

LÓPEZ PROAÑO CINDY VANESSA

MUÑOZ TORAL JESSICA ALEXIS

**“PROPUESTA PARA LA CREACIÓN DE UNA OFICINA
REGIONAL DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA
INTERNACIONAL EN LA SEDE DE LA COMISIÓN
PERMANENTE DEL PACÍFICO SUR, EN ECUADOR”**

Trabajo de Conclusión de Carrera (TCC) presentado como requisito parcial para la obtención del grado en Ingeniería en Transporte Marítimo y Comercio Exterior de la Facultad del Mar e Ingeniería en Administración de Empresas de la Facultad de Turismo especialización mayor Hospitalidad.

UNIVERSIDAD DEL PACÍFICO

Guayaquil, 2015

LOPEZ, Cindy y MUÑOZ, Jessica, Propuesta para la Creación de una Oficina Regional de la Organización Marítima Internacional en la Sede de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, en Guayaquil. Guayaquil: UPACÍFICO, 2015, 123p. Master Mario Palacios (Trabajo de Conclusión de Carrera – T.C.C. presentado a la Facultad del Mar y la Facultad de Turismo de la Universidad Del Pacífico).

Resumen: Los mares juegan un papel imprescindible para el desarrollo y bienestar del planeta. Si bien la OMI ha velado a nivel global por el bienestar marítimo, también lo ha hecho a nivel regional la CPPS. Ecuador es miembro de las dos organizaciones gubernamentales anteriormente mencionadas, sin embargo, se puede observar que no es fácil dar cumplimiento a estos objetivos, puesto que nuestra región y nuestro país se encuentran afectados por la poca gobernanza marítima, catástrofes naturales y problemas socio-económicos, lo cual nos desvía del cumplimiento de las normas de protección del comercio y del medio marino que emanan de estas dos entidades y por ende las regulaciones establecidas internacionalmente no se han implementado de manera adecuada. El resultado de nuestra investigación sobre la propuesta está recogido en 4 capítulos: Capítulo I: El Problema, Capítulo II: Marco Teórico, Capítulo III: Análisis e Interpretación de los resultados de la investigación y Capítulo IV: Propuesta, Análisis, Conclusiones y Recomendaciones; los cuales se encuentran complementados por anexos en donde se encuentran los formatos de las encuestas realizadas a funcionarios y altos mandos del ámbito marítimo junto a las respuestas que ellos dieron a las mismas. Se realizaron entrevistas a los directivos y representantes de alto nivel de las entidades más importantes del área marítima, permitiendo examinar en mayor detalle nuestra propuesta, resultando de las entrevistas que si es viable la creación de la oficina regional de la OMI en la CPPS en Ecuador.

Palabras claves: Oficina regional, OMI, CPPS, Ecuador.

DECLARACION

	ENTREGA DE TRABAJO (CONCLUSIÓN DE CARRERA DE GRADO)	Fecha: 09/07/2015
		Versión: 001
	PA-FR-67	Página: 1 de 1

DECLARACIÓN

Al presentar este Trabajo de Conclusión de Carrera como uno de los requisitos previos para la obtención del grado de Ingeniera en Comercio Exterior y Transporte Marítimo e Ingeniera en Administración de Empresas Turísticas de la Universidad Del Pacífico, hacemos la entrega del documento digital, a la Biblioteca de la Universidad.

Las estudiantes certifican estar de acuerdo en que se realice cualquier consulta de este Trabajo de Conclusión de Carrera dentro de las Regulaciones de la Universidad, acorde con lo que dictamina la L.O.E.S. 2010 en su Art. 144.

Conforme a lo expresado, adjunto a la presente, se servirá encontrar cuatro copias digitales de este Trabajo de Conclusión de Carrera para que sean reportados en el Repositorio Nacional conforme lo dispuesto por el SENESCYT.

Para constancia de esta declaración, suscribe



Cindy Vanessa López Proaño
Estudiante de la Facultad del Mar
Universidad Del Pacífico



Jessica Alexis Muñoz Toral
Estudiante de la Facultad de Turismo
Universidad Del Pacífico

Fecha:

Título de T.C.C.:

Autoras:

Tutor:

Miembros del Tribunal:

Fecha de calificación:

Guayaquil, 22 de diciembre de 2015
Propuesta para la Creación de una Oficina
Regional de la Organización Marítima
Internacional en la Sede de la Comisión
Permanente del Pacífico Sur, en Ecuador.
Cindy Vanessa López Proaño
Jessica Alexis Muñoz Toral
Master Mario Palacios
Dr. Pontony Zumárraga
Ing. Rubén Mazón
03 de diciembre del 2015

AGRADECIMIENTO

Agradecemos a Dios, a nuestras familias que nos han apoyado, especialmente a nuestros padres que son nuestra esencia para el desarrollo, y a las personas que nos impulsaron brindándonos su apoyo para dar este gran paso y finalizar este trabajo de culminación de carrera. A todos los maestros de nuestras facultades y demás personas que han colaborado en el transcurso de estos años a realizarnos como profesionales.

DEDICATORIA

A todas aquellas personas del mundo que día a día labran su camino para alcanzar el éxito profesional.

RESPONSABILIDAD

Las ideas, comentarios y criterios expuestos en el presente trabajo de culminación de carrera, son de absoluta responsabilidad de sus autoras.

ÍNDICE

DECLARACION.....	III
AGRADECIMIENTO.....	IV
DEDICATORIA	V
RESPONSABILIDAD.....	VI
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I.....	5
EL PROBLEMA	5
I.A. JUSTIFICACIÓN	5
I.A.1 LEGISLACIÓN PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL EN ARMONÍA CON EL CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE Y LOS RECURSOS MARINOS	7
I.A.2 LEGISLACIÓN MARÍTIMA NACIONAL	13
I.A.2.A ARTÍCULOS DE LA CONSTITUCIÓN DE ECUADOR PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN ARMONÍA CON EL CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS MARINOS.....	14
I.A.2.B ARTÍCULOS DEL PLAN NACIONAL DEL BUEN VIVIR 2013-2017 PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN ARMONÍA CON EL CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS MARINOS	15
I.A.2.C POLÍTICAS OCEÁNICAS Y COSTERAS APLICADAS POR LA SECRETARÍA TÉCNICA DEL MAR.....	20
I.A.3 LEGISLACIÓN NACIONAL DE APOYO A LA INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA Y LA INSERCIÓN ESTRATÉGICA EN EL MUNDO.....	21
I.A.3.A ARTÍCULOS DE LA CONSTITUCIÓN DEL ECUADOR QUE APOYAN LA INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA Y LA INSERCIÓN ESTRATÉGICA EN EL MUNDO.....	21
I.A.3.B ARTÍCULOS DEL PLAN NACIONAL DEL BUEN VIVIR 2013-2017 QUE APOYAN LA INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA Y LA INSERCIÓN ESTRATÉGICA EN EL MUNDO.....	22
I.B. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	24
I.C. OBJETIVO GENERAL.....	26
I.D. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	26
I.E. HIPÓTESIS.....	26
I.F. METODOLOGÍA	26
CAPÍTULO II.....	28
MARCO TEÓRICO	28
II.A ENTIDADES MARÍTIMAS INTERNACIONALES	28
II.A.1 ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI).....	28
II.A.2 CPPS (COMISIÓN PERMANENTE DEL PACÍFICO SUR).....	33
II.A.3 ACTIVIDADES DE COLABORACIÓN PARA EL CUIDADO CONJUNTO DE LAS ZONAS MARÍTIMAS ENTRE LA OMI Y LA CPPS	36

CAPÍTULO III.....	37
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	37
III.A OFICINA REGIONAL DE LA OMI EN EL CARIBE Y SU HUELLA EN LATINOAMÉRICA: RESULTADOS	37
III.A.1 CARIBE	37
III.A.2 LATINOAMÉRICA Y EL CARIBE: VISIÓN REGIONAL 2013	39
III.B APERTURA DEL ESTADO ECUATORIANO CONFORME A SUS INTERESES MARÍTIMOS Y LA NECESIDAD DE TRABAJO CONJUNTO CON LOS ORGANISMOS DE DESARROLLO MARÍTIMO INTERNACIONALES.....	42
III.C OBSERVACIONES PARA EL PLAN DE COLABORACIÓN CONJUNTA ENTRE LA OMI, CPPS Y EL ESTADO ECUATORIANO.	43
III.D INFORME DE LA ENCUESTA DIRIGIDA SOBRE LA CREACIÓN DE UNA OFICINA REGIONAL DE LA OMI EN LA SEDE DE LA CPPS EN ECUADOR	45
III.D.1 INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.....	46
CAPÍTULO IV	48
PROPUESTA, ANÁLISIS, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	48
IV.A OFICINA REGIONAL DE LA OMI EN LA CPPS EN ECUADOR	48
IV.A.1 RAZÓN DE INEXISTENCIA DE UNA OFICINA REGIONAL DE LA OMI EN SUDAMÉRICA.....	49
IV.A.2 FUNCIONES.....	49
IV.B ANÁLISIS.....	51
IV.C CONCLUSIONES	56
IV.D RECOMENDACIONES	58
BIBLIOGRAFÍA.....	59
GLOSARIO	63
ANEXOS	64
ANEXO 1: FORMULA PARA DETERMINAR EL TAMAÑO DE LA MUESTRA.....	64
ANEXO 2: ENCUESTA A FUNCIONARIO OMI.....	65
ANEXO 3: RESPUESTA POR PARTE DE FUNCIONARIO OMI.....	67
ANEXO 4: SEGUNDA ENCUESTA FUNCIONARIO OMI.....	68
ANEXO 5: RESPUESTA A SEGUNDA ENCUESTA FUNCIONARIO OMI	69
ANEXO 6: TEXTO UTILIZADO PARA ENCUESTAS VÍA CORREO ELECTRÓNICO.....	70
ANEXO 7: FORMATO DE ENCUESTA	71
ANEXO 8: RESPUESTAS DE LAS ENCUESTAS REALIZADAS.....	75
ANEXO 9: TABULACIÓN DE PREGUNTAS	103
ANEXO 10: FODA DE CREAR UNA OFICINA DE LA OMI EN LA CPPS EN ECUADOR.....	114

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES Y TABLAS

TABLA 1 RESUMEN DE CUMPLIMIENTOS EN LATINOAMÉRICA Y EL CARIBE 2013	40
TABLA 2 PROGRAMAS DE APOYO PARA EL DESARROLLO MARÍTIMO: LATINOAMÉRICA Y EL CARIBE	41
TABLA 3 LISTADO DE PERSONAS ENCUESTADAS	45
FIGURA 1 PREGUNTA 1.....	103
FIGURA 2 PREGUNTA 2.....	103
FIGURA 3 PREGUNTA 3.....	104
FIGURA 4 PREGUNTA 4.....	105
FIGURA 5 PREGUNTA 5.....	105
FIGURA 6 PREGUNTA 6.....	106
FIGURA 7 PREGUNTA 7.....	106
FIGURA 8 PREGUNTA 8.....	107
FIGURA 9 PREGUNTA 9.....	108
FIGURA 10 PREGUNTA 10.....	108
FIGURA 11 PREGUNTA 11.....	109
FIGURA 12 PREGUNTA 12.....	110
FIGURA 13 PREGUNTA 13.....	110
FIGURA 14 PREGUNTA 14.....	111
FIGURA 15 PREGUNTA 15.....	112
FIGURA 16 PREGUNTA 16.....	112

INTRODUCCIÓN

A lo largo de nuestro trayecto académico en la Universidad Del Pacífico hemos comprendido la importancia de los mares en nuestras vidas, ya sea en el ámbito económico: para el correcto comercio de los bienes y servicios; político: para la delimitación de los espacios marítimos para cada Estado o, ambiental: proporcionando los medios para el desarrollo sustentable de las especies del mar y de los seres humanos. Los mares juegan un papel imprescindible para el desarrollo y bienestar del planeta.

Si bien la Organización Marítima Internacional (OMI) ha velado a nivel global por el bienestar marítimo a través del desarrollo de su objetivo de “Promover la cooperación entre Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad marítima y para prevenir la contaminación marina” (wikipedia:OMI), también lo ha hecho a nivel regional la Comisión Permanente del Pacifico Sur (CPPS) con su objetivo orientados a la “Preservación del medio marino, al ordenamiento de la pesca y al aprovechamiento sostenible de los recursos vivos marinos, tanto en las áreas bajo la jurisdicción de los Estados ribereños del Pacífico Sudeste como en la alta mar adyacente.” (ECUANEX)

Ecuador es miembro de las dos organizaciones gubernamentales anteriormente citadas, sin embargo, se puede observar que no es fácil dar cumplimiento a estos objetivos, puesto que nuestra región y nuestro país se encuentran afectados por la poca gobernanza marítima, catástrofes naturales y problemas socio-económicos, lo cual nos desvía del cumplimiento de las normas de protección del comercio y del medio marino que emanan de estas dos entidades y por ende las regulaciones establecidas internacionalmente no se han implementado de manera adecuada.

La Comisión tiene la finalidad de coordinar las políticas marítimas de la Región del Pacífico Sudeste para acceder de manera sostenible a las riquezas marítimas de las que se benefician los Estados firmantes, dentro de los cuales está nuestro país, y con esto, manifiesta un determinante compromiso para su protección integral, debido a que sus recursos son irremplazables y vitales para la estabilidad económica y ambiental nacional. La OMI, por su parte, como órgano normativo mundial de las Naciones Unidas, especializado en temas marítimos, es parte complementaria de este proyecto junto con la legislación marítima nacional y la aprobación de los convenios suscritos por el Ecuador para el desarrollo positivo del intercambio comercial y de explotación sostenible de los recursos marítimos.

El resultado de nuestra investigación sobre la propuesta está recogido en 4 capítulos:

Capítulo I: El Problema, Capítulo II: Marco Teórico, Capítulo III: Análisis e Interpretación de los resultados de la investigación y Capítulo IV: Propuesta, Análisis, Conclusiones y Recomendaciones; los cuales se encuentran complementados por anexos en donde se encuentran los formatos de las encuestas realizadas a funcionarios y altos mandos del ámbito marítimo junto a las respuestas que ellos dieron a las mismas.

