: Pregunta 6

| OPCIONES | FRECUENCIA % |
|-------------|--------------|
| SI | 50 |
| NO CONTESTA | 50 |
| NO | 0 |
| TOTAL | 100 % |

Fuente: El Autor (2016)



Interpretación: Sobre los equipos que cuenta el personal de inspectores para efectuar inspecciones de Estado Rector del Puerto, el 50% de los entrevistados contestan que si tienen los equipos necesarios, el 25% indica que no los tienen y el 25% se limita en contestar.

7. **Considera que es necesario contar con un curso de formación especializado de inspectores de Estado Rector de Puerto, por nivel de importancia que representa para mantener una navegación segura a bordo de los buques de bandera extranjera que navegan en aguas nacionales e internacionales)?**

Tabla 10: *Pregunta 7*

| PREGUNTA 6 | FRECUENCIA % |
|-------------|--------------|
| SI | 100 |
| NO | 0 |
| NO CONTESTA | 0 |
| TOTAL | 100 % |

Fuente: El Autor (2016)



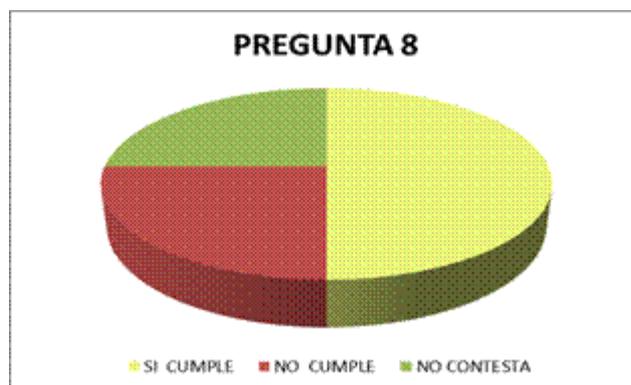
Interpretación: Por la importancia que representa, se consultó si es necesario contar con un curso especializado para la formación de inspectores en Estado Rector del Puerto, el 100% del universo de entrevistados, contestaron de forma afirmativa que es necesario el curso de formación especializado.

8. **Según su conocimiento, considera que la autoridad marítima del Ecuador cumple actualmente con todos los estándares de calidad establecidos en el Acuerdo Latinoamericano sobre el control de buques por el Estado Rector del Puerto, Viña del Mar - 1992 (CIALA)?**

Tabla 11: *Pregunta 8*

| OPCIONES | FRECUENCIA % |
|-------------|--------------|
| SI CUMPLE | 50 |
| NO CUMPLE | 25 |
| NO CONTESTA | 25 |
| TOTAL | 100 % |

Fuente: El Autor (2016)



Interpretación: Se consultó así mismo si la institución que actúa como Autoridad Marítima, cumple con los estándares de calidad establecidos por el Acuerdo Viña del Mar 1992 – CIALA, el 50% de los entrevistados indican que si cumple, el 25% indica que no cumplen y el 25% se limita en responder.

2.2.8 Discusión

Conforme a los resultados obtenidos de las entrevistas, que se realizaron a funcionarios de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial y de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos así como ejecutivos de Empresas Navieras que representan a buques de bandera extranjera que operan en el comercio exterior ecuatoriano, se pudo conocer diferentes criterios respecto a su contenido y aplicación del Decreto ejecutivo No. 723 del 09-JUL- 015, el cual dispone que sean dos las instituciones que se encarguen de realizar las inspecciones de Estado Rector del Puerto a buques de bandera extranjera que ingresan a puertos ecuatorianos. La SPTMF realizará las inspecciones cuando los buques se encuentren arribados en puertos privados o públicos del país, y la DIRNEA en cambio, lo realizará cuando el buque se encuentre navegando en aguas ecuatorianas. Contrastando lo reglamentado con lo aplicado por la Autoridad Marítima de Argentina, que está representada por la Prefectura Naval de Argentina, se puede establecer que las inspecciones como Estado Rector del Puerto a los buques de

bandera extranjera se las realiza cuando estos se encuentran arribados en puertos argentinos.

Así mismo se pudo conocer que existen criterios compartidos, respecto a quien reconocen como la Autoridad Marítima del Ecuador y si es competente para efectuar las inspecciones de Estado Rector del Puerto, señalando que la SPTMF en razón que esta cumple con las inspecciones a los buques, cuando se encuentran arribados en los muelles de los puertos públicos, acción que confirma lo establecido en el Acuerdo Viña del Mar que dice que las inspecciones de Estado Rector del Puerto se las debe hacer cuando el buque está amarrado en muelles de los puertos y no cuando el buque está navegando, porque esta figura se presta a otro tipo de interpretaciones o relacionada con los controles que deben ejecutar los Guardacostas a las embarcaciones cuando están se encuentran navegando.

