UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPÍRITU SANTO

ESCUELA DE POSTGRADO EN DERECHO

TÍTULO:

LA EFICACIA EN LAS MEDIDAS DE CONTROL DE ESTADO RECTOR DE PUERTO QUE EJERCE LA AUTORIDAD MARÍTIMA DEL ECUADOR SOBRE NAVES DE BANDERA EXTRANJERA QUE VISITAN PUERTOS NACIONALES.

TITLE:

THE EFFECTIVENESS OF THE CONTROL MEASURES OF THE PORT AUTHORITY EXERCISED BY THE MARITIME AUTHORITY OF ECUADOR OVER FOREIGN-FLAGGED VESSELS VISITING NATIONAL PORTS.

TRABAJO DE TITULACIÓN QUE SE PRESENTA COMO REQUISITO PREVIO A OPTAR EL GRADO DE MAGÍSTER EN DERECHO MARÍTIMO, PUERTOS Y ADUANAS.

AUTORES:

ABG. KLEBER ENRIQUE BUSTAMANTE PINCAY

ING. ÁNGEL LEONARDO MARTÍNEZ LEÓN

SAMBORONDÓN, AGOSTO 2025

La eficacia en las medidas de control de Estado rector de puerto que ejerce la autoridad marítima del ecuador sobre naves de bandera extranjera que visitan puertos nacionales.

The effectiveness of the control measures of the port authority exercised by the maritime authority of Ecuador over foreign-flagged vessels visiting national ports.

Abg. Kleber Enrique Bustamante Pincay[1]

Ing. Ángel Leonardo Martínez León[2]

Resumen

En este trabajo se discute la eficiencia de Estados Rector del Puerto medidas de control tomadas por la Autoridad Marítima de Ecuador en naves extranjeras que visitan los puertos nacionales. El marco legal internacional y nacional incluye las normas y regulaciones internacionales como el Convenio SOLAS 1974, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el Acuerdo de Viña del Mar, y el Código para la Investigación de los Siniestros y los Sucesos Marítimos. La metodología utilizada en este estudio incluye la revisión documental, el análisis estadístico de las inspecciones realizadas entre 2023 y 2024, y la evaluación de los siniestros marítimos registrados en este período. Los resultados demostraron que la cobertura de inspección actual es de aproximadamente 10% de los buques extranjeros que ingresan anualmente a puertos de Ecuador. La cantidad limitada de inspecciones es causada por la falta de personal capacitado que desempeñe otras funciones militares y más atractivas para los empleados. Por lo tanto, Ecuador cumple con los requerimientos internacionales, pero no realiza suficientes inspecciones, por lo que se recomienda aumentar el número de inspectores, asignarlos en puertos más concurridos y garantizar la interoperabilidad con los sistemas de información de los países vecinos.

Palabras Claves: Estado rector de puerto, Autoridad marítima, Naves de bandera extranjera, Inspecciones portuarias, Seguridad marítima.

---

[1] Abogado por la Universidad Católica Santiago de Guayaquil y Licenciado en Ciencias Navales por la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE.

[2] Ingeniero en Comercio Exterior por la Universidad de Guayaquil.

Abstract

This paper discusses the effectiveness of Port State Control measures taken by the Ecuadorian Maritime Authority on foreign vessels visiting national ports. The international and national legal framework includes international standards and regulations such as the 1974 SOLAS Convention, the United Nations Convention on the Law of the Sea and the Viña del Mar Agreement, and the Code for the Investigation of Maritime Casualties and Incidents. The methodology used in this study includes a documentary review, statistical analysis of inspections conducted between 2023 and 2024, and an assessment of maritime casualties recorded during this period. The results showed that current inspection coverage is approximately 10% of foreign vessels entering Ecuadorian ports annually. The limited number of inspections is due to a lack of trained personnel to perform other military and more attractive roles. Therefore, Ecuador meets international requirements but does not conduct sufficient inspections. Therefore, it is recommended to increase the number of inspectors, assign them to busier ports, and ensure interoperability with the information systems of neighboring countries.

Ky Words: Port State Control, Maritime Authority, Foreign-flagged vessels, Port inspections, Maritime safety.