Del análisis de resultados de la investigación realizada cabe recalcar el respaldo jurídico que tendría la creación de esta oficina de la OMI en la sede de la CPPS, en las normativas nacionales vigentes, comenzando por la Constitución de 2008 y en el Plan de Gobierno “Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017” así como en las nuevas políticas oceánicas y costera, emanadas del Comité Interinstitucional del Mar y aplicadas por la Secretaría Técnica del Mar (SETEMAR), que respaldan la adopción de normativas internacionales de beneficio. Igualmente, mediante artículos de la Constitución del Ecuador y artículos del Plan Nacional del Buen Vivir, se respalda

la apertura del gobierno ecuatoriano a trabajar con entidades internacionales como la OMI y la CPPS demostrando que existe una legislación nacional de apoyo a la integración latinoamericana y a la inserción estratégica del Ecuador en el mundo.

También se estableció que tanto Ecuador como los demás países miembros de la CPPS están de acuerdo en que se debe hacer uso responsable de los recursos naturales y de medio ambiente, conjuntamente, dejando claro que según el derecho y la normativa marítima internacional, Ecuador, al igual que los demás Estados miembros, tienen dentro de sus prioridades como tales, la protección de sus intereses en el área marítima de su responsabilidad y al hacerlo en conjunto con las naciones firmantes, se logrará un mayor impacto positivo.

No solo son las normativas nacionales e internacionales las que influyen en el trabajo conjunto de estas entidades sino también proyectos comunes, por ello se resaltan las actividades de colaboración ya existentes para el cuidado conjunto de las zonas marítimas entre la OMI y la CPPS.

Considerando que Sudamérica se encuentra bajo el “amparo” de la sede de la OMI en el Caribe, se pudo verificar que esta no tiene el impacto que debería en Sudamérica, esto genera un impulso más para promover la idea de abrir una sede regional de la OMI en la sede de la CPPS en Guayaquil, Ecuador, lo cual impactaría notablemente no solamente en la Región del Pacífico Sudeste sino en toda Sudamérica.

La entrevista que realizamos a los directivos y representantes de alto nivel de las entidades más importantes del área marítima, como son funcionarios y exfuncionarios de las Armadas del Ecuador y de Colombia, de la Secretario General de la CPPS, el representante permanente del Ecuador ante la OMI, en Londres, funcionaria de la OMI, entre otros, han permitido examinar en

mayor detalle nuestra propuesta, resultando de las entrevistas que si es viable la creación de la oficina regional de la OMI en la CPPS en Ecuador.

Con base en esta conclusión principal nuestro estudio recomienda en primera instancia, hacer llegar este trabajo al Presidente de la Selección Nacional Ecuatoriana de la CPPS, actualmente el señor Embajador del Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana para que vea la posibilidad de volver real este proyecto, gestionándole a través de la Secretaria General de la CPPS, y que ésta a su vez presente la propuesta ante la OMI, en caso de que los demás países de la región estén de acuerdo con la misma.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

I.A. JUSTIFICACIÓN

Al notar la diferencia entre lo que se debería estar cumpliendo y lo que en realidad se está llevando a cabo en el país y en la Región del Pacífico Sudeste nosotras, estudiantes de Ingeniería Comercial y Transporte Marítimo e Ingeniería en Administración de Empresas Turísticas, hemos llevado a cabo este Trabajo de Conclusión de Carrera en pro del desarrollo marítimo regional, investigando sobre la viabilidad de la propuesta para la creación de una Oficina Regional de la Organización Marítima Internacional en la sede de la Secretaría General de la CPPS, en Guayaquil, Ecuador, ya que consideramos que ambas organizaciones gubernamentales tienen objetivos comunes que pueden potenciarse mutuamente en beneficio de la región, del país y de la humanidad.

Con el paso de los años se ha perdido el enfoque general de cuidar nuestro medio ambiente y la seguridad de la población de nuestras costas. Intentando efectuar un balance general a la fecha, se puede mencionar que los retos a los cuales se enfrenta la comunidad internacional son enormes, y esto debido a que todavía persisten graves problemas derivados del desbalance que se da entre los problemas ya atendidos y los nuevos que surgen y que indudablemente revisten una mayor complejidad. En este sentido se dan casos de: sobreexplotación de los recursos marinos vivos, degradación del medio marino, y, lo que es más preocupante aún, la incapacidad de varios países miembros de respetar y hacer respetar la legislación vigente y la explotación racional de

sus recursos, frente a la vulnerabilidad que presentan varios Estados insulares y ribereños en situaciones de catástrofes naturales y de piratería organizada en altamar.

Basándonos en que el mar está lleno de riquezas naturales y que representa una de las mayores fuentes de ingresos de los países latinoamericanos, solo en América Latina y el Caribe existen más de dos millones de pescadores artesanales o de pequeña escala que generan ingresos por unos USD 3,000 millones anuales, según cifras de la intergubernamental Organización Latinoamericana de Desarrollo Pesquero (Odelpesca), nace nuestra preocupación por su conservación y correcta explotación de los recursos marítimos. Bien sabemos que la CPPS vela por la conservación de los ecosistemas y que los países miembros: Ecuador, Perú, Chile y Colombia han firmado ya varios convenios, como el Convenio sobre Organización de la Comisión Permanente de la Conferencia sobre Explotación y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur apoyando a esta causa, pero debido a recientes sucesos, como hasta ahora 4 derrames de petróleo en América en lo que va del 2015, nos hemos dado cuenta que no existe un ente regulador específico que se dedique a verificar el cumplimiento de las normativas que benefician nuestros mares. Tomando en cuenta que la representación latinoamericana en la OMI es relativamente baja con un 24% (apenas 29 países de 117 estados miembros) mediante este medio podríamos potenciar la participación de latinoamericanos en la misma.

Para viabilizar la cooperación entre los Estados y la CPPS en conjunto con la OMI, todos los países firmantes manifiestan tácitamente la necesidad de la participación de las autoridades, gestores, instituciones de ciencia, investigación, movimientos sociales, la propiedad y la aplicación de la acción integrada y el desarrollo sostenible de enfoque especial nacional para el desarrollo costero y marino.

I.A.1 LEGISLACIÓN PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL EN ARMONÍA CON EL CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE Y LOS RECURSOS MARINOS

El conjunto de normativas reguladoras del Derecho Marítimo están destinadas a armonizar las relaciones involucradas con este tema entre los países actores. Siendo así que el sistema legal ecuatoriano ha regulado las actividades de tráfico marítimo, actividades portuarias, propiedad de embarcaciones, entre otras, ha institucionalizado y regularizado la relación laboral y responsabilidades del transporte de personas y cosas, sistemas de salvamento y demás, con el fin de normar cada una de las actividades de quienes desarrollan el transporte marítimo internacional dentro de la jurisdicción nacional. Como claro ejemplo de ello se tiene el Convenio SOLAS que trata sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, el Convenio MARPOL que trata sobre la Contaminación del Mar, el Convenio Internacional sobre Preparación, Respuesta y Cooperación contaminación por hidrocarburos, entre otros a los cuales también se ha adherido el Ecuador.

Con la actividad de los recientes instrumentos de la época como son la concienciación a través de los medios de comunicación masiva y la apertura a diálogos entre el pueblo y los altos mandos, se ha normado mediante tratados, convenios, protocolos y acuerdos, que de esta manera enfatizan las obligaciones suscritas por los Estados dentro de la actividad marítima y protegen los intereses de todos los ciudadanos y del medio ambiente.

Con el devenir del progreso social, y creando un entorno de relaciones entre naciones de una forma más armónica, se han creado organismos para regular y tratar de manera global el desarrollo de leyes para el uso y goce del mar, con el fin de salvaguardar el entorno marino, incrementar el conocimiento y el bienestar social al momento de realizar los intercambios y demás actividades a través del mar. Siendo estos la Asamblea General de las Naciones Unidas y sus dependencias, como la OMI, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD), entre otros.

La aplicación de la legislación marítima internacional se la realiza en todo el globo, y se complementa con la legislación de los diferentes países y entidades supranacionales, siendo este un argumento que por la gran importancia debe ser tomado de forma precisa y concreta, pues para poder regular y ejercer su coercitividad en los países firmantes, han debido adherirse a los diferentes instrumentos internacionales, pasando a formar un espacio común en el que actúa conjuntamente con la legislación nacional, de manera que, los diversos cuerpos legales toman la estructura vinculante con las normas estatales relacionadas con el tema y se tornan de cumplimiento obligatorio.

Para un mejor cumplimiento de estas normativas contamos con la OMI, una agencia de la ONU creada por la Conferencia Marítima de la ONU en 1948, la cual fue completamente funcional después de una década de su creación. Sus principales objetivos son regular cuestiones exclusivamente relacionadas con el comercio por vía marítima, y la promoción de la seguridad de la navegación y de evitar daños de contaminación del mar que a menudo es causada por grandes buques utilizados en el comercio internacional. Además de ello, esta agencia procura

éxito con seguridad, mares limpios y el trabajo eficiente. (Conferencia Marítima de las Naciones Unidas, 1948, 1954).

Todas las responsabilidades de los diferentes organismos adheridos a la ONU referentes al mar, han salvaguardado la armonía entre los ecosistemas marinos y los intereses de los países en referencia al mar, la Convención sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), ha establecido una ley internacional marítima, que sirve para la aplicación de manera uniforme de las normas del derecho marítimo internacional en cuidado del medio ambiente marino y regulaciones de límites marítimos internacionales. (III Convención de las Naciones Unidas sobre los derechos del mar, 1970).

Los Estados adheridos a la ONU, adoptaron las normas jurídicas internacionales en el ámbito marino, declarando por medio de ésta, que la única legislación regente en los espacios marinos y de océanos es la que se origina de la CONVEMAR, y de esta manera se inició el proceso promotor del equilibrio para aquellos espacios. Hasta el momento, no ha existido ningún otro tratado internacional con tal reconocimiento en materia marítima.

La CONVEMAR fue aprobada en la tercera conferencia de la ONU sobre el Derecho del Mar, en Jamaica, el 30 de abril de 1982 ¹y tuvo apertura en la suscripción el 10 de Diciembre de 1982. Varios países de Centro, Sudamérica y el Caribe se adhirieron a la convención, entre ellos: Chile, Costa Rica, México y Brasil. Recientemente el 22 de enero de 2012 Ecuador aprobó la adhesión a la Convención, hasta finalmente concluir con su proceso interno de exigibilidad el 5 de julio

¹Entró en vigor el 16 de noviembre de 1994.

del 2012 ratificando la Adhesión del Ecuador a la CONVEMAR mediante Decreto Ejecutivo 1238. (Convención de las Naciones Unidas sobre los derechos del mar)

De esta forma se puede decir que la CONVEMAR es el acuerdo unificador en términos de materia legal internacionalmente, pues abarca los escenarios de la economía, la política y el cuidado de los recursos y medio ambiente marino, siendo así que su inclusión promueve el desarrollo y progreso para la protección de los océanos conforme a las normas del derecho consuetudinario y cuyo instrumento legal la mayoría de los Estados del globo lo han ratificado.

Según lo establece la doctrina en cuanto al Derecho Internacional Marítimo, esta Convención incorpora nuevos argumentos y estatus de juridicidad para los Estados, ya que la adopción por parte de estos en su legislación le da un carácter superior dentro de la normativa de los adherentes, y protege así los espacios de cuidado sensible, como los ecosistemas que son frágiles a los diversos cambios que se efectúan por intervención humana en cualquier espacio, siendo así, que existiendo este consenso a nivel mundial, es compromiso de todas las legislaciones firmantes aportar con estas normas de desarrollo marítimo y en la aprobación y reconocimiento de sus límites internacionales en el mar, debido a su naturaleza reguladora, y con la fuente de autoridad nacida de la ONU con los países suscriptores, La CONVEMAR, tiene la investidura para legislar en los aspectos marítimos a nivel planetario, y de esta manera hay diversas organizaciones con las cuales tienen que trabajar en conjunto, entre ellas nombraremos las siguientes:

Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, PNUMA.

Organización Meteorológica Mundial, OMM.

Comisión Oceanográfica Intergubernamental, COI.

“La CONVEMAR, con la autoridad de la que se encuentra investida para legislar los mares en el mundo, ha dado lugar para que varias organizaciones internacionales adopten distintas medidas orientadas a facilitar la aplicación de las regulaciones de la misma, así como la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Corte Internacional de Justicia que al considerar o resolver diversas controversias marítimas, ha aplicado también varias normas de la Convención. A estas organizaciones se deben agregar las numerosas reuniones internacionales que se realizan bajo el auspicio de la Convención y que tratan temas relacionados con: la situación de la pesca en el mundo, la protección del medio marino, el desarrollo de los recursos sostenibles, la lucha contra la contaminación, la ciencia y tecnología marítimas, la diversidad biológica y costera, la ordenación integrada de las zonas costeras, la seguridad marítima, la delincuencia y también la piratería.” (Andrade Celso, Repositorio IAEN, 2006)

Es importante notar que los beneficios y aportes de esta convención son de carácter trascendental para el desarrollo y protección de las zonas marítimas, y de la cual los Estados del mundo si desean implementarla normativamente como fuente de desarrollo, no pueden invocarla de manera libre con la simple asimilación de sus preceptos, sino que siendo parte firmante de la convención podrán hacer uso de todos los beneficios, derechos y deberes que de ésta emanan, y con lo cual adhiere a sí, toda normatividad y fuente de derecho.

La CPPS asimila toda base de la normatividad legal de la CONVEMAR en cuanto al derecho regulador del mar en el ámbito regional, y por lo tanto es el mecanismo que tienen los Estados Parte, y por ende Ecuador al momento de querer ejercer alguno de sus preceptos, y de esa manera normar y regular sus intereses de ultramar.