Referente a los estándares de calidad que cumple la Autoridad Marítima del Ecuador, respecto a las inspecciones como Estado Rector del Puerto, se presentan criterios divididos que indican que un 50% se cumplen y en otro 50% se limita a contestar en razón que es tema delicado se limitan en responder, es así que uno de los entrevistados no autorizo a utilizar su información en ninguno documento, manifestando los demás entrevistados que se conoce que no se cumple de forma adecuada con los estándares de calidad conforme lo viene realizando la Autoridad Marítima de Argentina, según lo establece el Acuerdo Viña el Mar.

Se consultó si la DIRNEA estaría en capacidad de reasumir las competencias, conforme a las establecidas en el Decreto Ejecutivo No. 723, las respuestas fueron favorables, vista que antes del traspaso de competencias a la SPTMF, la DIRNEA dentro de su organización contaba con una estructura orgánica denominada Secretaría de Protección Marítima - SEPROM, la misma que se encargaba de efectuar las inspecciones de Estado Rector del Puerto con personal de oficiales previamente capacitados y entrenados para esta actividad, situación que si la relacionamos con la estructura interna de la Autoridad Marítima de Argentina que cuenta Dirección de Policía de Seguridad de la

Navegación - Departamento de Seguridad - División de Control de Buques y que esta última estructura se encarga de realizar las inspecciones de Estados Rector de Puerto.

Referente al talento humano que debe ser una fortaleza institucional, el 100% de los entrevistados coinciden que los perfiles de los inspectores que realizan las inspecciones de Estado Rector de Puerto no cumplen con los estándares de formación y competencias establecidos por el Acuerdo Viña del Mar en su Anexo 1 (Acuerdo Latinoamericano de Viña del Mar, 1992), conforme lo viene aplicando actualmente la Autoridad Marítima de Argentina. (Prefectura Naval Argentina).

De lo analizado se puede establecer que en Ecuador actualmente no existe una carrera profesionalización de inspectores, situación muy diferente a la estrategia aplicada por la Autoridad Marítima de Argentina, que dentro de la especialidad de Ciencias Navales existe la formación de inspectores de Estado Rector del Puerto. Se identificó así que el personal de inspectores no cuenta con los equipos necesarios para cumplir con esta actividad, situación que afecta a la imagen país que se proyecta a nivel internacional, que en un momento dado el Ecuador podría ser sujeto de observaciones por parte de países miembros del Acuerdo Viña del mar.

3 PROPUESTA

De acuerdo al trabajo investigativo, basado en el análisis de las disposiciones contenidas en el Decreto Ejecutivo No. 723 del 09-JUL-2015 y a las normas establecidas en el Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto, Viña del Mar – 1992, vigentes para la inspección de buques de bandera extranjera, se ha considerado necesario determinar a través de una **MATRIZ DE COMPETENCIAS DE INSPECCIÓN DE NAVES COMO ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN EL ECUADOR**, el organismo competente por el Ecuador, para ejecutar las inspecciones de Estado Rector del Puerto y cuáles son las áreas que deben ser mejoradas para su cumplimiento así no afectar al comercio exterior ecuatoriano.

Para efectos del diseño de la Matriz de Competencias que se puede observar en el Anexo 3 anexa, estará conformada por los siguientes campos, que permitan visualizar e interpretar de forma clara cada uno de los aspectos analizados.

Gráfico 1

| MATRIZ DE COMPETENCIAS DE INSPECCIÓN DE NAVES COMO ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN EL ECUADOR | | | | | | | | |
|---|-----------|------------------|-------------|------------|---------|---------------------|------------|----------|
| NO. ORDEN | NORMATIVA | | INSTITUCION | ATRIBUCION | FACULTA | LUGAR DE INSPECCION | RESULTADOS | ACCIONES |
| | NOMBRE | ARTICULO / ANEXO | | | | | | |

Fuente: El Autor (2016)

Estructura de la matriz de competencias

1. No. Orden

En este campo se coloca el orden de los documentos motivo de análisis

2. Normativa: nombre de la norma / Artículo / Anexo

Aquí se indica la norma legal analiza según su artículo o el anexo al que se hace referencia sobre las inspecciones como Estado Rector del Puerto, para el presente caso se analizó el contenido de las siguientes normas:

Decreto Ejecutivo No. 723 del 09-JUL-2015 Art. 2. Numeral 2 y Art. 3 Numeral 7.2.