Introducción

La seguridad marítima es uno de los pilares fundamentales del derecho internacional marítimo para asegurar la operación segura, prevenir accidentes y proteger la vida humana en el mar (Piza y Carbajal, 2023). Dado que más del 80% del comercio internacional se transporta en buques, los Estados ribereños y portuarios tienen la responsabilidad de controlar las naves idóneas que llegan a sus puertos (Fregona, 2023), para asegurar que cumplen con los estándares de la Organización Marítima Internacional y otros instrumentos internacionales relevantes.

El Ecuador, como Estado parte del Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector de Puerto o Acuerdo de Viña del Mar, se encuentra comprometido a que los buques de bandera extranjera que arriben a puertos nacionales cumplan con los convenios internacionales ratificados como el SOLAS 1974, MARPOL o MLC 2006 (Boyano et al, 2024). No obstante, los datos oficiales indican que, alrededor del 10% de ellos son inspeccionados por la Autoridad Marítima del Ecuador,

debido, en primera instancia, a la falta de oficiales inspectores del Estado rector de puerto OSERP, quienes cumplen funciones colaterales en el ámbito militar.

La importancia de enfocar este tema es que un sistema de inspecciones fuerte no solo podría evitar desastres y proteger el medio ambiente marino, sino también mejorar la reputación y la competitividad de los puertos ecuatorianos en el contexto del comercio marítimo internacional. Así, el presente trabajo busca analizar la eficiencia en el control que la AME ejerce a las medidas del Estado rector del puerto sobre los buques de bandera extranjera.

Marco teórico

La OMI es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsables de establecer y promover un marco normativo global destinado a la seguridad marítima, la protección del medio ambiente marino y la eficiencia del transporte marítimo internacional. La actividad de la OMI se concreta a través de convenios, códigos, resoluciones y circulares que, tras ser ratificados por los Estados miembros, son de cumplimiento obligatorio y deben ser legalizados en sus sistemas jurídicos (Hernández y Guzmán, 2022).

En el ámbito del control por el PSC, la OMI interviene como principal emisor de instrumentos que definen las obligaciones de los Estados, los cuales deben realizar inspecciones a buques de bandera extranjera que llegan a sus puertos, verificando el cumplimiento de los aspectos técnicos, requisitos de seguridad, la prevención de la contaminación y las condiciones de trabajo a bordo. Entre sus instrumentos más destacados figuraban el SOLAS, el MARPOL, los convenios del trabajo, y la CONVEMAR. Además, la OMI incentiva la cooperación regional para fortalecer la implementación de los convenios mencionados, lo que conlleva a la promoción de memorandos de entendimiento como el Acuerdo de Viña del Mar, el cual propende a la armonización de los procedimientos de inspección y la erradicación de la operación de navíos deficiente en la región (Mestra, 2023).

En este sentido, el Estado rector del puerto es la figura jurídica reconocida en el derecho marítimo internacional que posibilita a un país inspeccionar los buques de bandera extranjera que llegan a sus puertos para determinar si estos se ajustan y cumplen los instrumentos y normas internacionales a los que ese Estado en particular se ha adherido. Las disposiciones generales básicas previstas en las funciones del Estado

rector incluyen una inspección del estado general del buque y sus equipos, la competencia y certificación de la tripulación, así como verificaciones cabales del cumplimiento de las normas de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de trabajo mínimas a bordo.

En caso de deficiencias graves, el Estado rector, tiene la facultad de imponer medidas correctivas que puedan, según sea el caso, incluir la realización de reparaciones in situ, desvíos forzosos o la detención y retención de los buques, impidiendo su zarpada, hasta tanto se haya solucionado la irregularidad detectada. Sin embargo, el alcance de esta figura no está limitado a la inspección técnica; a saber, también implica la obligación de coordinar acciones con otros Estados y organismos internacionales para intercambiar información, estandarizar procedimientos y contribuir a la eliminación de buques deficientes en el comercio internacional (Carro, 2023).

El régimen de inspecciones del Estado rector de puerto o *Port State Control* PSC, se basa en una serie de convenios internacionales – en su mayoría de la Organización Marítima Internacional OMI y otros organismos multilaterales que promueven y mantienen las normas técnicas, operativas ambientales y laborales internacionalmente acordadas para garantizar la navegación segura y sostenible (Prieto, 2024).