“La gran mayoría de las normas sobre Protección y Preservación del Medio Marino de la Parte XII de la CONVEMAR están incluidas en los Convenios del Plan de Acción de la CPPS.” (Dr. Javier Espinoza, Informe Regional Consolidado sobre la concordancia de los instrumentos legales del plan de acción para la protección del medio marino y áreas costeras del pacífico sudeste con la legislación internacional pertinente)

“La CONVEMAR como los convenios que comparamos coinciden en reconocer la doble vía y necesidad de: la cooperación técnica, del intercambio de información, de la fijación de criterios científicos y estándares para las evaluaciones, de la asistencia científica-técnica preferencial, de la publicación de informes y de otras medidas, en que ni la normativa internacional excluye a la regional ni esta última excluye a la primera. Por el contrario, la CONVEMAR con ser una norma macro y posterior a la del Plan de Acción justifica expresamente su complementariedad con los convenios regionales los cuales facilitan la implementación y operatividad de las normas internacionales en los diferentes mares del mundo, como sucede en el Pacífico Sudeste.” (Dr. Javier Espinoza, Informe Regional Consolidado sobre la concordancia de los instrumentos legales del plan de acción para la protección del medio marino y áreas costeras del pacífico sudeste con la legislación internacional pertinente)

Como ya se mencionó, para preocuparse de estos temas fundamentales, existe la CONVEMAR y varias organizaciones internacionales como la OMI y la CPPS, entre otras; y, diversos órganos nacionales que fomentan y participan en un gran número de actividades en los ámbitos: mundial, regional, subregional y nacional, con la finalidad de promover la seguridad de la navegación, el desarrollo y explotación sostenible de los recursos marinos, la conservación y el

aprovechamiento sustentable de la diversidad biológica marina y costera, la protección y preservación del medio marino y el conocimiento científico de los océanos y los mares, de sus recursos y de su interacción con el ecosistema terrestre.

En resumen, las actividades marítimas y acciones ambientales en el mundo se guían por principios y normas regidas por la Convención en asuntos relacionados con: la investigación científica marina, explotación de recursos marinos vivos, conservación del medio ambiente marino, costero e insular y contaminación marina, incluyendo connotaciones positivas y negativas de carácter económico, geopolítico, ambiental y de desarrollo sostenible.

I.A.2 LEGISLACIÓN MARÍTIMA NACIONAL

Ecuador también cuenta con una amplia legislación nacional para asegurar un transporte marítimo eficiente, buscando la protección del medio ambiente y de todo los recursos marinos que en él se encuentran. A continuación, podemos enlistar algunos artículos de la Constitución del Ecuador los cuales sirven de gran respaldo a la normativa internacional:

I.A.2.a Artículos de la Constitución de Ecuador para el transporte marítimo en armonía con el cuidado del medio ambiente y recursos marinos

Art. 261.- El Estado central tendrá competencias exclusivas sobre:

9. Las que le corresponda aplicar como resultado de tratados internacionales.²

Art. 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de otras que determine la ley:

10. Delimitar, regular, autorizar y controlar el uso de las playas de mar, riberas y lechos de ríos, lagos y lagunas, sin perjuicio de las limitaciones que establezca la ley.

11. Preservar y garantizar el acceso efectivo de las personas al uso de las playas de mar, riberas de ríos, lagos y lagunas.

12. Regular, autorizar y controlar la explotación de materiales áridos y pétreos, que se encuentren en los lechos de los ríos, lagos, playas de mar y canteras.³

Art. 394.- El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.⁴

² Ecuador. Constitución de la República del Ecuador, 20 de Octubre del 2008, Art. 261, p. 128

³ Ecuador. Constitución de la República del Ecuador, 20 de Octubre del 2008, Art. 264, p. 130

⁴ Ecuador. Constitución de la República del Ecuador, 20 de Octubre del 2008, Art. 394, p. 176

Art. 406.- El Estado regulará la conservación, manejo y uso sustentable, recuperación, y limitaciones de dominio de los ecosistemas frágiles y amenazados; entre otros, los páramos, humedales, bosques nublados, bosques tropicales secos y húmedos y manglares, ecosistemas marinos y marinos-costeros.⁵

Art. 408.- Son de propiedad inalienable, imprescriptible e inembargable del Estado los recursos naturales no renovables y, en general, los productos del subsuelo, yacimientos minerales y de hidrocarburos, sustancias cuya naturaleza sea distinta de la del suelo, incluso los que se encuentren en las áreas cubiertas por las aguas del mar territorial y las zonas marítimas; así como la biodiversidad y su patrimonio genético y el espectro radioeléctrico. Estos bienes sólo podrán ser explotados en estricto cumplimiento de los principios ambientales establecidos en la Constitución.⁶

I.A.2.b Artículos del Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017 para el transporte marítimo en armonía con el cuidado del medio ambiente y recursos marinos

5. Planificamos el futuro

5.1.4. Matriz productiva y sectores estratégicos

Sustitución de importaciones

⁵ Ecuador. Constitución de la República del Ecuador, 20 de Octubre del 2008, Art. 406, p. 180

⁶ Ecuador. Constitución de la República del Ecuador, 20 de Octubre del 2008, Art. 408, p. 181

Con la profundización de la transformación, la balanza comercial no petrolera alcanzara niveles próximos al equilibrio, en virtud de una consolidación del proceso de sustitución de importaciones.

La cuenta de servicios de la balanza de pagos mantendrá un déficit reducido de características estructurales, inherente a la dependencia en los servicios de transporte marítimo, principalmente importados, y al afianzamiento de la exportación de servicios profesionales y turísticos, con lo cual se generen mayores fuentes de empleo con capacidades específicas para su desarrollo.⁷

6. Objetivos nacionales para el Buen Vivir

Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población

3.12. Garantizar el acceso a servicios de transporte y movilidad incluyentes, seguros y sustentables a nivel local e internacional:

k. Mejorar la eficiencia del transporte marítimo y garantizar su competitividad a largo plazo.

l. Controlar el cumplimiento de las regulaciones establecidas por la CONVEMAR y otros acuerdos internacionales para la navegación y la seguridad de la vida humana en el mar.

Objetivo 6: Consolidar la transformación de la justicia y fortalecer la seguridad integral, en estricto respeto a los derechos humanos

⁷ Ecuador. Plan Nacional de Desarrollo. Plan Nacional para el Buen Vivir 2013-2017, 11 de Septiembre de 2013, núm. 5, p. 73

6.6. Mejorar la seguridad vial

- a. Fortalecer mecanismos de control para la prevención, la protección y la regulación, para disminuir los accidentes de tránsito terrestre, marítimo, fluvial y aéreo.
- b. Potenciar la infraestructura y la tecnología vial y portuaria, para disminuir los índices de inseguridad vial.

Objetivo 7: Garantizar los derechos de la naturaleza y promover la sostenibilidad ambiental, territorial y global

7.8. Prevenir, controlar y mitigar la contaminación ambiental en los procesos de extracción, producción, consumo y pos-consumo.

- l. Controlar y regular las descargas de lastre y sentinas que se depositan en los cuerpos de agua dulce y espacios marítimos.

Objetivo 10: Impulsar la transformación de la matriz productiva

10.3. Diversificar y generar mayor valor agregado en los sectores prioritarios que proveen servicios.

- c. Articular la gestión de infraestructura de soporte para el fomento a la competitividad sistémica, en los servicios de logística y transporte aéreo, terrestre y marítimo, como ejes para potenciar el sector servicios.

10.9. Impulsar las condiciones de competitividad y productividad sistémica necesarias para viabilizar la transformación de la matriz productiva y la consolidación de estructuras más equitativas de generación y distribución de la riqueza.

d. Fomentar un sistema integral logístico de comercialización y transporte marítimo que se ajuste a la planificación nacional y a las demandas internacionales.

Objetivo 11: Asegurar la soberanía de los sectores estratégicos para la transformación industrial y tecnológica

11.4. Gestionar el recurso hídrico, en el marco constitucional del manejo sustentable y participativo de las cuencas hidrográficas y del espacio marino.

i. Fomentar las actividades productivas y de prospección para el uso eficiente, inclusivo y sostenible de los recursos de las zonas costera y oceánica, alta mar y fondos marinos.

j. Desarrollar y fomentar la formación, la investigación científica y la innovación tecnológica, en los ámbitos de manejo hídrico, oceánico y marino-costero.

k. Promover la inserción estratégica del Ecuador en el Océano Pacífico y la Antártida.

l. Articular la normativa nacional a la CONVEMAR, en lo relativo al uso sustentable, a la preservación y a la protección de los recursos marino-costeros existentes en los espacios marítimos bajo jurisdicción nacional.

Objetivo 12: Garantizar la soberanía y la paz, inserción estratégica en el mundo y la integración latinoamericana.

12.5. Preservar la integridad territorial del Estado y sus soberanías, en el marco de estricto respeto de los derechos humanos.

a. Fortalecer el control y la vigilancia en las áreas de jurisdicción nacional dentro de los límites fronterizos establecidos, incluyendo la Antártida, la órbita geostacionaria, el espectro radioeléctrico y los espacios marítimos jurisdiccionales.

f. Garantizar la soberanía y la seguridad nacional en el mar, en el marco de la CONVEMAR y otros acuerdos internacionales sobre el ámbito oceánico y marino-costero.⁸

⁸ Ecuador. Plan Nacional de Desarrollo. Plan Nacional para el Buen Vivir 2013-2017, 11 de Septiembre de 2013, núm. 6, p. 135-351

I.A.2.c Políticas Oceánicas y Costeras aplicadas por la Secretaría Técnica del Mar

1. Conservar el patrimonio natural y cultural, los ecosistemas y la diversidad biológica de la zona marina y costera, respetando los derechos de la naturaleza en el Ecuador continental, el archipiélago de Galápagos, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la Antártida.
2. Prevenir, controlar y mitigar la contaminación de los espacios marítimos nacionales y zonas costeras.
3. Desarrollar y fomentar la formación, investigación científica y la innovación tecnológica para una sociedad del conocimiento justa y solidaria, en los ámbitos oceánicos y marino-costeros.
4. Fomentar las actividades productivas y de prospección para el uso eficiente, inclusivo y sostenible de los recursos de la zona costera, oceánica, alta mar y fondos marinos.
5. Fomentar un sistema integral logístico, de comercialización y transporte marítimo, que se ajuste a la planificación nacional y a las demandas internacionales, y que contribuya a una competitividad sistémica.
6. Promover la inserción estratégica del Ecuador en el Océano Pacífico y en la Antártida.
7. Garantizar la soberanía, los derechos de soberanía y la seguridad nacional en el mar, en el marco de la CONVEMAR y otros acuerdos internacionales suscritos en el ámbito oceánico y marino - costero.
8. Reducir la vulnerabilidad y mejorar la adaptación de poblaciones y ecosistemas ante el cambio climático y eventos naturales que afecten a la zona oceánica y marino-costera.

9. Establecer el ordenamiento territorial oceánico y marino costero para articular las diversas intervenciones humanas de manera coherente, complementaria y sostenible.⁹

I.A.3 LEGISLACIÓN NACIONAL DE APOYO A LA INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA Y LA INSERCIÓN ESTRATÉGICA EN EL MUNDO

I.A.3.a Artículos de la Constitución del Ecuador que apoyan la integración latinoamericana y la inserción estratégica en el mundo

Art. 276.-El régimen de desarrollo tendrá los siguientes objetivos:

5. Garantizar la soberanía nacional, promover la integración latinoamericana e impulsar una inserción estratégica en el contexto internacional, que contribuya a la paz y a un sistema democrático y equitativo mundial.

Art. 416.-Las relaciones del Ecuador con la comunidad internacional responderá a los intereses del pueblo ecuatoriano, al que le rendirán cuenta sus responsables y ejecutores, y en consecuencia:

1. Proclama la independencia e igualdad jurídica de los Estados, la convivencia pacífica y la autodeterminación de los pueblos, así como la cooperación, la integración y la solidaridad.

⁹ Ecuador. Políticas Oceánicas y Costeras. Secretaria Técnica del Mar, 2014, núm. 1-9, p. 3-11

Art. 423.- La integración, en especial con los países de Latinoamérica y el Caribe, será un objetivo estratégico del Estado. En todas las instancias y procesos de integración, el Estado ecuatoriano se comprometerá a:

2. Promover estrategias conjuntas de manejo sustentable del patrimonio natural, en especial la regulación de la actividad extractiva; la cooperación y complementación energética sustentable; la conservación de la biodiversidad, los ecosistemas y el agua; la investigación, el desarrollo científico y el intercambio de conocimiento y tecnología; y la implementación de estrategias coordinadas de soberanía alimentaria.

7. Favorecer la consolidación de organizaciones de carácter supranacional conformadas por Estados de América Latina y del Caribe, así como la suscripción de tratados y otros instrumentos internacionales de integración regional.

I.A.3.b Artículos del Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017 que apoyan la integración latinoamericana y la inserción estratégica en el mundo

2. El Socialismo del Buen Vivir

2.2. Principios y orientaciones

Soberanía e integración de los pueblos

Impulsamos la integración política, cultural y económica de la región Andina, de América del Sur y de Latinoamérica, la consolidación de organizaciones de carácter supranacional

conformadas por los Estados de América Latina y del Caribe, y la suscripción de tratados y otros instrumentos de integración regional. Se debe, asimismo, fomentar un nuevo sistema de comercio e inversión entre los Estados, con justicia y solidaridad.

6. Objetivos nacionales para el Buen Vivir

Objetivo 11: Asegurar la soberanía y de los sectores estratégicos para la transformación industrial y tecnológica

k. Promover la inserción estratégica del Ecuador en el océano Pacífico y la Antártida.

Objetivo 12: Garantizar la soberanía y la paz, inserción estratégica en el mundo y la integración latinoamericana

Necesitamos profundizar la inserción de Ecuador a la sociedad internacional y promover como el instrumento más idóneo la institucionalización de la unidad latinoamericana, con el fin de construir bloques política y económicamente significativos y relevantes, en su interacción interna y con el resto del mundo.

Teniendo en cuenta todo lo anteriormente expresado, vemos que existen las bases suficientes, dentro de la legislación ecuatoriana, para que exista una colaboración efectiva con las instituciones internacionales y el Estado en cuanto al cuidado del medio marino y todo las consecuencias que esto engloba, partiendo de la premisa del desarrollo y cuidado del derecho a vivir en un ambiente sano y con una explotación y uso responsable del medio marino, respaldado en la tipificación legal y jurisprudencial.