3. Institución:

En este campo se indica el nombre de la institución atribuida en efectuar las inspecciones a buques de bandera extranjera como Estado Rector del Puerto como se indica a continuación:

- Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial - SPTMF
- Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos – DIRNEA
- Autoridades Marítimas de los países de la región, que adoptaron el Acuerdo Latinoamericano Viña del Mar - 1992

4. Atribución:

En esta columna se indican las atribuciones que les otorga la normativa legal conforme se indica a continuación:

- **Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial - SPTMF**
Todas aquellas que se refieran al ejercicio de los Derechos de Estado Rector del Puerto ,Estado Ribereño y Estado de Abanderamiento , con excepción de las asignados al Ministerio de Defensa.
- **Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos – DIRNEA**
Precautelar la seguridad de la navegación, incluyendo inspección de las naves de bandera extranjera que naveguen en los espacios marítimos y fluviales jurisdiccionales.
- **Autoridades Marítimas de los países de la región, que adoptaron el Acuerdo Latinoamericano Viña del Mar – 1992 según:**

Anexo 1 Directrices para los funcionarios encargados de supervisión

1. Los inspectores que satisfagan los requisitos de competencia y formación, podrán realizar la inspección por el Estado Rector del Puerto.
2. El inspector de supervisión, debe demostrar la pericia profesional requerida, para realizar inspecciones de Estado Rector del Puerto.
3. Los inspectores no podrán tener ningún interés ni vinculo comercial en el puerto de inspección ni en los buques inspeccionados.
4. El inspector de supervisión debe llevar expuesto un documento de identidad, emitido por la Autoridad Competente que le autoriza a realizar las inspecciones de Estado Rector del Puerto.

Anexo 4 Criterios que deben reunir las Autoridades Marítimas miembros.

Aplicar controles a los buques extranjeros que visitan los puertos de la región, conforme lo establecido en normas internacionales que están vigentes, en relación a seguridad y protección marítima, formación y titulación de las tripulaciones, prevención de la contaminación por los buques en los espacios marítimos y fluviales.

5. Facultad

Aquí se indica la facultad que tiene para realizar las inspecciones de Estado Rector del Puerto-ERP.

- **Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial – SPTMF**
Inspecciones a buques de bandera extranjera como ERP
- **Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos – DIRNEA**
Inspecciones a buques de bandera extranjera que navegan en los espacios acuáticos como ERP
- **Autoridades Marítimas de los países de la región, que adoptaron el Acuerdo Latinoamericano Viña del Mar – 1992**
- **Anexo 1 Directrices para los funcionarios encargados de supervisión**

Evaluación de los inspectores de Estado Rector del Puerto

- **Anexo 4 Criterios que deben reunir las Autoridades Marítimas miembros**

La Autoridad Marítima, a través de un sistema eficaz de inspección, sin discriminaciones en cuanto al pabellón de los buques extranjeros que arriben a sus puertos, verificara que cumplen con las normas internacionales.

6. Lugar de la inspección

Conforme a los objetivos planteados, determinar el lugar idónea para realizar las inspecciones de Estado Rector del Puerto.

- **Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial – SPTMF**
Puertos ecuatorianos
- **Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos – DIRNEA**
Espacios Acuáticos
- **Autoridades Marítimas de los países de la región, que adoptaron el Acuerdo Latinoamericano Viña del Mar – 1992**
Puerto.

7. Resultados

En este punto se indica los resultados

- **Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial – SPTMF**
Inspección de Estado Rector del Puerto.
- **Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos – DIRNEA**
Inspección
- **Autoridades Marítimas de los países de la región, que adoptaron el Acuerdo Latinoamericano Viña del Mar – 1992**
Inspección de ERP

1. Verificar la antigüedad del buque
2. Verificar el mantenimiento del material y equipos.
3. La dotación del buque (Tripulación) cumpla con los perfiles de formación y competencias establecidas
4. Cumplimiento de las normas internacionales de seguridad.

8. Acciones:

De los resultados obtenidos en la matriz de competencias se desprenden las siguientes acciones:

- a) Normar conforme según lo establecido en el Acuerdo Latinoamericano sobre control de buques por el Estado Rector del Puerto, Viña del Mar - 1992, que una sola institución tenga la atribución de efectuar las inspecciones de Estado Rector del Puerto, cuando el buque se encuentra arribado en puerto.
- b) Crear un Centro de formación o un curso de especialización para la formación de inspectores de Estado Rector del Puerto.
- c) Disponer a través de un suplemento al Decreto Ejecutivo No. 723 del 9 de julio del 2015, se establezcan los perfiles y competencias que debe tener los inspectores de estado Rector del Puerto, conforme lo establece el Acuerdo Latinoamericano Viña Mar - 1992

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES:

Del análisis realizado en el presente caso, se concluyen los siguientes aspectos:

1. Las inspecciones de Estado Rector del Puerto, tienen un alto grado de incidencia en el comercio exterior ecuatoriano, en razón que los buques que arriban a puertos ecuatorianos deben ser inspecciones a fin de evitar la operación de buques deficientes y con riesgos potenciales, los mismo que deben ser inspeccionados cuando estos se encuentren amarados en los muelles de los puertos ecuatorianos.
2. En el año 2014, arribaron 3630 buques de bandera extranjera a puertos nacionales y apenas se logró inspeccionar a 109 buques que representa el 3% del gran total, determinándose que no se cubrió con la mínima de inspecciones que es el 20%, que es uno de los objetivos del Acuerdo Latinoamericano Viña Mar – 1992.
3. De los resultados obtenidos en las de las entrevista, se establece que el personal que realiza las inspecciones de Estado Rector del Puerto en Ecuador, no cumple totalmente con el perfil y las competencias, conforme lo establece Acuerdo Latinoamericano Viña Mar – 1992. debido a que no existe cursos de formación continúa de inspectores de Estado Rector del Puerto.