Tabla 1. Convenios internacionales

Convenio / Instrumento	**Año**	**Emisor**	**Objetivo principal**	**Facultad del Estado Rector de Puerto (ERP)**
SOLAS (Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar)	1974	OMI	Regular construcción, equipamiento y operación de buques para prevenir riesgos a personas, buque y carga.	Impedir la salida de buques que representen riesgo inaceptable para la seguridad marítima.
MARPOL (Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques)	1973 1978	OMI	Evitar contaminación marina por hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas, aguas sucias y basuras.	Tomar acciones correctivas ante deficiencias detectadas y notificar incidentes de contaminación.
MLC (Convenio sobre el Trabajo Marítimo)	2006	OIT	Establecer condiciones mínimas de vida y trabajo a bordo: alojamiento, alimentación, descanso, atención médica y protección social.	Verificar cumplimiento de estándares laborales y bienestar de la tripulación.
CONVEMAR (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar)	1982	ONU	Definir derechos y obligaciones de Estados costeros, de abanderamiento y de puerto.	Proporcionar marco legal para inspeccionar y sancionar buques de bandera extranjera en aguas portuarias.
Acuerdo de Viña del Mar	1992	CIALA	Armonizar y consolidar criterios y prácticas de inspección para eliminar buques	Coordinar inspecciones, compartir información regional y aplicar medidas

	en condiciones deficientes.	conjuntas contra buques subestándar.

Nota. Desarrollado por los autores

A nivel local, la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos DIRNEA es el órgano competente de la Autoridad Marítima Nacional AMN, conforme con lo establecido en la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial. Su misión es regular, coordinar y supervisar integralmente todas las materias relacionadas con la seguridad marítima, protección del medio ambiente marino, y el cumplimiento de tratados internacionales, instrumentos que forman parte del ordenamiento jurídico nacional (Alvarado et al, 2022).

Entre sus competencias, la DIRNEA cuenta con la facultad de efectuar el control de las medidas del estado rector de puerto —en inglés, Port State Control — en buques de pabellón extranjero que arriben a puertos nacionales. Para ello, dispone del apoyo de oficiales del estado rector de puerto —OSERP por sus siglas en inglés—, que poseen acreditación para efectuar inspecciones técnicas, documentales y operativas a las naves, verificando su cumplimiento con los estándares internacionales de seguridad, prevención de la contaminación y decentes condiciones de trabajo (Cerrone, 2024).

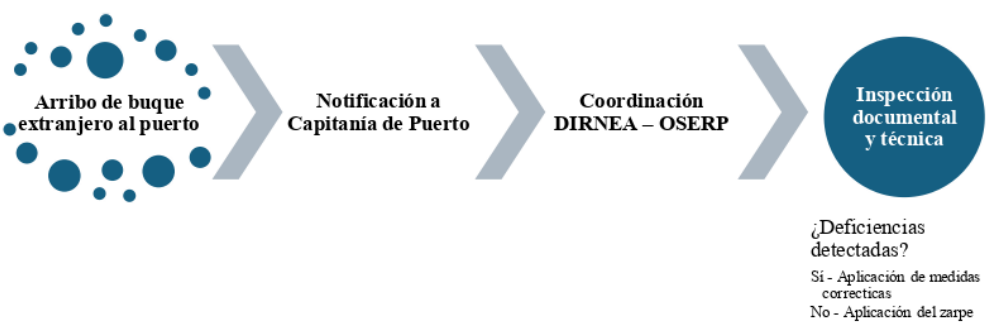
En la actualidad, en Ecuador hay un número insuficiente de OSERP, todos los cuales pertenecen al servicio activo oficial de la Armada del Ecuador. Por lo tanto, aunque se supone que deben inspeccionar, también tienen otras responsabilidades típicas de trabajar en la organización militar, por lo que el tiempo y los recursos dedicados a la inspección se ven limitados. Así, las competencias de los OSERP son verificar el estado de los equipos de seguridad y navegación, el cumplimiento de la dotación mínima de tripulación, la certificación de los oficiales y marineros revise los planes de contingencia y detecte deficiencias técnico-documentales.