I.B. Formulación del problema

Siempre se ha reconocido que la mejor manera de optimizar la seguridad en el mar es mediante el desarrollo de normas internacionales, las cuales deberían ser reguladas por todas las naciones marítimas además de buscar de forma eficaz la seguridad marítima para las embarcaciones. Pero, no siempre es así, porque nuestra región se encuentra afectada por la falta de gobernanza marítima (eficacia, calidad y buena orientación de la intervención de entidades marítimas), catástrofes naturales y problemas socio-económicos, lo cual nos desvía del cumplimiento de estas normas y por ende las regulaciones establecidas internacionalmente no se llevan a cabo de manera adecuada. Ecuador es afectado por varios fenómenos naturales, pero el que más daño ha causado a nuestras costas ha sido el fenómeno de El Niño. El cual ocasiona desborde de ríos e inunda las zonas bajas y pobladas.

La historia de Ecuador siempre se ha caracterizado por su inestabilidad política a pesar de haber sido el primer país de la región en recuperar la democracia en 1979. Desde 1996 hasta el 2006 Ecuador ha presenciado el juramento de 9 presidentes, de los cuales ninguno gobernó su período de 4 años como lo establece la constitución. (Inestabilidad Política, Blogspot. 2010)

Debido a la falta de control al momento de aplicar las normas y políticas vigentes en cuanto a la seguridad marítima, claramente se han podido observar los daños ocasionados al medioambiente y a la población que de ella se beneficia. Tenemos un claro ejemplo con dos embarcaciones que se han encallado y una embarcación hundida en las costas ecuatorianas en el último año: “Galapaface I” encallado en San Cristóbal el 09 de mayo de 2014, “Floreana” también encallado

en San Cristóbal el 28 de enero de 2015 y una embarcación hundida en Esmeraldas presuntamente con estupefacientes el 28 de enero de 2015. Esto, sin tomar en cuenta, que en el 2001, “Jessica” naufragó con 240.000 galones de combustible generando un gran daño a algunas especies de Galápagos. (El Universo, 31 de enero de 2015)

Los problemas no terminan ahí, no es únicamente la contaminación al medio marino sino que también afectan a la economía de la población, puesto que la mayoría de productos no llegan a su lugar de destino, generando desabastecimiento. Si la población no cuenta con insumos suficientes para sus actividades diarias, tampoco los va a tener para satisfacer las necesidades de los turistas. Se resalta la importancia del turismo puesto que el gobierno apuesta a que el turismo sea la actividad económica que represente el mayor número de ingresos económicos para el país. En la actualidad se encuentra en tercer puesto, lo cual significa que esta actividad económica si representa ingresos significativos para el país.

Entonces, si observamos de manera más detenida, un problema desencadena otro: si no tenemos seguridad marítima no tenemos embarcaciones seguras, si no tenemos embarcaciones seguras no tenemos transporte seguro, si no tenemos transporte seguro no tenemos abastecimiento de productos, si no tenemos insumos suficientes desciende la calidad de vida de la población, si desciende la calidad de vida de la población no podemos ofertar un turismo sostenible, si no ofertamos un turismo sostenible los turistas no vienen, si los turistas no vienen dejan de generar ingresos para la población y así el turismo perdería su potencial para llegar a ser el sector con más productividad.

I.C. OBJETIVO GENERAL

Estudiar la factibilidad de crear la oficina regional de la OMI en la CPPS, en Ecuador, para un mejor apoyo, asesoría, consultoría, asistencia técnica para contribuir a la regulación de los asuntos marítimos del país y de la región.

I.D. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- I.D.1 Determinar los beneficios que obtendría la región al implementar la oficina de la OMI en la CPPS en Ecuador.
- I.D.2 Hacer una valoración técnica de la conveniencia de la idea.
- I.D.3 Generar recomendaciones al gobierno ecuatoriano, la CPPS y la OMI sobre la propuesta.

I.E. HIPÓTESIS

Es factible abrir una oficina regional de la OMI en la CPPS, en Ecuador. Con base en esto se disminuirían significativamente los problemas de seguridad marítima, protección del medio ambiente y se promovería el cumplimiento de las normas y políticas internacionales ya establecidas, incentivando el tráfico marítimo sostenible.

I.F. METODOLOGÍA

Tipo de proyecto: Proyecto de investigación.

Tipo de estudio realizado: debido al análisis y el alcance de los resultados es descriptivo y analítico.

Período y lugar donde se realiza la investigación: 2013-2015 en Guayaquil-Ecuador.

Muestra: para llevar a cabo esa investigación se considera como muestra al 58% de las entidades marítimas que se vinculen directa o indirectamente con la OMI y la CPPS, como lo son el Ministerio de Relaciones Exteriores, Capitanías de Puerto, Fuerzas Armadas, Secretaría Técnica del Mar, entre otros.

Métodos de recolección de información:

Métodos empíricos: Revisión bibliográfica, encuestas y entrevistas a expertos y conocedores del tema.

Métodos teóricos:

Análisis: El análisis es un procedimiento mental mediante el cual un todo complejo se descompone en sus diversas partes y cualidades. El análisis permite la división mental del todo en sus múltiples relaciones y componentes.

Síntesis: La síntesis establece mentalmente la unión entre las partes previamente analizadas y posibilita descubrir las relaciones esenciales y características generales entre ellas. La síntesis se produce sobre la base de los resultados obtenidos previamente en el análisis. Posibilita la sistematización del conocimiento. (Feedback networks.com, 2013)

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

II.A Entidades Marítimas Internacionales

II.A.1 Organización Marítima Internacional (OMI)

II.A.1.a Definición.

Es el organismo especializado de la ONU responsable de la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación del mar por los buques mediante el trabajo conjunto entre Estados y la industria de transporte. También, se ocupa de los asuntos jurídicos como son la responsabilidad civil y la indemnización y facilitación del tráfico marítimo internacional.

Durante la Conferencia Marítima de la ONU que se llevó a cabo en Ginebra, Suiza en 1948 se creó la OCMI (Organización Consultiva Marítima Internacional) la cual cumplía únicamente un rol consultivo y sus recomendaciones no eran obligatorias para los países miembros. Fue posteriormente en 1958 que empezó a funcionar tal cual lo conocemos en la actualidad bajo el nombre de la Organización Marítima Internacional (OMI).

II.A.1.b Sede.

“La OMI tiene su sede en Londres, Reino Unido. Cuenta con 170 Estados miembros y 3 miembros asociados. Asimismo, cuenta con 5 sedes regionales ubicadas en Côte d'Ivoire, Ghana, Kenya, Filipinas y Trinidad y Tobago, los cuales funcionan como coordinadores / consejeros

para las actividades de cooperación técnica. Ecuador entró a ser parte de la OMI desde 1956.”
(IMO, International Maritime Organization, 2015)

II.A.1.c ¿Para qué se creó la OMI?

La OMI fue creada para proveer un foro para el desarrollo de los gobiernos y para que los mismos adopten las regulaciones globales del transporte marítimo. (Entrevista Natasha Brown, OMI)

II.A.1.d Funciones.

- Formular reglamentos y prácticas relativas a cuestiones técnicas de la seguridad del transporte marítimo internacional.
- Facilitar la adopción de las normas más altas posibles de seguridad marítima y eficiencia en la navegación.
- Proteger al medio ambiente marino a través de la prevención y el control de la contaminación causada por los buques. (Centro de información de Naciones Unidas, 2003)

II.A.1.e Objetivos.

"Establecer y coordinar un sistema de cooperación entre los Estados miembros dentro de la reglamentación de las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional." (Introducción a la OMI, www.imo.org, 2015)

"Alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques". (Introducción a la OMI, www.imo.org, 2015)

II.A.1.f Centro de estudios.

- Universidad Marítima Mundial, (WMU) WorldMaritimeUniversity, establecida en Malmö, Suecia, en 1983.
- Instituto de Derecho Marítimo Internacional, (IMLI) International MaritimeLawInstitute, establecida en Malta en 1988.

II.A.1.g ASOCIACIÓN DE LA OMI CON INSTITUCIONES REGIONALES O NACIONALES

II.A.1.g.(1) Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM)

Definición.

Es un organismo de carácter regional, a través del cual las autoridades marítimas, actúan integradamente en distintos planos de cooperación, por medio de un contacto fluido, franco y permanente." (Ourwork, imo.org)

Se reúne cada dos años para analizar y respaldar los avances logrados en el período y aprobar el programa bianual y asuntos generales de carácter político. De igual manera designa la autoridad marítima que cumplirá el rol de Secretaría General.

Los integrantes son: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. Cada miembro ejerce la función de "Autoridad Marítima" en su respectivo país, para hacer cumplir las funciones de la ROCRAM. La Secretaría General de la ROCRAM la asumió Chile el pasado 10 de Diciembre de 2012. Anterior a ello, Cuba era el encargado de la Secretaría General.

Objetivos:

Las Autoridades Marítimas que componen la ROCRAM basados en un profundo sentido de colaboración y comprensión de los problemas comunes que unen a las Autoridades Marítimas que componen la organización de carácter regional adoptaron los siguientes objetivos específicos:

- Promover la cooperación entre las Autoridades Marítimas de la región a través del intercambio de información y documentación para poner en práctica los convenios internacionales de la OMI, y en especial, el intercambio de información sobre la reglamentación nacional de cada país para facilitar la aplicación de tales convenios de manera uniforme.
- Integrar esfuerzos e intercambiar experiencias con vistas a hacer más efectiva la puesta en práctica de los convenios internacionales sobre seguridad marítima, contaminación y protección del medio ambiente marino, protección marítima del buque y de las instalaciones portuarias, formación y titulación de la gente de mar embarcada en los

buques y facilitación del tráfico marítimo, transporte de pasajeros y telecomunicaciones marítimas.

- Promover la cooperación regional entre las escuelas náuticas y centros de formación de oficiales mercantes y personal marítimo, a fin de aprovechar al máximo la infraestructura existente, mejorar el nivel académico y ampliar el horizonte de educación de los alumnos incluyendo temas de seguridad marítima y contaminación marina.
- Promover la preparación de los países para enfrentar derrames de hidrocarburos y el establecimiento de mecanismos que faciliten la cooperación y coordinación regional, en casos de grandes derrames y emergencias de contaminación marítima en la región.
- Promover la simplificación de la documentación naviera.
- Promover la aplicación de las resoluciones adoptadas en las reuniones regionales que organicen las Autoridades Marítimas

II.A.1.g.(2) Red Operativa de Cooperación Regional de las Administraciones Marítimas de Centro América (ROCRAM - CA)

La ROCRAM CA tiene una Secretaría General: Comisión Centroamericana para Transporte Marítimo (COCATRAM) con base en Nicaragua.

La Estrategia Marítima de la ROCRAM CA comprende:

- Las tareas y acciones para orientar los procesos sobre seguridad y protección marítima,
- Formación y titulación de la gente de mar,
- Protección del medio ambiente,

- Aspectos jurídicos y de facilitación naviera,
- Y lo que considere cada Organización, teniendo presente los Convenios Internacionales adoptados en el marco de la OMI.

II.A.1.h ¿Por qué la OMI decidió trabajar conjuntamente con la ROCRAM?

Los grupos de cooperación regional son muy importantes. Los mares no tienen límites físicos entre zonas territoriales o económicas de cada país, así que es importante que los países trabajen juntos en asuntos que impacten los océanos, tales como la prevención de contaminación, líneas de envío, etc. Entonces como se puede observar, la OMI siempre busca trabajar en lugares donde ya existen grupos regionales y además fomenta la creación de los mismos. (Brown)

II.A.2 CPPS (COMISIÓN PERMANENTE DEL PACÍFICO SUR)

La CPPS fue creada el 18 de agosto de 1952 por un acuerdo entre Chile, Ecuador y Perú. A la cual Colombia se adhirió en 1979. De acuerdo a lo establecido el 14 de enero de 1966 en el Convenio de Paracas, Perú; es persona jurídica de derecho internacional. El miembro ejecutor, coordinador y promotor es la Secretaría General. La cual también cumple como tiempo la Secretaría Ejecutiva del Plan de Acción para la Protección del Medio Marino y Áreas Costeras del Pacífico Sudeste. El Plan de Acción para la Protección del Medio Marino y Áreas Costeras del Pacífico Sudeste fue aprobado en 1981 a la cual se adhirió Panamá aparte de los estados

miembros. Este plan constituye la base para una fructífera cooperación regional lo cual ha sido promovido por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA).

El vínculo de los Gobiernos con la CPPS se lo hace por medio del Ministerio de Relaciones Exteriores de cada País Miembro. La CPPS es una alianza para reforzar la presencia de los países costeros en dicha área geográfica y su influencia de manera efectiva y coordinada. La función de la CPPS es proponer líneas estratégicas de acción a largo plazo, que conserven el ecosistema en beneficio de la población de sus estados miembros.

II.A.2.a Misión

"Coordinar y fomentar las políticas marítimas de los Estados miembros para la conservación y uso responsable de los recursos naturales y su ambiente en beneficio del desarrollo integral y sustentable de sus pueblos" (CPPS, Mision, 2015)

II.A.2.b Visión

"Ser un sistema marítimo y una alianza estratégica eficaz en la coordinación de las políticas marítimas de los Estados Miembros, para asegurar en el Pacífico Sudeste un espacio marítimo saludable y resiliente para las generaciones presentes y futuras". (CPPS, Vision, 2015)

II.A.2.c Objetivos

- Impulsar el proceso de identificación, toma de conciencia y coordinación de los intereses que comparten los estados miembros en los asuntos relativos al Derecho del Mar.

- Preservar el medio marino y el ordenamiento de la pesca y aprovechamiento sostenible de los recursos vivos marinos, tanto en las áreas bajo la jurisdicción de los Estados ribereños del Pacífico Sudeste como en la alta mar adyacente.
- Crear Estados competitivos en el ámbito internacional.
- Usar la ciencia como soporte para la formulación de políticas.
- Impulsar a los Estados y sociedad como vectores de cambio.
- Mantener una sociedad informada y consciente del medio ambiente.