RECOMENDACIONES

Se recomienda lo siguiente:

1. Se sugiere que es necesario normar para que una sola institución se encargue de las competencias para realizar las inspecciones Estado Rector del Puerto a buques de bandera extranjera, que arriban a puertos nacionales, con el fin principal de no afectar las actividades comerciales que se desarrolla el Ecuador vía marítima en el Comercio Exterior.
2. Se sugiere establecer a través de la emisión de una regulación nacional, las competencias y perfiles que debe cumplir el personal de inspectores de Estado Rector del Puerto, conforme lo dispone el Acuerdo Latinoamericano Viña Mar - 1992.
3. Se debe considerar la creación de una especialidad para la formación de inspectores de Estado Rector del Puerto, a fin de convocar a su formación y contar con el número necesario de inspectores para que realicen las inspecciones, lo que se vería reflejado al cumplir con el porcentaje de inspecciones anuales a buques de bandera extranjera que debe realizar la Autoridad Marítima del Ecuador.

BIBLIOGRAFÍA

- Acevedo, A., & López, A. (2012). *El proceso de la entrevista*. México: Limusa.
- Acuerdo Latinoamericano de Viña del Mar*. (1992). Recuperado el 2016, de Acuerdo Latino <http://www.acuerdolatino.int.ar/ciala/index.php>
- Aparicio, R. (2 de marzo de 2010). *El Control de Buques por el Estado Rector del Puerto*. Recuperado el 2016, de Futuros Abogados Latinoamericanos <http://www.futurosabogados.com/2010/03/el-control-de-buques-por-el-estado-rector-de-puerto/>
- Control del Estado Rector del Puerto*. (s.f.). Recuperado el 2016, de https://es.wikipedia.org/wiki/Control_del_Estado_Rector_de_Puerto
- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. (s.f.). Recuperado el 2016
- FLUVILA, S. D. (2014). *MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS* .
Obtenido de <http://www.obraspublicas.gob.ec/puertos-y-transporte-maritimo-y-fluvial/>
- Narvéez, G. (5 de mayo de 2014). *Análisis Cualitativo: Unidades de Análisis, Categorización y Codificación*. Recuperado el 2016, de Slideshare <http://es.slideshare.net/gambitguille/anlisis-cualitativo-unidades-de-analisis-categorizacin-y-codificacin>
- Organización Marítima Internacional*. (s.f.). Recuperado el 2016, de International Maritime Organization <http://www.imo.org/es/Paginas/Default.aspx>
- Prefectura Naval Argentina*. (s.f.). Recuperado el 2016, de www.prefecturanaval.gov.ar/
- Presidencia de la República del Ecuador. (2015). *Decreto Ejecutivo No 1087*. Quito.
- Presidencia de la República del Ecuador. (2015). *Decreto Ejecutivo No 723*. Quito.

Rodriguez, C. (14 de noviembre de 2014). *Estado Rector del Puerto y de la OMI*.

Recuperado el 2016, de Prezi <https://prezi.com/oz5mikajg4dq/estado-rector-de-puerto-y-de-la-omi/>

Rovira, C. (2013). *Información y documentación digital* . Barcelona: Peticó.

Stake, R. (2013). *Investigación con estudio de caso* . Madrid: Morata.

UNCTAD. (2014). *UNCTAD org*. Obtenido de

http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2014_es.pdf

Zumarraga, P. (2011). *Estudio del Derecho Marítimo Ecuatoriano*. Guayaquil: Edilex.

ANEXOS

1. Entrevistas (cuatro).

CUESTIONARIO DE PREGUNTAS

COMPETENCIAS DE INSPECCIÓN DE NAVES COMO ESTADO RECTOR DE PUERTO DEL ECUADOR

Nombres y Apellidos: Gabriel Abad.....
Institución: Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos.....
Cargo: Jefe de Asesoría Técnica Marítima.....
Lugar y fecha: Guayaquil, 14 de marzo de 2016.....

1. ¿Considera que el Decreto Ejecutivo No 723, del 09-JUL-2015, explica claramente las competencias que tendrá el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial y el Ministerio de Defensa a través de la Fuerza Naval? recibida

En opinión del suscrito es claro el Decreto en general. Existe sin embargo una reticencia de parte de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF) a encuadrarse en las disposiciones del decreto en vista de que resta competencias al mencionado organismo el cual queda sin mayores cosas que hacer, excepto la gestión y administración de seguridad portuaria.