Asimismo, la DIRNEA interviene en la coordinación de la participación del país en el Acuerdo de Viña del Mar, el cual les da acceso a las bases de datos regionales sobre buques inspeccionados, antecedentes de deficiencias y medidas aplicadas en otros Estados miembros. En este caso, la cooperación internacional es fundamental para mejorar el control de buques en puertos nacionales y potenciar la eficacia del sistema ERP. Sobre todo, teniendo en cuenta que en Ecuador, Guayaquil, Puerto Bolívar, Manta, Esmeraldas y Posorja son los puertos más relevantes en los que respecta al

comercio marítimo y a su vez, al proceso de aplicación del ERP, ya que son puertos que presentan un gran flujo de tráfico internacional.

Cada uno de estos puertos cuenta con capitanías o subcapitanías que, mediante coordinación con la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos y con los Oficiales del Estado Rector de Puerto, responsables de realizar las inspecciones a las naves de bandera extranjera que lleguen a sus instalaciones. Las operaciones involucran actividades como el atraque y desatraque, la carga y descarga, el abastecimiento de combustible, provisiones y agua, la gestión de residuos y descargas controladas de conformidad con la reglamentación aplicable. Los inspectores de ERP también pueden realizar comprobaciones técnicas, documentales y operativas sin interrumpir las actividades laborales; exclusivamente minimizan el tiempo de estadía de la nave.

Figura 1. Diagrama de arribo



Nota. Desarrollado por los autores

Las medidas del Estado rector de puerto consisten en las acciones que el estado toma para asegurarse que los buques de banderas extranjeras que llegan a sus puertos estén de acuerdo con las normas y estándares internacionales acerca de la seguridad marítima, la prevención de la contaminación y las condiciones de trabajo. Dichas medidas se basan directamente en aquellos tratados internacionales que han sido ratificados por el país tales como SOLAS, MARPOL, MLC, y son aplicables cuando, a través de una inspección, se descubren las fallas y deficiencias anteriores.

La primera acción es la retención o detención del barco, en la cual este no puede navegar hasta que se resuelvan las irregularidades observadas. Se realiza solo cuando estas deficiencias representan un peligro grave para la nave, la tripulación, el ambiente o la carga. Otra medida podría ser la imposición de la reparación o la corrección inmediata, que abarca la sustitución del equipo averiado, la reimpresión del certificado,

la reparación de los sistemas de navegación o sistemas críticos de seguridad y aplicar los procedimientos de explotación que aseguren la normatividad cumplida.

De igual modo, la autoridad del Estado rector del puerto tiene la opción de ordenar la revisión y el alistamiento de verificación de la tripulación y los equipos, incluido el requisito de garantizar que todos los marinos tengan licencia y capacitación, y que el equipo de seguridad, navegación, y prevención de la contaminación sean mantenido en estado operativo seguro. Tales medidas tienen como objetivos no solo la corrección de las violaciones, sino también la prevención de los accidentes marítimos, la sostenibilidad del medio ambiente, las condiciones laborales a bordo, lo que a su vez fomenta la construcción de un sólido sistema de vigilancia marítima nacional y la reputación de los puertos nacionales como lugares de operación segura y confiable.

Estado del Arte

En el contexto del Acuerdo de Viña del Mar, las estadísticas a nivel regional revelan que Ecuador realiza volúmenes de inspecciones ERP menores que varias administraciones limítrofes. En efecto, según el CIALA, en 2013, Ecuador reporta 87 inspecciones ante 2.809 de Brasil, 1.177 de Chile y 642 de Colombia; para 2014, Ecuador reporta 109 ante 2.704, 1.279 y 978 de Brasil, Chile y Colombia, respectivamente. Tales series permiten sintetizar la brecha de cobertura total y sirven de referencia de línea de partida para evaluar eficacia y metas nacionales de cumplimiento.