II.A.2.d Grupos de trabajo de la CPPS

- Grupo de Trabajo - Tsunamis
- Grupo de Trabajo de "Gestión de Pesca Sostenible y la Conservación de la Biodiversidad de los Recursos Marinos Vivos de Aguas Profundas y los Ecosistemas en las Zonas fuera de la Jurisdicción Nacional."
- Grupo de Trabajo Encargado de estudiar las cuestiones relativas a la Conservación y el Uso Sostenible de la Biodiversidad y sus Recursos Genéticos Marinos Fuera de las Zonas de Jurisdicción Nacional
- Comité Técnico Científico PAR para Tiburones, Rayas y Quimeras (CTC PAR Tiburón)
- Estudio Regional del Fenómeno El Niño en el Pacífico Sudeste – ERFEN.
- Comité Crucero Oceanográfico.
- Grupo de Gestión Marina de la Zona Costera en el Pacífico Sudeste

II.A.2.e Algunas implicaciones económicas de la propuesta

La CPPS cuenta con un espacio físico amoblado de alrededor 500 mts², por lo cual el Estado paga mensualmente cerca de \$6,500 y por los servicios básicos gastan cerca de \$500. En la oficina trabajan aproximadamente 18 personas con un sueldo aproximado de \$400 más 4 diplomáticos con un sueldo aproximado de \$6,500. Con esto generan un gasto operativo mensual de aproximadamente \$40,200. Debido a que el espacio es limitado y necesitan expandirse, están solicitando al Estado un espacio físico de alrededor 1,500 mts².

II.A.3 Actividades de colaboración para el cuidado conjunto de las zonas marítimas entre la OMI y la CPPS

- Capacitación regional en el muestreo y análisis del agua de lastre de Cartagena, Colombia del 31 de julio al 01 de agosto de 2014; Organizado por OMI GloBallast, Dirección General Marítima (DIMAR), Colombia y la CPPS.
- Curso Taller sobre Muestreo y Análisis de Aguas de Lastre a Buques de Tráfico Internacional. La DIMAR (Dirección General Marítima de Colombia) fue anfitrión de este taller que se llevó a cabo en Cartagena de Indias, Colombia en el 2013.
- Basura Marina en la Región del Pacífico Sudeste: Una revisión del problema. Esta revisión se llevó a cabo en la ciudad de Guayaquil en el 2007.

CAPÍTULO III

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

III.A Oficina Regional de la OMI en el Caribe y su Huella en Latinoamérica: Resultados

Tener presencia regional puede ayudar en el planeamiento, entrega y coordinación de asistencia técnica de la OMI en proyectos de la región. A continuación se detallan algunas actividades desarrolladas durante el 2013:

III.A.1 Caribe

El RMA (Regional Maritime Adviser) en español: Asesor Marítimo Regional, facilitó las siguientes actividades de desarrollo de capacidades de la oficina regional de la OMI:

- Senior MARAD (Senior Maritime Administrators Workshop) en español: Taller para Administradores Marítimos Seniors.
- Seminario regional para facilitar el tráfico marítimo con énfasis en la facilitación del comercio.
- Taller regional para realzar la conciencia sobre las Enmiendas de Manila del 2010 en la STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) en español: Convención Internacional sobre Normas de

Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar Taller Regional sobre Planes de Auditoría.

- Y por último, el RMA informó a las partes interesada de la región sobre el Código 2011 para la implementación obligatoria de instrumentos de la OMI. El RMA junto al Senior MARAD, también mostro apoyo al HLS (High-Level Symposium), en español: Simposio de Alto Nivel, de Ministros responsables del Transporte Marítimo.

El RMA facilitó la finalización de un estudio piloto para aumentar envíos marítimos de corta distancia en el Caribe a través de embarcaciones que usaran Gas Natural Licuado (LNG, por sus siglas en inglés) como combustible. Los resultados del estudio piloto proveyeron a los operadores de trasbordadores de Trinidad y Tobago con un historial de datos como soporte de decisiones y análisis detallados de casos de negocios. Adicionalmente, el estudio sirvió como guía para otros seguidores potenciales e implementadores tempranos como combustible.

El RMA representó a la OMI en otros eventos de la región como: Conferencia sobre el Desarrollo Sustentable en Latinoamérica y el Caribe: seguimiento a la Agenda de Desarrollo de las Naciones Unidas, Conferencia Regional sobre la Protección a Personas Vulnerables en Flujos Mixtos de Migración – Promocionando Cooperación e Identificación de buenas prácticas organizado por la IOM (Organización Internacional para la Migración) y el UNHCR (Alto Comisionado de las Naciones Unidas para Refugiados).

III.A.2 Latinoamérica y el Caribe: visión regional 2013

1. Las actividades del ITCP (Programa de Cooperación Técnica Integrada) para Latinoamérica y la Región del Caribe se siguen desarrollando durante el 2013 con el apoyo de socios regionales de la OMI, COCATRAM y SECROGRAM. Posteriormente, más apoyo fue brindado a las actividades de cooperación técnica en la región a través de acuerdos entre los representantes de Argentina, Brasil, Chile, México, Perú, España, Uruguay y Venezuela.

2. Los acuerdos entre asociados no solo mostraron un impacto notable en la implementación efectiva de actividades del ITCP, sino que también contribuyeron al acercamiento armonizado de la región. El rol del RMA de la OMI para el Caribe también facilitó y promovió la implementación de un sinnúmero de actividades en la región del Caribe.

3. Los objetivos de protección del medio ambiente marino, cubrieron en el 2013 un rango de temas y actividades para la implementación del MARPOL anexos I y V sobre entrenamientos y desarrollo de planes de contingencia. Un taller y convención fue brindada para la ROCRAM-CA y países del Caribe en cuanto al régimen de compensación para la contaminación internacional por petróleo.

4. Programas de entrenamiento en seguridad marítima fueron impartidos en la Convención STCW en español: Estándares de Entrenamiento, Certificación y Guardias. Un taller fue facilitado por Senior MARAD junto al HLS para la región del Caribe a la cual asistió el Secretario General.

5. Un estudio de viabilidad para convertir el curso de CASIT (Entrenamiento para Inspectores de Embarcaciones del Caribe) en un aprendizaje vía internet o herramienta de aprendizaje a distancia, la cual fue iniciada en 2012 y fue concluida exitosamente en el 2013. (OMI)

Tabla 1 Resumen de cumplimientos en Latinoamérica y el Caribe 2013

Actividades	2013
Asesoramiento/misiones de asesoría	2
Eventos Nacionales de entrenamiento	6
Eventos Regionales de entrenamiento	10
Otras actividades	4
Aprendices/Becarios	
Aprendices en eventos de entrenamiento auspiciados por la OMI	497
Becarios (Aprendices en instituciones de entrenamiento OMI fundadas por la OMI)	4
Otros Becarios	9
Otros	
Oficiales estratégicos	88

Fuente: Reporte Anual 2013 de la OMI sobre el Programa de Cooperación Técnica Integrada. Sesión #64, agenda ítem 3, 08 de abril de 2014

Tabla 2 Programas de apoyo para el desarrollo marítimo: Latinoamérica y El Caribe

Programas de apoyo para el desarrollo marítimo: Latinoamérica y El Caribe					
Actividad	2013	Ubicación	Resumen	Países Participantes	# Participantes
Curso de entrenamiento regional sobre MARPOL anexos V y VI	Jun	Valparaiso, Chile	Los participantes adquieren una mayor comprensión de la aplicación del Convenio Marpol anexos V y VI , y recibieron información actualizada sobre la recepción de la basura, instalaciones de las instalaciones portuarias de recepción y de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques . Fue compilado una lista de las actuales instalaciones portuarias de recepción de la región.	Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela	34
Taller regional sobre el régimen de compensación de la contaminación petrolera internacional	Ago	Barranquilla, Colombia	Los participantes adquirieron una comprensión de la importancia y los beneficios de ser parte de los instrumentos internacionales de régimen de compensación de la contaminación por hidrocarburos, y se actualizaron en los aspectos prácticos de su aplicación . Se discutió el papel de las organizaciones que participan en la responsabilidad y la indemnización revisados. Discusión celebró en temas emergentes relacionados.	Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela	37
Seminario regional sobre el tráfico marítimo , con énfasis en la facilitación del comercio	Abr	Lima, Peru	Los participantes familiarizados con el Convenio de Facilitación , el concepto , los procesos y procedimientos relacionados con el uso del intercambio electrónico de datos y la implementación de la ventanilla única en el transporte marítimo . Se celebraron debates sobre las implicaciones de la aplicación con respecto a la legislación nacional.	Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela	
Curso regional de capacitación para instructores de simulador	Oct	Catia La Mar, Venezuela	Los participantes adquirieron un mayor conocimiento de los programas de capacitación actualizados, así como mejora de los conocimientos, las habilidades y competencias de los formadores directamente responsables de la educación y la formación de la gente de mar . La aplicación efectiva del Convenio de Formación por las administraciones marítimas y centros de formación en la región promovida.	Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela	31
Curso regional de capacitación sobre el Código IGS auditoría	Sep	Buenos Aires, Argentina	Los participantes adquirieron una mayor comprensión de los principios de la auditoría de cumplimiento con el Código IGS y una mayor conciencia de las responsabilidades de las Partes en el Convenio SOLAS 1974 para asegurar su aplicación efectiva.	Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela	37

Fuente: Fuente: Reporte Anual 2013 de la OMI sobre el Programa de Cooperación Técnica Integrada. Sesión #64, agenda ítem 3, 08 de abril de 2014

III.B Apertura del estado ecuatoriano conforme a sus intereses marítimos y la necesidad de trabajo conjunto con los organismos de desarrollo marítimo internacionales

Ecuador es un país con acceso al mar, lo que define su actividad comercial con un nivel de exportaciones vital para su economía, la investigación marina, tecnologías marítimas e innovaciones, pesca y turismo marítimo, entre otras tiene un escenario positivo para mantener un crecimiento económico nacional. Esto significa que sobre sus hombros existe una gran responsabilidad para la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino.

“La diversidad de los sectores marítimos y el gran interés compitiendo en este sector, implican que el Estado ecuatoriano considere la política marítima como una cuestión estratégica que requiere un fiable marco jurídico y entablar la colaboración necesaria con los organismos internacionales referidos al tema.” (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo: Guía para la formulación de políticas públicas sectoriales, 2011)

Luego de un breve estudio del entorno institucional y político del Ecuador, hemos observado que Ecuador se caracteriza por abrir las puertas a todos y mostrar apoyo a entidades que busquen unificar esfuerzos para un mejor desarrollo de la región.

Ecuador es un país amigable a la coordinación regional y esto lo ha demostrado a través de dos claros ejemplos: es sede de la UNASUR (Unión de Naciones Sudamericanas) y sede permanente de la CPPS.

El edificio “Nestor Kirchner”, sede de la UNASUR, está localizado en la zona de San Antonio de Pichincha, una población 12 kilómetros al norte de Quito. Ecuador invirtió 43,5 millones de

dólares en la estructura, la misma que fue inaugurada el 5 de diciembre de 2014. Mientras que la sede de la CPPS se logró establecer definitivamente en Guayaquil, en el 2002.

Adicional a todo lo ya mencionado, Ecuador cuenta con un presidente que ha logrado brindar estabilidad al país y que además aparentemente busca mantenerse en el poder, por ende, todos los planes que sean propuestos durante su gobierno estarán con buena posibilidad de cumplirse.

III.C OBSERVACIONES PARA EL PLAN DE COLABORACIÓN CONJUNTA ENTRE LA OMI, CPPS Y EL ESTADO ECUATORIANO.

Las interrelaciones entre los citados organismos gubernamentales internacional (OMI) y regional (CPPS) marcha hacia adelante en el avance de la globalización, el uso cada vez mayor de los recursos bióticos y abióticos, la contaminación del medio marino y el cambio climático requieren un enfoque de política que establece un equilibrio entre los intereses económicos, ecológicos y sociales, por lo que es indispensable una colaboración más activa con la propuesta de esta investigación sobre la creación de una oficina regional de la OMI, en la CPPS.

Los fines básicos de una política de este tipo son la integración, la interacción y la innovación. Esto requiere una estrategia de integración que garanticen todos los proyectos marítimos y las políticas nacionales y sectoriales, y que adecuadamente reconcilia los intereses económicos, sociales y ecológicos.

La interacción percibida como un principio que esté acorde con la interdependencia del transporte marítimo garantice temas para una mejor cooperación entre todos los operadores

marítimos a nivel nacional, regional, y con las diferentes asociaciones de interesados, la investigación y la industria, a través de formas de estructuradas de diálogo y comunicaciones, que organiza la vinculación entre los niveles políticos con el objetivo de representar efectivamente los intereses de Ecuador a nivel regional en el Pacífico Sur y a nivel mundial.

Con la innovación a través de la investigación y el desarrollo, como un principio que hace una significativa contribución a la mejora de la competitividad, reparaciones de daños ecológicos y así lograr los objetivos de adaptación y mitigación de los efectos del cambio climático, por ejemplo, reducción de las emisiones ocasionada por los buques. De esta manera, la voluntad de innovación marítima convertida, junto con la ordenación del territorio en una actitud proactiva de instrumento para evitar o mitigar un conflicto de objetivos y usos, de manera que, es fundamental, que la ya existente cooperación entre la CPPS, con el Ecuador, se vea alimentada con los aportes de la OMI, siendo que, además, el Estado ecuatoriano ya es parte firmante de la CONVEMAR y demás instrumentos legales relacionados a los aspectos marítimos de la ONU, como ente regulador internacionalmente, y reconocido dentro de la legislación nacional.

III.D Informe de la encuesta dirigida sobre la Creación de una Oficina Regional de la OMI en la sede de la CPPS en Ecuador

Entre marzo y abril de 2015, se realizó una encuesta dirigida a prestigiosos y destacados miembros de la comunidad marítima del Ecuador, ampliamente reconocidos por su labor tanto en el sector público como privado, así como en el académico.