2. Según el Decreto Ejecutivo No 723, del 09-JUL-2015, la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial es la Autoridad Portuaria Nacional y de Transporte Acuático y, el Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Fuerza Naval es la Autoridad de Policía Marítima. ¿Cuál es la Autoridad Marítima del Ecuador que nos representa ante organismos Nacionales e Internacionales?

En la práctica y según el Decreto 1111 del 27 de mayo del 2008 es la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos. Falta sin embargo afinar algunos detalles como la comunicación oficial del Estado Ecuatoriano a través de cancillería sobre este particular a la OMI.

3. De acuerdo a la trayectoria que ha tenido la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, como Autoridad Marítima Nacional, ¿Considera que se encuentra en capacidad de reasumir las competencias entregadas con el Decreto Ejecutivo No 723 del 09-JUL-2015.?

Total y completamente. Inclusive las competencias de legislación en otros ámbitos, la facilitación de las actividades marítimas y las inspecciones de Estado Rector del Puerto; todas estas competencias que a pesar del Decreto no nos han sido retomadas.

4. Las Inspecciones de Estado Rector de Puerto, por la experiencia y trayectoria frente a la comunidad marítima nacional e internacional, ¿Considera que las debe efectuar la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial o la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos.

CUESTIONARIO DE PREGUNTAS**COMPETENCIAS DE INSPECCIÓN DE NAVES COMO
ESTADO RECTOR DE PUERTO DEL ECUADOR**

Aplicando medidas de efectividad a las inspecciones de la antigua DIGMER y de la actual SPTMF, no existe mayor diferencia entre los índices de cumplimiento de ambas instituciones. En este sentido lo pueden hacer cualquiera de las dos instituciones, sin embargo el Decreto 723 adscribe esto a la DIRNEA.

5. Los perfiles de los inspectores de Estado Rector de Puerto del Ecuador, ¿Considera que están de acuerdo los estándares establecidos en la normativa Internacional?

Afirmativo. Son entrenados y capacitados por ESMENA donde los Penum en vista de ser auditados por la OMI corresponden estrictamente a lo firmado en los respectivos convenios.

6. El personal de inspectores de Estado Rector de Puerto, cuenta con los equipos necesarios para realizar las inspección de Estado Rector de Puerto a bordo de las embarcaciones de bandera extranjera que transportan mercaderías en el comercio exterior ecuatoriano?

Sí

7. Considera que es necesario contar con un curso de formación especializado de inspectores de Estado Rector de Puerto, por nivel de importancia que representa para mantener una navegación segura a bordo de los buques de bandera extranjera que navegan en aguas nacionales e internacionales)?

Sí, a cargo de ESMENA.

8. Según su conocimiento, considera que la autoridad marítima del Ecuador cumple actualmente con todos los estándares de calidad establecidos en el Acuerdo Latinoamericano sobre el control de buques por el Estado Rector del Puerto, Viña del Mar - 1992 (CIALA)?

No. Véase anexo presentación al respecto.

9. Según su conocimiento, las inspecciones de Estado Rector de Puerto, en qué lugar y momento, se las debe realizar a los buques de bandera extranjera que ingresan aguas ecuatorianas?

En el muelle de los diferentes puertos ecuatorianos ya sea públicos ó privados.

CUESTIONARIO DE PREGUNTAS
COMPETENCIAS DE INSPECCIÓN DE NAVES COMO
ESTADO RECTOR DE PUERTO DEL ECUADOR

Nombres y Apellidos: Ing. Bulmaro Rodríguez Román

Institución: Corp. Marzam

Cargo: Jefe Agencia Guayaquil

Lugar y fecha: Guayaquil, 16 Marzo 2016

1. ¿Considera que el Decreto Ejecutivo No 723, del 09-JUL-2015, explica claramente las competencias que tendrá el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial y el Ministerio de Defensa a través de la Fuerza Naval? recibida

Considero que el Decreto Ejecutivo No.723 pudo haber sido mas claro en cuanto a las competencias que se asignaron a cada una de las instituciones. Sin embargo, tengo entendido que ya se están aclarando ciertos temas de competencias a través de Acuerdos interinstitucionales.

2. Según el Decreto Ejecutivo No 723, del 09-JUL-2015, la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial es la Autoridad Portuaria Nacional y de Transporte Acuático y, el Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Fuerza Naval es la Autoridad de Policía Marítima. ¿Cuál es la Autoridad Marítima del Ecuador que nos representa ante organismos Nacionales e Internacionales?

La representación del Estado ante organismos internacionales la tiene la Cancillería, la cual puede delegar la misma a cualquier institución que se considere tiene pertinencia en los temas a tratar.

En el caso de la Organización Marítima Internacional, tanto el Ministerio de Transporte como el Ministerio de Defensa deberían tener representatividad porque tienen bajo su cargo la *Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial* y la *Dirección Nacional de Espacios Acuáticos* respectivamente, las cuales regulan, controlan y supervisan diversos aspectos de la seguridad de la navegación y protección del medio marino, conformando en conjunto lo que se conoce en los Convenios internacionales como la "Administración Marítima".