En el ámbito del cumplimiento de las obligaciones internacionales de que se trate, entre las debilidades principales de la Autoridad Marítima Nacional se destaca la falta de una Estrategia y Metodología de Evaluación acorde a los requisitos del Código III de la OMI. Esta circunstancia constituye un posible riesgo frente a las auditorías periódicas llevadas a cabo por los Estados miembros, ya que no permite demostrar la existencia de un control sistemático y efectivo sobre la seguridad marítima. Asimismo, existen limitaciones en materia de seguridad de la navegación, concretamente en lo que corresponde a las ayudas a la navegación, el sistema de tráfico de buques (VTS) y comunicaciones. A ello se le suma la no condición de parte en ciertos instrumentos internacionales, tal es el caso del Convenio sobre agua de lastre, el Convenio sobre antiincrustantes y el Anexo VI del MARPOL. En este sentido, se dificulta en términos generales la faculta de exigir su cumplimiento o aplicar sanciones de acuerdo al derecho internacional.

La experiencia internacional demuestra que el control regional coordinado mediante memorandos de entendimiento -como los establecidos en París, Tokio, Mar Negro, Océano Índico y Mediterráneo- y el Acuerdo de Viña del Mar es primordial para focalizar la inspección en barcos subestándar, harmonizar criterios técnicos y evitar la duplicidad de esfuerzos. En el caso de Ecuador, el Acuerdo de Viña del Mar sitúa la obligación de mantener un sistema eficaz de control con una meta mínima de inspeccionar al menos el 15% del total de barcos extranjeros que arriban a sus puertos anualmente. Dicha normativa dispone los procedimientos de inspección inicial y segunda inspección de continuar las deficiencias, así como la posibilidad de la detención del buque hasta lograr la solución de los problemas, en armonía con el Convenio SOLAS y la Resolución OMI A.787, constituyendo uno de los ejes estratégicos de incremento de la eficacia nacional en el control portuario.

A nivel operativo, uno de los retos principales para Ecuador es el número limitado de inspectores acreditados y activos, todos miembros de la Armada del Ecuador y con responsabilidades adicionales a sus funciones de inspección y supervisión. Eso influye directamente en la capacidad de cobertura, ya que, en promedio, menos del 10% del total de buques extranjeros que atracan en los puertos nacionales son inspeccionados anualmente a pesar de la meta a nivel regional. Dado este panorama, se vuelve crítico formar, acreditar y redistribuir estratégicamente inspectores a los puertos de tráfico más intenso, incluido Guayaquil, Puerto Bolívar, Manta, Esmeraldas y Posorja, entre otros, para maximizar la eficiencia del ERP y cumplir con los compromisos internacionales del país.

Planteamiento del problema

En ese sentido, ¿Las medidas de control del Estado rector de puerto impuestas por la Autoridad Marítima del Ecuador para el cumplimiento de los convenios con buques extranjeros son efectivas?

La variable independiente es la capacidad operativa de la Autoridad Marítima, la cual se ha definido por el número y distribución en la totalidad de puertos nacionales de Oficiales del Estado Rector de Puerto acreditados, la dotación de recursos técnicos y logísticos disponibles y el nivel de entrenamiento periódico que recibe el personal. Por otro lado, la variable dependiente es el nivel de cumplimiento de los estándares internacionales en las materias de seguridad marítima, prevención de la contaminación y

condiciones laborales en las naves inspeccionadas. En tanto, las variables intervinientes resultan ser la adhesión del país a los convenios internacionales clave, la coordinación entre DIRNEA, las capitanías y las autoridades portuarias, la debida aplicación de las medidas correctivas, el empleo de la base de datos del Acuerdo de Viña del Mar y la facilidad de la infraestructura para la realización de estas.

Discusión

El contraste que supone el análisis de los ERP en países miembros del Acuerdo de Viña del Mar muestra que en el caso de Ecuador el volumen de inspecciones es significativamente menor que en naciones como Brasil, Chile o Colombia. Mientras estos superan el millar de inspecciones al año, la Autoridad Marítima ecuatoriana controla anualmente un promedio cercano al 10% de los buques extranjeros que visitan tales puertos nacionales, menos que el mínimo del 15%, según lo establecido en el propio tratado. Por ende, la diferencia no solo refleja un agente vacío en materia de cobertura, sino que también implica la necesidad de fortalecer la capacidad operativa y optimizar la asignación de recursos humanos y logísticos para mejorar los indicadores controladores.