El objetivo de la encuesta fue determinar el grado de aceptación y de necesidad que tendría una oficina regional de la OMI en la sede de la CPPS en Ecuador. El texto de la encuesta se incluye como “Anexo 5”. Hemos identificaron 27 destacadas personalidades del sector marítimo ecuatoriano y además miembros de entidades en relación directa con la OMI cuyo listado se presenta en la siguiente tabla. A 25 de ellos se les envió la solicitud de diligenciamiento de la encuesta vía correo electrónico, mientras que a los dos restantes se le entrevisto personalmente. El “Anexo 6” Contiene el texto del correo enviado.

Tabla 3 Listado de personas encuestadas

Nombre	Cargo	Respuesta
Ing. Ximena Salvador	Directora de Puertos, Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial	Si
Sr. Fernando Felix	Coordinador Técnico Regional Plan de Acción para la Protección del Medio Marino y Áreas Costeras del Pacífico Sudeste, CPPS	No es experto en el tema.
Sra. EstefaníaTello	Segunda secretaria, Embajada del Ecuador en Reino Unido	Remite a la Subsecretaria de Organismos Multilaterales del Ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador
Valm Milton Lalama F.	Director Ejecutivo, CAMAE	Si
Capitán José Díaz Acosta	PermanentRepresentative (a) to IMO, Embajada del Ecuador en Reino Unido	Si
CN Julian Reyna	Secretario General, CPPS	Si
Dra. Marcia Guime	Doctora de buque, Marina Mercante	Si
Ing. Enrique Brito	Gerente General, ECUAESTIBAS	Si
CPFG-EM Vicente JacomeAvila	Armada del Ecuador	Si
Ing. Xavier Borja	Jefe de máquinas, Inspector MARPOL	Si
Ing. Xavier Huerta	Gerente General, STOREOCEAN S.A.	No

Sra. Iliana González	Directora Ejecutiva, ASOTEP	No
Ing. Juan Unamuno	Profesor UPACIFICO	Si
CPNV (SP) Rene Narváez	CONTECON	Si
Ing. José Chamorro	Subsecretario de puertos y transporte marítimo y fluvial	No
Ing. Alfredo Ochoa	Gerente de operaciones, ANDINAVE	Si
Blgo. Mario Palacios	Profesor UPACIFICO	Si
Capitán Fabián Garcés	Capitán de buque petrolero, Marina Mercante	Si
Ing. Juan Jurado	CAMAE	Si
CPNV-EM Pablo Ron	Capitán de Puerto, Capitanía de Guayaquil	No
Prof. Ruben Mazón	Profesor UPACIFICO	Si
Tnte(SP) Christian Gomezjurado	Jefe de Seguridad Integral, Andipuerto	Si
CPNV (SP) Galo Garzón	Profesor UPACIFICO	Si
CALM Carlos Albuja	Director Nacional, DIRNEA	Si
Alférez de Fragata Andrea Añazco	Armada del Ecuador	Si
Ing. Fausto López	Gerente de Planta Ecuagran S.A	Si
Capitán Marco Carrillo	Practico, Marina Mercante	Si

Como se observa en la tabla 3, las entidades a las cuales pertenecen o pertenecieron los encuestados seleccionados son del sector público y privado marítimo, nacional e internacional. Asimismo, los encuestados han sido funcionarios del más alto nivel posible entre ellos varios directores o cabezas de las mismas entidades.

III.D.1 Interpretación de Resultados

Se recibieron 22 respuestas por correo electrónico y 1 entrevista personal de las 27 encuestas enviadas, es decir que respondieron el 85,18 % de los consultados. De las 22 respuestas dos indicaron su imposibilidad de diligenciar el documento: el Dr. Fernando Félix, Coordinador del Plan de Acción para Protección del Pacífico Sudeste, de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, por considerar que “no es experto en el tema” y la Sra. Estefanía Tello, Segunda Secretaria en la Embajada del Ecuador en Reino Unido, quien redirigió la encuesta a la Subsecretaria de

Organismos Multilaterales del Ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador se comprometió a diligenciarla más adelante, pero hasta la fecha no se ha recibido respuesta alguna. Adicional a ello, 4 personas no respondieron a los correos enviados, entre ellos el Comandante Ron de la Capitanía de Guayaquil, Ing. José Chamorro Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, Sra. Iliana González Directora Ejecutiva de ASOTEP y el Ing. Xavier Huerta Gerente General de STOREOCEAN S.A.

CAPÍTULO IV

PROPUESTA, ANÁLISIS, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

IV.A OFICINA REGIONAL DE LA OMI EN LA CPPS EN ECUADOR

La investigación marina y la industria marítima están abiertas a nuevas perspectivas para el empleo, y no sólo en las regiones costeras. Una economía globalizada es inconcebible sin un desarrollo marítimo eficiente y amigable con el medio ambiente; numerosas especies y hábitats marinos ya están en riesgo, algunos de ellos incluso antes de que sean descubiertos y registrados. Para preservar estas especies y hábitats, en particular, es imperativo que se establezcan áreas protegidas, preservando y cuidando el medio ambiente. (Konrad Adenauer-Stiftung S.A, Políticas energéticas y medio ambiente, 2011 25)

Más y más gente está utilizando las costas como lugares para vivir, y cada vez con mayor intensidad. El medio marino atrae mucho más al turista cuando está lo más intacto posible, aumentando la calidad de vida de sus habitantes y, en particular, generando desarrollo en la industria del turismo en las regiones costeras. (Lighthouse Foundation 54)

IV.A.1 Razón de inexistencia de una oficina regional de la OMI en Sudamérica

Cuando se habló de establecer presencia regional de la OMI en 1990, se acordó respecto a Latinoamérica en vista de que la OMI ya tenía una relación amena y fructífera con las redes marítimas regionales de ROCRAM y ROCRAM-CA, establecer una oficina regional en centro américa podría abarcar toda Latinoamérica hasta la creación de los mecanismos regionales de coordinación dentro de los secretariados de las dos redes. Para ROCRAM, su institución homóloga sería la administración marítima del país que ejerza las funciones de secretariado de la red. Para ROCRAM-CA, su institución homóloga sería su secretariado permanente el cual es sostenido por la COCATRAM, con su sede en Managua, Nicaragua.

Por ende el mecanismo de cooperación regional fue un factor importante. Así que se decidió tener una oficina marítima regional de la OMI en el Caribe. (Entrevista Natasha Brown, OMI)

IV.A.2 Funciones

Los Coordinadores Regionales y el Consejo Marítimo Regional de la CPPS tienen como requisito el cabal cumplimiento de los deberes y responsabilidades. Al aperturarse una oficina regional de la OMI en la CPPS en Ecuador, se tomarían como referencia las funciones a las cuales se acatan las otras oficinas regionales en el mundo. Para ello, se detallan a continuación algunas funciones descritas por la Sra. Natasha Brown, funcionaria de la OMI:

- Identificar necesidades y prioridades en conjunto con países relevantes, instituciones o redes para que sean revisados por la OMI para que posteriormente se tome en cuenta su

integración con el ITCP (Integrated Technical Cooperation Programme) en español: Programa de Cooperación Técnica Integrada.

- Planear, coordinar y asegurar la entrega de actividades de asistencia técnica de la OMI a sus respectivas sub-regiones.
- Cooperar en programas de desarrollo de capacidades para lograr la ejecución de proyectos marítimos a nivel nacional y sub-regional.
- Promover la competencia técnica, experiencia y ventaja comparativa de la OMI durante la formulación del CCA (Common Country Assessment) en español: Asesoramiento a Países Comunes y la UNDAF (United Nations Development Assistance Framework) en español: Marco de Asistencia para el Desarrollo de las Naciones Unidas; los cuales son financiados por patrocinadores bilaterales y multi-laterales como el UNDP (United Nations Development Program) en español: Programa de Desarrollo de las Naciones Unidas.
- Promover el anclaje entre el ITCP (Integrated Technical Cooperation Programme) en español: Programa de Cooperación Técnica Integrada y las MDGs (Millennium Development Goals) en español: Objetivos de Desarrollo del Milenio, en sus respectivas sub-regiones.
- Asistir en la identificación de potenciales fuentes de financiamiento a niveles nacionales, bilaterales y multi-laterales.
- Identificar, establecer y mantener los trabajos conjuntos con instituciones gubernamentales y no gubernamentales, sociedades civiles y el sector privado en sus respectivas sub-regiones que tratan con la OMI y otros asuntos marítimos.

- Implementar actividades ITCP para las respectivas sub-regiones asignadas por la sede de la OMI.
- Representar a la OMI a nivel nacional y regional cuando existan reuniones o cuando sea requerido por la sede de la misma.

Cabe recalcar que la OMI no es una entidad operativa de control, de hecho, es una entidad de asesoramiento, por ende, casi nunca se involucra en incidentes alrededor del globo. Sin embargo, de existir un incidente en un país y este solicitase ayuda internacional entonces la OMI interviene y brinda ayuda como por ejemplo investigadores especializados o equipos de rescate para derrames de petróleo.

IV.B ANÁLISIS

¿Justifica la creación de una oficina de la OMI para controlar de manera más concreta las normativas de la región?

Gracias a la investigación realizada se ha podido determinar que existen varias entidades cumpliendo funciones similares en pro del medio ambiente, control marítimo, cumplimiento de normativas, entre otras. La legislación nacional, a través de la constitución y el plan del buen vivir, sustentan y apoyan el accionar de las entidades marítimas como son los puertos, las capitanías, etc. ¿Pero cuál es el problema? Nuestro medio ambiente ha sido afectado varias veces por errores y falta de conocimiento de las leyes y normativas ya establecidas por la OMI, tal como lo hemos descrito en la parte de la problemática, además de otros ejemplos de los países que conforman la CPPS como lo es Chile: “En 2011 se produjo la mayor cantidad de derrames tóxicos en el mar del último quinquenio. La información recabada por el Instituto Nacional de

Estadísticas, también muestra que en 2008 fue el año en que se arrojó mayor cantidad de litros de contaminantes al Pacífico, tras un derrame ocurrido en Ventanas, Región de Valparaíso, en Chile”. (Rojas)

Aunque existen entidades a cargo de cumplir la ley, lastimosamente no están bien capacitados o desconocen de los procedimientos a seguir cuando surge una emergencia además de la falta de presupuesto del gobierno, todo esto ha causado daños irreversibles a nuestras costas y nos seguirá afectando hasta que exista una entidad que se encargue directamente de todos estos inconvenientes y que dicha entidad tenga el apoyo internacional de la OMI para poder regular esas anomalías. Al establecerse una oficina regional de la OMI, se aconsejará y se propondrá redistribuir funciones específicas a todas las entidades marítimas nacionales, de tal manera que cada institución se pueda enfocar en un solo objetivo macro que vaya de la mano con los objetivos de las demás instituciones pero que al mismo tiempo no se repitan funciones u objetivos entre entidades. Existiendo una oficina regional de la OMI, también existiría una asesoría para una mejor planificación en cuanto a capacitación a todo el personal del área marítima, determinando cuales son las funciones y objetivos a cumplir de cada sector, de tal manera se podrían evitar gastos innecesarios, enfocar y distribuir eficientemente el presupuesto gubernamental o privado direccionado al ámbito marítimo.

¿Se cuenta con la infraestructura y personal calificado?

En la actualidad no existe suficiente personal calificado para dicho proyecto. Cabe recalcar que en general, el personal ubicado en puestos relacionados con tema OMI, tienen poco conocimiento del mismo. Esto se pudo determinar mediante las encuestas realizadas a directivos de las instituciones marítimas en las cuales se abstenían de realizar la encuesta o responder las

preguntas. Desde 1987 hasta 2013 se han graduado 15 personas de nacionalidad ecuatoriana de la Universidad Marítima Mundial de Malmo en Suecia, dándonos un promedio de aproximadamente un graduado cada dos años. Considerando que 15 graduados dentro de 26 años ya representa una cifra sumamente baja, en si no todos los graduados se desempeñan en funciones marítimas. En cuanto a infraestructura, ya existe una oficina de la CPPS en Ecuador en la cual se recomendaría que funcione la oficina de la OMI junto a esas instalaciones.

¿A quién beneficiaría esta oficina regional?

Beneficiaria en primera instancia, de manera macro, a Sudamérica puesto que tendríamos una comunicación directa con las oficinas centrales de la OMI en Londres. De tal manera, ya no se dependería de la ROCRAM para capacitaciones, cursos, etc.; aunque la ROCRAM no es una entidad oficial y su apoyo no es suficiente para Sudamérica, igual se continuaría con el apoyo a la labor de la ROCRAM. En segunda instancia, beneficiaria a la CPPS y los países que la conforman. Dos entidades trabajando conjuntamente para lograr un mismo objetivo es mejor que una entidad tratando de hacerlo por sí misma. Partiendo de ello, la OMI y la CPPS tienen objetivos en común, siendo uno de ellos la protección del medio ambiente marino por ejemplo. Al unificar esfuerzos, optimizarían el tiempo y los recursos para llegar al cumplimiento cabal de sus objetivos, tal como se muestra en los proyectos conjuntos que tienen la CPPS y la OMI como son GLOBALLAST y SPINCAM. En tercera instancia, esta oficina regional beneficiaria a la OMI misma, porque su participación y su presencia sería más activa en Sudamérica y tendría mucha más cooperación en esta región.

¿Dónde estará ubicada esta oficina?

La oficina regional de la OMI se ubicaría junto a la oficina permanente de la sede la CPPS que está ubicada en la Av. Carlos Julio Arosemena, Km 2.5, Edificio CLASSIC, piso 2, frente a la Puerta 1 del Complejo Albán Borja en Guayaquil, Ecuador. Basándonos en el Artículo 1 del “Addendum al Convenio de Privilegios e Inmunidades entre el Gobierno de la República del Ecuador y la Comisión Permanente del Pacífico Sur”, firmado en Quito, Ecuador, el 29 de noviembre de 2001, donde se especifica que: “El Gobierno de la República del Ecuador, de acuerdo al compromiso asumido durante la VI Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores de la CPPS, facilitará a la Secretaría General de la CPPS y al Plan de Acción para la Protección del Medio Marino y de las Áreas Costeras del Pacífico Sudeste, un inmueble adecuado para su funcionamiento en la ciudad de Guayaquil, acorde con el desenvolvimiento de las actividades encomendadas a la mencionada Secretaría. Los gastos de mantenimiento y funcionamiento de la Sede, tales como electricidad y agua, servicios de comunicación, como teléfono, fax, telex, etc., correrán de cargo de la CPPS”, podemos decir que la CPPS cuenta con una oficina propia en donde podría entrar en funcionamiento la oficina regional de la OMI.