3. De acuerdo a la trayectoria que ha tenido la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, como Autoridad Marítima Nacional, ¿Considera que se encuentra en capacidad de reasumir las competencias entregadas con el Decreto Ejecutivo No 723 del 09-JUL-2015.?

La capacidad de asumir (o re-asumir) competencias depende de si existen los suficientes recursos para poder cumplirlas correctamente. Al respecto no es posible emitir un criterio por desconocer la situación actual.

CUESTIONARIO DE PREGUNTAS

COMPETENCIAS DE INSPECCIÓN DE NAVES COMO ESTADO RECTOR DE PUERTO DEL ECUADOR

4. Las Inspecciones de Estado Rector de Puerto, por la experiencia y trayectoria frente a la comunidad marítima nacional e internacional, ¿Considera que las debe efectuar la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial o la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos.

Cualquier institución del Estado que cuente con los recursos humanos (inspectores calificados, con experiencia) y materiales adecuados para cumplir con los compromisos asumidos en el marco del Acuerdo de Viña del Mar (porcentaje anual de inspecciones), puede efectuar las inspecciones de Estado Rector de Puerto.

5. Los perfiles de los inspectores de Estado Rector de Puerto del Ecuador, ¿Considera que están de acuerdo los estándares establecidos en la normativa Internacional?

No es posible emitir un criterio al respecto, por desconocer la situación de los actuales inspectores. Se recomienda evaluar este tema en base a la normativa y directrices de la OMI y del Acuerdo de Viña.

6. El personal de inspectores de Estado Rector de Puerto, cuenta con los equipos necesarios para realizar las inspección de Estado Rector de Puerto a bordo de las embarcaciones de bandera extranjera que transportan mercaderías en el comercio exterior ecuatoriano?

Igual que el punto anterior.

7. Considera que es necesario contar con un curso de formación especializado de inspectores de Estado Rector de Puerto, por nivel de importancia que representa para mantener una navegación segura a bordo de los buques de bandera extranjera que navegan en aguas nacionales e internacionales)?

Se debe contar con un programa completo de capacitación y actualización periódico de inspectores encargados de las supervisiones por el Estado Rector de Puerto. Sugiero referirse a la normativa y directrices de la OMI y del Acuerdo de Viña.

8. Según su conocimiento, considera que la autoridad marítima del Ecuador cumple actualmente con todos los estándares de calidad establecidos en el Acuerdo Latinoamérica sobre el control de buques por el Estado Rector del Puerto, Viña del Mar - 1992 (CIALA)?

No es posible emitir un criterio por desconocer la situación actual.

9. Según su conocimiento, las inspecciones de Estado Rector de Puerto, en qué lugar y momento, se las debe realizar a los buques de bandera extranjera que ingresan aguas ecuatorianas?

En mi experiencia, todas las inspecciones de Estado Rector de Puerto se realizan a buques de bandera extranjera cuando recalán en un puerto nacional, procurando interferir lo menos posible en su itinerario de viaje.

CUESTIONARIO DE PREGUNTAS
COMPETENCIAS DE INSPECCIÓN DE NAVES COMO
ESTADO RECTOR DE PUERTO DEL ECUADOR

Nombres y Apellidos:Jacqueline Espinoza.....
Institución:.....SPTMF.....
Cargo:.....Asuntos Internacionales.....
Lugar y fecha:...Guayaquil, 14 de marzo de 2016.....

1. ¿Considera que el Decreto Ejecutivo No 723, del 09-JUL-2015, explica claramente las competencias que tendrá el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial y el Ministerio de Defensa a través de la Fuerza Naval?

Si lo explica claramente.

2. Según el Decreto Ejecutivo No 723, del 09-JUL-2015, la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial es la Autoridad Portuaria Nacional y de Transporte Acuático y, el Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Fuerza Naval es la Autoridad de Policía Marítima. ¿Cuál es la Autoridad Marítima del Ecuador que nos representa ante organismos Nacionales e Internacionales?

La Autoridad Marítima que representa al Ecuador ante organismos internacionales es la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

3. De acuerdo a la trayectoria que ha tenido la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, como Autoridad Marítima Nacional, ¿Considera que se encuentra en capacidad de reasumir las competencias entregadas con el Decreto Ejecutivo No 723 del 09-JUL-2015.?

La DIRNEA por ser una institución estrictamente naval, debe actuar en lo que respecta a la seguridad en el mar, en todo lo relacionado a actos ilícitos, abordajes, salvamento y rescate.

4. Las Inspecciones de Estado Rector de Puerto, por la experiencia y trayectoria frente a la comunidad marítima nacional e internacional, ¿Considera que las debe efectuar la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial o la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos.

Debe realizarlo la Autoridad que regula el transporte acuático y portuario.