En lo que tiene que ver con la relación entre inspecciones ERP a siniestros marítimos, las evidencias internacionales explican que una mayor cobertura de inspecciones se asocia a una menor cantidad de incidentes graves relacionados al estado técnico de los buques o a las deficiencias en la tripulación. Pero, en el contexto de las evidencias disponibles, en el caso de Ecuador, dichos números sugieren que siguen ocurriendo eventos de varadas, averías y fallos operativos que podrían haberse prevenido con controles más exhaustivos y correcciones oportunas. Por eso, las inspecciones deben garantizar profundidad técnica y operativa, y no pueden reducirse a una revisión documental.

Los determinantes estructurales incluyen la capacidad limitada de Ecuador para adherirse a los relevantes acuerdos internacionales —incluyendo el Anexo VI a la Convención Marpol— y abstenerse de implementar un sistema integral de monitoreo y evaluación de acuerdo con las disposiciones del Código III de la OMI. Aunque los puertos de Guayaquil, Puerto Bolívar, Manta, Esmeraldas y Posorja representan la mayoría de la actividad de inspección, esta afirmación no es suficiente y no se

proporciona un nivel igualmente alto de seguridad como para aseverar que todo el balneario del país está protegido.

Una inversión en capacidad operativa subyace al efecto de mejorar la eficacia del sistema ERP. Actualmente, se cuenta a nivel local con aproximadamente diez inspectores OSERP certificados, una cifra que no llega a cubrir las inspecciones requeridas en todos los puertos de tráfico intenso. Por lo tanto, la contratación de más capacitación y acreditación de inspectores debería ser una prioridad, a menudo con tecnologías emergentes en inspección y uso de datos. La introducción de herramientas digitales para la planificación e intercambio de información con el sistema de Acuerdo de Viña del Mar permitiría una coordinación más eficaz por un lado y también identificar barcos no aptos con anterioridad a la llegada a puerto.

Conclusiones

Con base en el análisis anteriormente realizado, se ha logrado concluir que las medidas de control para el Estado rector de puerto difundidas de la Autoridad Marítima del Ecuador cumplen los estándares de los objetivos de los convenios internacionales en forma parcial siendo eficaces sólo en cuanto a las limitaciones que aplica sobre los Estados y ligeramente efectivas en lo relativo al bajo nivel de cobertura de inspecciones y falta de personal acreditado disponible. Siendo la regulación vigente de la legislación comparativa con los convenios SOLAS, MARPOL y el Acuerdo de Viña del Mar un territorio de difíciles operaciones donde se encuentran limitadas las posibilidades de materializar la meta regional del 15% de inspecciones anuales.

El nivel general de eficacia del sistema ERP nacional se ve seriamente afectado por la insuficiencia de recursos humanos y logísticos disponibles para las autoridades pertinentes, la escasa adhesión de la legislación nacional a ciertos instrumentos internacionales y un sistema de monitoreo y evaluación inadecuado en línea con el Código III del OMI. Como consecuencia, existe un compromiso general limitado con la limitación de la capacidad de detectar y corregir deficiencias antes de que resulten en peligros para la vida, la integridad física humana, la propiedad, marítima el medio ambiente marino o las condiciones laborales específicas para el individuo en el etiquetado de los buques.

Por lo tanto, lo hallado sugiere la implementación de acciones concretas para incrementar el nivel de eficacia del sistema. Entre estas se encuentra expandir la

plantilla de inspectores OSERP a través de programas de formación y acreditación continua; reubicar de forma estratégica a parte del personal a los puertos con más volumen de tráfico; invertir en equipamiento técnico y herramientas digitales para agilizar la inspección y el seguimiento de medidas correctivas; así promover la adhesión a los convenios internacionales pendientes dichos, lo que permitirá expandir el marco legal para exigir y sancionar el incumplimiento. Con respecto a esta última, su implementación no solo permitirá cumplir con lo acordado a nivel internacional, sino también elevar el nivel de seguridad marítima y los estándares de los puertos ecuatorianos en el ámbito internacional.