Cabe recalcar que el puerto de Guayaquil es uno de los más importantes del país y gracias a su ubicación es estratégico a nivel de Sudamérica. Adicional a esto, implantar una oficina regional de la OMI en la CPPS en Ecuador daría la oportunidad de que la CPPS se expanda en Latinoamérica.

¿Está el gobierno o entidades con recursos interesados en apoyar el proyecto?

Hasta ahora no se han dado a conocer entidades o aceptación por parte del gobierno puesto que es una investigación previa para determinar la viabilidad del proyecto. Pero una de las ideas

principales de este proyecto es darlo a conocer con mayor amplitud a las entidades gubernamentales como son el Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Secretaría Técnica del Mar e incluso al primer mandatario de la República. Una vez que se logre la conformidad nacional en Ecuador, se presentaría la idea en una asamblea a los países que forman parte de la CPPS, incluido Panamá puesto que el mismo asiste como oyente a todas las Asambleas de la CPPS y es parte del Plan de Acción de la CPPS en los proyectos SPINCAM y GLOBALLAST aunque no es Estado miembro. Posterior a ello se presentaría el proyecto a la OMI.

¿Qué impacto creará en la región la apertura de esta oficina?

La región se enfocara de una manera más homogénea en las normativas y el cumplimiento de ellas las cuales beneficiaran a nuestros mares. Optimizará el transporte marítimo y se contará con personal capacitado para el cumplimiento de los mismos.

¿Cómo aporta esta investigación a la hipótesis?

Se determina que hace falta la presencia del ente regulador internacional que verifique el cumplimiento de las normativas que benefician nuestros mares. Claramente se puede evidenciar que se desperdician recursos y tiempo entre entidades que repiten sus acciones descuidando otras áreas del ámbito marítimo que también requieren atención. También, se comprueba que con la apertura de una oficina de la OMI se pueden solucionar estos inconvenientes optimizando en el país y en la región las actividades involucradas en el ámbito marítimo nacional e internacional.

IV.C CONCLUSIONES

En el marco del plan de desarrollo marítimo: “El Mar en la Planificación Nacional y las Políticas Públicas” contemplado en el Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017, el Gobierno ecuatoriano está tratando de asegurarse el fortalecimiento, la competitividad, la protección del medio marino, la lucha contra el cambio climático y la salvaguarda de los intereses de los que dependen la industria marítima y los que viven en la costa, son componentes integrales de la política marítima nacional, con lo que se plantean los principios básicos para una política de este tipo con el carácter de la integración y la innovación.

Siendo así y, dentro de la investigación, habiendo examinado los argumentos para la propuesta de la creación de una oficina de la OMI en la Secretaría General de la CPPS, con el objetivo de optimizar la colaboración entre la OMI en la CPPS, para beneficio del Estado ecuatoriano, de los demás Estados parte de la CPPS y de Sudamérica, se dejan planteados, los principios y las prioridades de la política en la cual se podrían desarrollar este hecho, creando los escenarios necesarios para ello.

La normativa nacional ecuatoriana contiene un compendio de acuerdos internacionales pertinentes a los mares y océanos, así como directrices y medidas que el país ha asumido y dentro de la esfera internacional, además de las estrategias, los programas, los eventos regulares, los proyectos, estudios y bancos de datos sobre el tema marítimo. Por lo tanto, la arquitectura de la política marítima integrada muestra transparentemente, la intensión de un crecimiento conjunto del Ecuador y de los demás miembros regionales de la cuenca compartida del Pacífico sur, por lo que es vital la cabal implementación de los programas de la OMI y de la CPPS que de hecho se encuentran cubiertos dentro del marco general de la CONVEMAR, y de esta forma

pueden ser asimilados armónicamente a propuesta de la creación de una oficina de la OMI, en la sede de la Secretaría General de la CPPS, en Guayaquil, Ecuador, de beneficio para todos los países de Sudamérica.

La CONVEMAR y la legislación nacional y regional no se encuentran en total armonización. Si bien existe la Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, su accionar no es suficiente en cuanto a seguridad marítima debido a que todavía existen casos de piratería y los recientes accidentes marítimos en Galápagos antes mencionados afecta gravemente al ecosistema de toda nuestra región. En cuanto a protección medioambiental marítima, falta más control en lo que se refiere a contaminación acuática.

Ecuador es uno de los países signatarios de la OMI y como tal se pide que los países firmantes tengan que realizar leyes y ajustar su marco jurídico dentro de los lineamientos de cada código o convenio que se haya elaborado. Ecuador ha realizado varias resoluciones pero pocas leyes al respecto, lo cual no respalda adecuadamente la cabal implementación los convenios de la OMI ni de la CPPS. Adicional a ello, creando concientización y educando a las personas, se ayudará y fortalecerá el trabajo conjunto entre la OMI y la CPPS.

La tendencia ecuatoriana es hacia un mal entendido nacionalismo, que considera la cooperación con instituciones internacionales como una pérdida de soberanía. Aunque existe la posibilidad de que una presencia directa de la OMI en el país sea vista como intervencionismo y/o interferencia por algunas instituciones locales con funciones ambiguas y redundantes, se concluye que es óptimo crear una oficina regional de la OMI en la sede de la CPPS en Ecuador, pues como hemos mencionado ya, se debería hacer énfasis en unificar esfuerzos y formar una comunidad marítima sólida que vele por el buen desarrollo del transporte marítimo sin afectar el cuidado del medio ambiente.

IV.D RECOMENDACIONES

Presentar los resultados de este proyecto de investigación a las instancias competentes del gobierno del Ecuador con el propósito de que lo analice y consideren su puesta en práctica.

En segunda instancia, que Ecuador como Estado miembro de la CPPS, a través del Presidente de la Sección Nacional Ecuatoriana de la CPPS, actualmente el señor Embajador German Ortega, lo presente ante una Asamblea General de la CPPS junto con un borrador de la resolución para la aprobación de parte de los demás países miembros de la CPPS (Colombia, Chile y Perú).

De ser aprobada dicha resolución, como tercera instancia estaría plantear a la OMI que los Estados parte de la CPPS en conjunto están interesados en albergar una oficina regional de la OMI en la sede de la Secretaría General de la CPPS en Guayaquil.

Por último, hacer un artículo, en conjunto con nuestro tutor, en el cual se hable sobre los resultados de este estudio para que con su publicación en la Revista Carácter, de la Universidad del Pacífico, se pueda dar a conocer el tema a todos los posibles interesados, incluidos los demás miembros del Gobierno del Ecuador.

BIBLIOGRAFÍA

- Act, Harter. «Stipulations relieving from liability for negligence .» Washington, 1893. 190, 196.
- Asamblea Nacional del Ecuador. Adhesión del Ecuador a la CONVEMAR. Quito, 2012.
- Brown, Natasha. Interview. Cindy Lopez Jessica Munoz. Trans. Cindy Lopez Jessica Munoz. 11 02 2015.
- CEPAL. «Integración Regional .» Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2010): 17.
- Coello, S. «Propuesta de política costera del Ecuador.» 2008.
- Comisión Permanente del Pacífico Sur. Santiago, 1952. 4,5 .
- Comisión Permanente del Pacífico Sur. Declaración de Santiago. Santiago, 1979.
- Comisión Permanente del Pacífico Sur. “Marine Litter in the Southeast Pacific Region.” Guayaquil: Comisión Permanente del Pacífico Sur, 2007. <http://cpps-int.org/cpps-docs/pda/biblioteca/programas/marine_litter_2006.pdf>
- Comité científico para problemas del medio ambiente. «Cambio climático y biodiversidad.» 2012.
- Competencias de la sala de controversias. Bahía Montego, 1982.
- CONVEMAR. Competencia. Bahía Montego, 1982.
- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar. «Resolución 2749.» Nueva York, 1970. 22.
- Convención de las Naciones Unidas sobre los derechos del mar. «Tercera conferencia.» Bahía Montego, 1982. 36, 37.

- Convenio Constitutivo. «Conferencia Marítima de las Naciones Unidas.» Londres, 1948, 1954. 28, 33, 38, 43.
- Convenio Internacional para prevenir la contaminación de los buques. Nueva York, 1973, 1978. 76, 81.
- Córdova, Gabriela. Clasificaciones de industrias y competitividad, aplicadas a la economía ecuatoriana. Banco Central del Ecuador. Quito, 2000.
- Dardaine, Mauricio López. «La OMI y el cambio climático.» Ambiente y Comercio (2012): 2.
- De la zona económica exclusiva. Bahía Montego, 1982.
- «Declaración de la misión de la OMI.» Ginebra, 1948. 23.
- Decreto Ejecutivo 990. «Crea el Comité Interinstitucional del Mar.» Registro Oficial No. 617. Quito, s.f. 1, 2.
- El Universo. www.eluniverso.com. 31 de 01 de 2015. 10 de 02 de 2015.
<<http://www.eluniverso.com/noticias/2015/01/31/nota/4502411/coe-pide-declarar-emergencia-ambiental-galapagos-buque-encallado>>.
- Explotación y explotación de los fondos marinos. 1982.
- Henderson, S. Programa de conservación marina y costera . Quito, 2012.
- Hernández, Patricio. Evaluación y observancia de los Convenios del Plan de Acción para la protección del medio marino y las áreas costeras del Pacífico sudeste y sus instrumentos. PROYECTO. Quito, 2008.
- IMO-Secretariat. Reunion Regional Proyecto Asociaciones GloBallast, Proyecto # (XB/0102-02-18-02-2270 and XB/0102-01-03-02-2270). Cartagena, 2014.

- Konrad Adenauer-Stiftung S.A. Políticas energeticas y medio ambiente. Trimestral. Buenos Aires, 2011.
- Larruca, Dr. Jaime Rodrigo de. «Seguridad de Buques.» UPC, 2011.
- LighthouseFoundation. Fundación para los mares y el océano. Buenos Aires, 2007.
- M. Cajiao, M.Flores, A. Gonzalez,. «Manual de legislación ambiental para los países del corredor marino de preservación del Pacífico este .»2006.
- Matej,David, et al. “Regional training on sampling and analysis of ballast water.” Reunión Regional Proyecto Asociaciones GloBallast.1 de Agosto del 2014,<
<http://cpps.dyndns.info/cpps-docs-web/planaccion/docs2014/DOCUMENTOS%20GLOBALLAST/Report%20on%20the%20Regional%20training%20on%20Sampling%20and%20Analysis%20of%20BW%20Cartagena.pdf> >
- Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana. «Sistema de Naciones Unidas por acuerdos especiales.» Quito, 2010. 12, 14.
- OMI. «INTEGRATED TECHNICAL COOPERATION PROGRAMME, ANNUAL REPORT ON 2013.»ReporteAnual. 2013.
- OMI, Convenio Constitutivo. «Objetivos de la Organización Marítima Internacional.» Madrid, 1948. 1, Art. 1.
- Organización Maritima Internacional. “OMI Que es.” Organización Maritima Internacional. www.imo.org
- Organización Martitima Internacional, Convenios
https://es.wikipedia.org/wiki/Organizaci%C3%B3n_Mar%C3%ADtima_Internacional#Convenios

- Organización de las Naciones Unidas . «Acta final de la conferencia de las Naciones Unidas sobre los derechos del mar.» Bahía Montego, 1982. 214, 223.
- Organización de las Naciones Unidas. Documento Final de la Cumbre Mundial . Nueva York, 2005.
- Organización de las Naciones Unidas. «III Convención de las Naciones Unidas sobre los derechos del mar.» Nueva York, 1970. 27 - 47, 48.
- Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. Nueva York, 1945. 37, 38.
- Organización Marítima Internacional. «De la organización.» Ginebra, 1948. 24, 80.
- Palacios, Mario. «Beneficios socio - económicos de la integración de Ecuador a la red IBERMAR.» Guayaquil, 2013.
- Patrimonio de Áreas Naturales del Estado. «Biodiversidad terrestre y marina.» Quito, 2009. 15, 17.
- Plan Nacional del Buen Vivir. «Derechos de la naturaleza y sostenibilidad ambiental.» Quito, 2013. 221, 333.
- PNUD. Manual de planificación, seguimiento y evaluación . Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Nueva York, 2009.
- Programa de Cooperación Técnica de la OMI. Nueva York, 1960. 4, 5, 6.
- Registro oficial No. 581, **ORGANO DEL GOBIERNO DEL ECUADOR**
Administración del Sr. Dr. Gustavo Noboa Bejarano Presidente Constitucional de la República, Miércoles 22 de Mayo del 2002
- Reglamento a la Ley especial para la provincia de Galápagos. Decreto Ejecutivo No. 1657. Registro Oficial 358 . Quito, 2000.

- Rojas, Catalina. « En 2011 se produjo la mayor cantidad de derrames tóxicos en el mar del último quinquenio » *La Tercera*. Web. 04 Mar. 2013.
- Salvador, Jorge. «Ecuador irreductible.» Sección Opinion 28 de noviembre de 2008.
- «Sección 2.» Bahía Montego, 1982. 27, 28, 30.
- Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo. «Guía para la formulación de políticas públicas sectoriales.» Quito, 2011.
- Sotomayor, Alberto. Régimen Jurídico del mar. Ed. Academia Interamericana de Derecho Comparado e Internacional. La Habana, 1959.
- Subsecretaria de puertos y transporte marítimo. «Atribuciones y responsabilidades.» Guayaquil, 2013. 3.
- Términos empleados y alcance. Bahía Montego, 1982.
- Tordesillas, Tratado de. «De las leguas de mar.» Sobre territorios Europeos. Madrid, 1494.
- TRIBUNAL DE LOS DERECHOS DEL MAR. Bahía Montego, 1982.
- Zambrano, P. Rivadeneira y M. Gobernanza en las áreas protegidas, Maríñas y Costeras. Quito , 2012.