5. Los perfiles de los inspectores de Estado Rector de Puerto del Ecuador, ¿Considera que están de acuerdo los estándares establecidos en la normativa Internacional? I

Los perfiles van acorde con lo que indica el reglamento del CIALA.

CUESTIONARIO DE PREGUNTAS
COMPETENCIAS DE INSPECCIÓN DE NAVES COMO
ESTADO RECTOR DE PUERTO DEL ECUADOR

6. El personal de inspectores de Estado Rector de Puerto, cuenta con los equipos necesarios para realizar las inspección de Estado Rector de Puerto a bordo de las embarcaciones de bandera extranjera que transportan mercaderías en el comercio exterior ecuatoriano?

Si cuenta con el equipo de protección como equipo tecnológico para realizar las inspecciones.

7. Considera que es necesario contar con un curso de formación especializado de inspectores de Estado Rector de Puerto, por nivel de importancia que representa para mantener una navegación segura a bordo de los buques de bandera extranjera que navegan en aguas nacionales e internacionales)?

Los cursos de formación son realizados a nivel regional y se encarga el CIALA.

8. Según su conocimiento, considera que la autoridad marítima del Ecuador cumple actualmente con todos los estándares de calidad establecidos en el Acuerdo Latinoamérica sobre el control de buques por el Estado Rector del Puerto, Viña del Mar - 1992 (CIALA)?

La Autoridad Marítima cumple con las prescripciones del Acuerdo de Viña del Mar.

9. Según su conocimiento, las inspecciones de Estado Rector de Puerto, en qué lugar y momento, se las debe realizar a los buques de bandera extranjera que ingresan aguas ecuatorianas?

Se las debe realizar cuando el buque arriba al puerto.

CUESTIONARIO DE PREGUNTAS
COMPETENCIAS DE INSPECCIÓN DE NAVES COMO
ESTADO RECTOR DE PUERTO DEL ECUADOR

Nombres y Apellidos: Marcos Xavier Camacho Ortiz

Institución: DIRNEA

Cargo: Técnico Marítimo.

Lugar y fecha: Guayaquil 14/03/2016

1. ¿Considera que el Decreto Ejecutivo No 723, del 09-JUL-2015, explica claramente las competencias que tendrá el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial y el Ministerio de Defensa a través de la Fuerza Naval? recibida

No, porque en ninguna parte del Decreto menciona una institución que sea la Autoridad Marítima.

2. Según el Decreto Ejecutivo No 723, del 09-JUL-2015, la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial es la Autoridad Portuaria Nacional y de Transporte Acuático y, el Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Fuerza Naval es la Autoridad de Policía Marítima. ¿Cuál es la Autoridad Marítima del Ecuador que nos representa ante organizamos Nacionales e Internacionales?

Ante la OMI nos representa la DIRNEA pero falta comunicación con SPTMF para poder dejar claro el tema.

3. De acuerdo a la trayectoria que ha tenido la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, como Autoridad Marítima Nacional, ¿Considera que se encuentra en capacidad de reasumir las competencias entregadas con el Decreto Ejecutivo No 723 del 09-JUL-2015.?

Por trayectoria si, pero en la realidad NO ya que la DIRNEA por el momento no tiene al personal calificado en las áreas que se necesita que son: Auditores ISM, Auditores PBIP, Auditores OMI para las auditorias voluntarias y obligatorias de la OMI, Inspectores Estado Rector de Puerto y los Inspectores de Seguridad y Prevención de la Contaminación (MARPOL) y todo este personal debe tener experiencia comprobada.

4. Las Inspecciones de Estado Rector de Puerto, por la experiencia y trayectoria frente a la comunidad marítima nacional e internacional, ¿Considera que las debe efectuar la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial o la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos.

La institución que tenga personal calificado de acuerdo al perfil que pide el ACUERDO de Viña del Mar y que sea nombrada como Autoridad Marítima por parte del Gobierno en curso.

CUESTIONARIO DE PREGUNTAS

**COMPETENCIAS DE INSPECCIÓN DE NAVES COMO
ESTADO RECTOR DE PUERTO DEL ECUADOR**

5. Los perfiles de los inspectores de Estado Rector de Puerto del Ecuador, ¿Considera que están de acuerdo los estándares establecidos en la normativa Internacional?

No ya que la normativa Internacional pide más experiencia.

6. El personal de inspectores de Estado Rector de Puerto, cuenta con los equipos necesarios para realizar la inspección de Estado Rector de Puerto a bordo de las embarcaciones de bandera extranjera que transportan mercaderías en el comercio exterior ecuatoriano?

En la actualidad los Inspectores de la SPTMF están cumpliendo con este tipo de inspecciones pero no sabría decirle si en realidad tienen o no los equipos necesarios para la inspección.

7. Considera que es necesario contar con un curso de formación especializado de inspectores de Estado Rector de Puerto, por nivel de importancia que representa para mantener una navegación segura a bordo de los buques de bandera extranjera que navegan en aguas nacionales e internacionales)?