Referencias bibliográficas

Acuerdo de Viña del Mar. (1992). *Acuerdo latinoamericano sobre control de buques por el Estado rector del puerto*. CIALA. https://www.acuerdodevinadelmar.com

Alvarado, E., Mazon, R., & Moran, F. (2022). Identificación de la problemática existente dentro del proceso de libre plática en línea en el puerto de Guayaquil. *Universidad del Pacífico: Revista UP*, 10(1). https://doi.org/10.35936/up.v10i1.117

Betancourt, V. (2022). Sistema de control en movimiento de carga, comercio exterior por Puerto Bolívar, Ecuador, 2012-2016. *Sociedad & Tecnología*, *5*(2), 423-435.

Boyano, T., Rodríguez M., Mestra D, & Rodríguez D. (2024). DESAFÍOS DE LOS PUERTOS Y EL COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL. *REVISTAS RICES*, *2*(1).

Carro Pitarch, M. (2023). El control de los buques por el estado rector del puerto y sus implicaciones para los buques de salvamento de personas en el Mar Mediterráneo. *Revista General de Derecho Europeo*, (56). Iustel. https://hdl.handle.net/10550/92111

Comité Interinstitucional del Mar. (2020). *El Comité Interinstitucional del Mar (CIM). Observatorio estratégico*. https://observatorioestrat.wixsite.com

Fregona Arrien, L. (2023). *La importancia del transporte marítimo de carga contenerizada en la logística del comercio internacional: el caso de las principales terminales portuarias del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) en el período 2015-2019* [Tesis de licenciatura, Facultad de Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales].

Hernández Castro, L. A., & Guzmán Martínez, J. S. (2022). *Estrategias de la logística portuaria para el cargue y descargue de bienes en el comercio internacional* [Tesis de pregrado, Universidad de Córdoba, Facultad de Ciencias Económicas, Jurídicas y Administrativas]. Universidad de Córdoba. https://repositorio.unicordoba.edu.co/server/api/core/bitstreams/fca0c960-e070-45b6-8cb5-e51e25d62a24/content

Ley Orgánica de Navegación, Gestión, Seguridad y Protección Marítima, Pub. L. No. 2021-472 (14 de junio de 2021). Quito, Ecuador.

Ley Orgánica de Participación Ciudadana, Pub. L. No. 2010-175 (20 de abril de 2010). Quito, Ecuador.

Mestra Sierra, D. C. (2023). El estado rector del puerto y su aprovechamiento para las comunidades involucradas. *Gerencia Libre, 9*. https://revistas.unilibre.edu.co/index.php/gerencia_libre/article/view/10619

Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica. (2021). *Ecuador presenta plan de ordenamiento del espacio marino y costero*. Gobierno del Ecuador. https://www.ambiente.gob.ec/ecuador-presenta-plan-de-ordenamiento-del-espacio-marino-y-costero

Naciones Unidas. (1982). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)*. ONU. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_s.pdf

Organización Internacional del Trabajo. (2006). *Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC, 2006)*. OIT. https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--es/index.htm

Organización Marítima Internacional. (1973/1978). *Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL)*. IMO. https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx

Organización Marítima Internacional. (1974). *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS)*. IMO. https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx

Organización Marítima Internacional. (1997). *Resolución A.787(19) – Procedimientos para el control por el Estado rector del puerto*. IMO.

https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/MSAS/Documents/A787(19).pdf

Organización Marítima Internacional. (2013). *Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III)*. IMO. https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/III-Code.aspx

Piza, H. & Carbajal, C. (2023). Nuevas Estrategias en los Controles Aduaneros para Combatir la Delincuencia Organizada en el Puerto de Guayaquil–Ecuador 2023. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, *7*(4), 5831-5855.

Prieto Villar, J. M. (2024). *Análisis de las inspecciones a buques por el Estado Rector de Puerto en el Mou de París mediante comparación múltiple de modelos* [Tesis doctoral, Universidad de Cádiz]. Repositorio Institucional de la Universidad de Cádiz. http://hdl.handle.net/10498/33197

Vélez, D. L. 2021. Las políticas nacionales oceánicas y costeras en la gobernabilidad marítima de Ecuador. *Revista de Políticas y Problemas Públicos*, 2(13): 67-84. https://doi.org/10.37228/estado_comunes.v2.n13.2021

Vera Hernández, E. M., Navarro Flores, J., & del Río Rodríguez, R. E. (2024). Análisis de la gestión costera de Ecuador. *JAINA*, *1*(1, Vol. esp.).