Si, la OMI organiza diferentes tipos de cursos para Inspectores de Estado Rector de Puerto los cuales la Autoridad Marítima debería aprovechar y capacitar al personal.

8. Según su conocimiento, considera que la autoridad marítima del Ecuador cumple actualmente con todos los estándares de calidad establecidos en el Acuerdo Latinoamérica sobre el control de buques por el Estado Rector del Puerto, Viña del Mar - 1992 (CIALA)?

Si cumple pero no en base a los requerimientos de calidad que establece el Acuerdo de Viña del Mar.

9. Según su conocimiento, las inspecciones de Estado Rector de Puerto, en qué lugar y momento, se las debe realizar a los buques de bandera extranjera que ingresan aguas ecuatorianas?

Se las realiza en puerto cuando el buque se encuentra amarrado o cuando el buque se encuentra fondeado en el área que la Autoridad Marítima le a designado, cualquier momento no hay hora definida para este tipo de inspección.

2. Matriz de Competencias de Inspección de naves como Estado Rector del Puerto en el Ecuador.

| NO. ORDEN | NORMATIVA | | INSTITUCION | ATRIBUCION | FACULTAD | LUGAR DE INSPECCION | RESULTADOS | ACCIONES |
|-----------|---|--|---|---|---|----------------------|---|--|
| | NOMBRE | ARTICULO / ANEXO | | | | | | |
| 1 | Decreto Ejectivo No. 723 del 9 de julio del 2015 | ART. 2 Numeral 2 | SUBSECRETARIA DE PUERTOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL - SPTMF | Todas aquellas que se refieran al ejercicio de los Derechos de Estado Rector del Puerto, Estado Ribereño y Estado de Abanderamiento, con excepción de las asignados al Ministerio de Defensa. | Inspecciones a buques de bandera extranjera como ERP | Puertos Ecuatorianos | Inspección Estado Rector del Puerto a buques en puerto | Normar según lo establecido en el Acuerdo Latinoamericano Viña del Mar - 1992, que a una sola institución se le otorgue la atribución de efectuar las inspecciones de Estado Rector del Puerto, cuando el buque se encuentra arribado en puerto. |
| | | ART. 3 Numeral 7.2. | DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS -DIRNEA | Precautelar la seguridad de la navegación, incluyendo inspección de las naves de bandera extranjera que naveguen en los espacios marítimos y fluviales jurisdiccionales. | Inspecciones a buques de bandera extranjera que navegan en los espacios acuaticos como ERP | Espacios Acuaticos | Inspección en la navegación | |
| 2 | Acuerdo Latinoamericano sobre control de buques por el Estado rector del puerto, Viña del Mar - 1992 (Ecuador, miembro desde 5 de diciembre de 1995) | ANEXO 1 DIRECTRICES PARA LOS FUNCIONARIOS ENCARGADOS DE SUPERVISIÓN | AUTORIDADES MARÍTIMAS DE LA REGIÓN DE LOS PAÍSES QUE ADOPTARON EL ACUERDO LATINOAMERICANO VIÑA DEL MAR - 1992 | 1. Los inspectores que satisfagan los requisitos de competencia y formación, podrán realizar la inspección por el Estado Rector del Puerto. 2. El inspector de supervisión, debe demostrar la pericia profesional requerida, para realizar inspecciones de Estado Rector del Puerto. 3. Los inspectores no podrán tener ningún interés ni vínculo comercial en el puerto de inspección ni en los buques inspeccionados. 4. El inspector de supervisión llevar expuesto un documento de identidad, emitido por la Autoridad Competente que le autoriza a realizar las inspecciones de Estado Rector del Puerto. | Evaluación de los inspectores de Estado Rector del Puerto | PUERTOS | 1. Verificar la antigüedad del buque 2. Verificar el mantenimiento del material y equipos. 3. La dotación del buque (Tripulación) cumpla con los perfiles de formación y competencias establecidas 4. Cumplimiento de las normas internacionales de seguridad. | Crear un Centro de formación o un curso de especialización para la formación de inspectores de Estado Rector del Puerto. |
| | | ANEXO 4 CRITERIOS QUE DEBEN REUNIR LAS AUTORIDADES MARÍTIMAS MIEMBROS, COOPERADORES Y OBSERVADORES DEL ACUERDO | | 1.- Suscribir compromisos 2.- Adoptar medidas para ratificar instrumentos relevantes 3.- Habilitar los recursos para actividades específicas . 4.- Establecer conexión permanente con el CIALA 5.- Participar en actividades del comité 6.- Contar con inspectores de estado abanderamiento 7.- Destinar recursos para que como estado de abanderamiento, a fin de que los buques de sus bandera tengan un porcentaje de retención mínimo | La Autoridad Marítima, a través de un sistema eficaz de inspección, sin discriminaciones en cuanto al pabellón de los buques extranjeros que arriben a sus puertos, verificaran que cumplen con las normas internacionales. | PUERTOS | | |