GLOSARIO

- **O.I.T.:** Organización Internacional del Trabajo.
- **O.M.I.:** Organización Marítima Internacional.
- **O.N.U.:** Organización de las Naciones Unidas.

- **C.N.D.M.:** Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar.
- **G.E.I.:** Gases de Efecto Invernadero.
- **P.I.C.T.:** Programa Integrado de Cooperación Técnica.
- **F.A.O.:** Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura.
- **U.I.T.:** Unión Internacional de Telecomunicaciones.
- **P.N.U.M.A.:** Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.
- **P.N.U.D.:** Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.
- **T.I.D.M.:** Tribunal Internacional del Derecho del Mar.
- **MARPOL:** Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques.
- **O.M.C.:** Organización Mundial del Comercio.
- **C.O.I.:** Comisión Oceanográfica Intergubernamental.
- **O.M.M.:** Organización Meteorológica Mundial.
- **O.H.I.:** Organización Hidrográfica Internacional.
- **C.D.B.:** Convenio sobre la Diversidad Biológica.
- **E.A.E.:** Evaluación Ambiental Estratégica.
- **L.R.I.T.:** Identificación y Seguimiento de Largo Alcance, para buques.

ANEXOS

Anexo 1: Formula para determinar el tamaño de la muestra

Para realizar las encuestas se aplicó la siguiente fórmula extendida para calcular y determinar el tamaño de la muestra:

$$n = \frac{k^2 * p * q * N}{(e^2 * (N-1)) + k^2 * p * q}$$

- N: es el tamaño de la población o universo (número total de posibles encuestados).
- k: es una constante que depende del nivel de confianza que asignemos. El nivel de confianza indica la probabilidad de que los resultados de nuestra investigación sean ciertos.
- e: es el error muestral deseado. El error muestral es la diferencia que puede haber entre el resultado que obtenemos preguntando a una muestra de la población y el que obtendríamos si preguntáramos al total de ella.
- p: es la proporción de individuos que poseen en la población la característica de estudio. Este dato es generalmente.
- q: es la proporción de individuos que no poseen esa característica.
- n: es el tamaño de la muestra (número de encuestas que vamos a hacer).

A continuación se verán los números utilizados para determinar la muestra, es decir el número de encuestas necesarias para resultados óptimos.

N: 50

k: 1.28

e: 10%

p: 0.5

q: 0.5

n: 23 → Numero de encuestas a realizarse

Anexo 2: Encuesta a funcionario OMI

Outlook.com - jessica.muñoz

https://col131.mail.live.com/?tid=cm0K7ZfXKx5BGU9Gw75bRwRg2&fid=flsearch&srch=1&skws=info%40imo.org&sfid=flsent&sdr=4&satt=0

Outlook.com | Nuevo | Responder | Eliminar | Archivar | Correo no deseado | Limpiar | Mover a | Categorías

info@imo.org | Investigation, South America, college students

Carpetas
Bandeja de entrada
Correo no deseado
Borradores
Enviados
Eliminados
Guardados
IMAGENES
Tesis
yeca123_4@hotmail.com
Resultados de búsqueda
Nueva carpeta

Jess MT 10/02/2015
Para: info@imo.org CC: C/vip

Hi, our names are Cindy Lopez and Jessica Munoz. We are "Universidad del Pacifico" college students in Ecuador and we are doing a research about the IMO. We are specifically studying on the possibility of opening an IMO office here in Ecuador with the CPPS (entity which has already been established here in Guayaquil.) We hope you could help us answering a few questions to help us understand more about your organization and how it works:

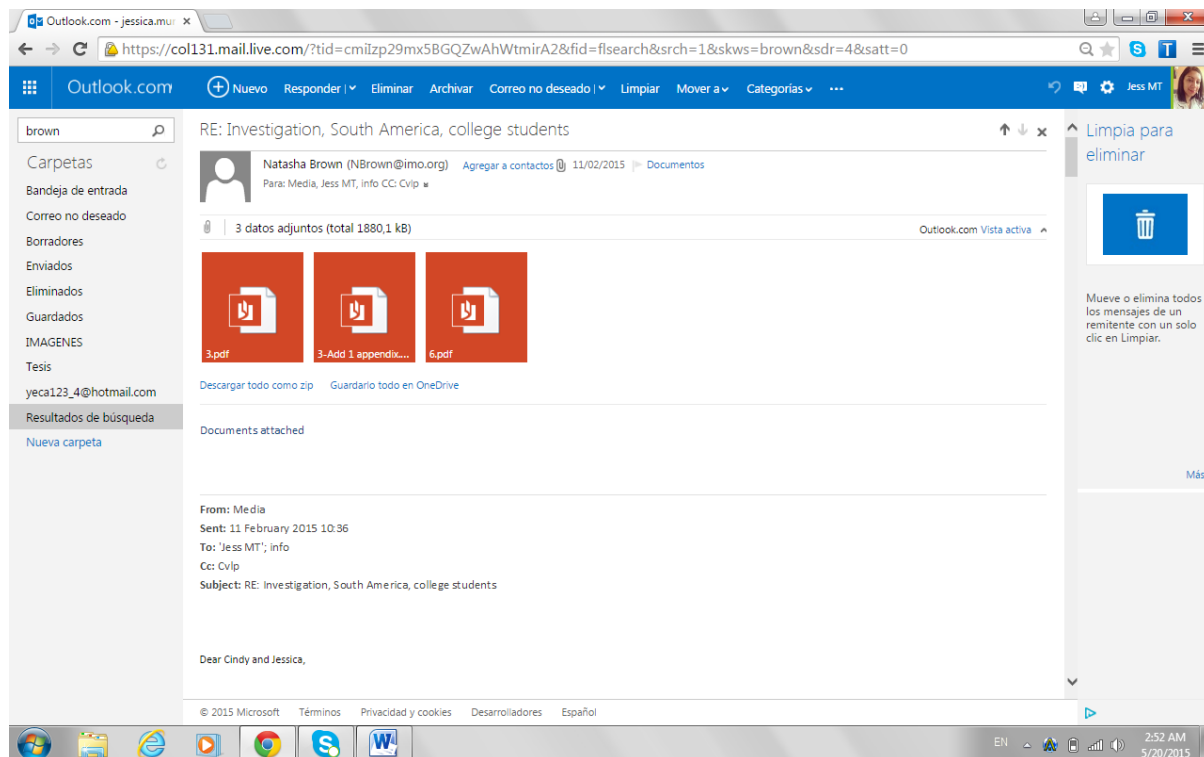
1. Why was the IMO created?
2. Why did the IMO choose to work with the ROCRAM in central america?
3. What does an IMO regional office do?
4. Why isn't there a Regional Presence office in south america?
5. How many cases does the IMO attend in south america? (like pollution problems)
6. Which have been the results of having regional presence office in the Caribbean? How has it benefit the caribbean? Does the Caribbean office also attend south america or does it only focus in the Caribbean?

We hope you can help us as soon as possible because this is our graduation project and we are going to need all the information we can gather.

© 2015 Microsoft | Términos | Privacidad y cookies | Desarrolladores | Español

2:49 AM 5/20/2015

Anexo 3: Respuesta por parte de funcionario OMI



Anexo 4: Segunda encuesta funcionario OMI

Outlook.com - jessica.muñoz x

https://col131.mail.live.com/?tid=cm_cvDpvuy5BGVkmw75bd8Kg2&fid=flsearch&srch=1&skws=brown&sdr=4&csatt=0

Outlook.com + Nuevo Responder | Eliminar Archivar Correo no deseado | Limpiar Mover a | Categorías |

Search: brown

RE: Investigation, South America, college students

Jess MT 12/02/2015
Para: Natasha Brown CC: Cvip

Dear Natasha,

Thank you so much for your help and thank you for replying so quickly with such great information.

We had a small conversation with one of our teachers and came up with a few more questions, so we were wondering if you could help us out:

1. Has the IMO ever considered working with the CPPS (Comision Permanente del Pacifico Sur, in english: south pacific permanent commission)? Yes-no, why?
2. Is there a work relation between IMO and CPPS?
3. Have IMO and CPPS worked together in other projects?
4. One of our teachers told us that once the IMO established a regional office in Chile, being Mr. Vergara its representative. Did a regional office ever exist in Chile? And if it did, why was it removed?

Jessica Alexis Muñoz Toral

From: NBrown@imo.org
To: media@imo.org; jessica.muñoz@outlook.com; info@imo.org
CC: cindy_lopez_p@hotmail.com
Subject: RE: Investigation, South America, college students

© 2015 Microsoft Términos Privacidad y cookies Desarrolladores Español

2:55 AM 5/20/2015

Anexo 5: Respuesta a segunda encuesta funcionario OMI

The screenshot shows a web browser window displaying an Outlook.com email. The browser's address bar shows the URL: <https://col131.mail.live.com/?tid=cmWGqnu2az5BGAZgAeC8wHzg2&fid=flsearch&srch=1&skws=brown&sdr=4&satt=0>. The Outlook.com interface includes a search bar with the text "brown", a navigation menu with options like "Nuevo", "Responder", "Eliminar", "Archivar", "Correo no deseado", "Limpiar", "Mover a", and "Categorías", and a user profile for "Jess MT".

The email is titled "RE: Investigation, South America, college students" and is from "Natasha Brown (NBrown@imo.org)". The email body contains the following text:

Hi,

1. Has the IMO ever considered working with the CPPS (Comision Permanente del Pacifico Sur, in english: south pacific permanent commission)? Yes-no, why?

Yes we have -see for example

<http://cpps.dvndns.info/cpps-docs-web/planaccion/docs2014/DOCUMENTOS%20GLOBALLAST/Report%20on%20the%20Regional%20training%20on%20Sampling%20and%20Analysis%20of%20RW%20Ca>

Regional training on sampling and analysis of ballast water Cartagena, Colombia, 31 July-1 August 2014 Organized by GEF-UNDP-IMO GloBallast Partnerships, Dirección General Marítima -DIMAR, Colombia and Comisión Permanente del Pacífico Sur -CPPS Project Number: (XB/0102-02-18-02-2270 and XB/0102-01-03-02-2270)

2. Is there a work relation between IMO and CPPS?

Yes – see example above

3. Have IMO and CPPS worked together in other projects?

At the bottom of the email, there is a footer: "© 2015 Microsoft Términos Privacidad y cookies Desarrolladores Español". The Windows taskbar at the bottom shows the time as 2:56 AM on 5/20/2015.

Anexo 6: Texto utilizado para encuestas vía correo electrónico

The screenshot shows an Outlook.com email interface. The browser address bar displays the URL: <https://col131.mail.live.com/?tid=cmIkB8vAv45BGVpmw75biwXg2&fid=flsent>. The email is titled "Solicitando Ilustración en Conocimientos Marítimos Portuarios" and is from "Jess MT" dated 11/05/2015. The recipient is "director@directemar.id". There is one attachment named "Encuesta.docx" (19.7 kB). The email body contains the following text:

Estimado Señor Vicealmirante Osvaldo Schwarzenberg,

Me permito dirigirme a usted, para indicarle que al momento estamos elaborando nuestro Trabajo de Conclusión de Carrera en la Universidad del Pacífico, para obtener el título de Ingeniería en Comercio Exterior y Transporte Marítimo e Ingeniería en Administración de Empresas Turísticas, denominado "Estudio de Factibilidad para la Creación de una Oficina Regional de la Organización Marítima Internacional (OMI) en la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) en Ecuador."

Conocedores de su alto profesionalismo en el tema Marítimo Nacional e Internacional le hemos identificado a usted para solicitarle se digne responder a una pequeña encuesta, con la finalidad de que nos instruya con vuestros conocimientos.

De antemano, le agradecemos por su valioso tiempo y cooperación brindada.

Atentamente,

Cindy Lopez Proaño y Jessica Muñoz Toral

The interface also shows a sidebar with folders like "Bandeja de entrada", "Enviados", and "Eliminados". The Windows taskbar at the bottom shows the time as 3:06 AM on 5/20/2015.

Anexo 7: Formato de encuesta

ENCUESTA

Tema: Creación de una oficina regional de la Organización Marítima Internacional (OMI) en la sede de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) en Ecuador

Introducción:

La Organización Marítima Internacional es el organismo especializado de las Naciones Unidas encargado de adoptar medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo internacional y prevenir la contaminación del mar por los buques.

Objetivos de la OMI:

- Elaborar tratados y normas internacionales relativos a la seguridad y la prevención de la contaminación del mar.
- Mantener actualizada la legislación y asegurarse de que era ratificada por el mayor número posible de países. En la actualidad hay numerosos convenios que se aplican a más del 98% del tonelaje de la flota mercante mundial.
- Tratar que dichos convenios y demás tratados sean implantados adecuadamente por los países que los han aceptado.

Por otro lado, la Comisión Permanente del Pacífico Sur tiene como misión coordinar y fomentar las políticas marítimas de los Estados Miembros (Ecuador, Perú, Chile y Colombia) para la conservación y uso responsable de los recursos naturales y su ambiente en beneficio del desarrollo integral y sustentable de sus pueblos. Sus objetivos son:

- Coordinar, cuando fuere pertinente, las políticas marítimas de los estados partes de la CPPS, con miras a promover la adopción de políticas marítimas regionales, a la luz del desarrollo progresivo del Derecho del Mar y del Derecho Ambiental Internacional, para la conservación y uso sostenible de los recursos marinos vivos y no vivos.
- Promover y fomentar la realización de investigaciones científicas y operacionales en temas oceánicos, biológicos, climáticos y socioeconómicos.

- Impulsar mecanismos de coordinación política y actividades para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, asegurando una adecuada gestión y ordenamiento ambiental de los recursos naturales.

Preguntas:

1. ¿Considera que existen suficientes entidades públicas y privadas en el Ecuador que garanticen la seguridad marítima y protección medio ambiental?

En lo personal, pienso que la Armada Nacional cumple con un papel muy importante en el entorno de la Seguridad Marítima, a través de las Capitanías de Puerto, quienes actúan como Estado Rector de Puerto según lo estipulado en la CONVEMAR. Soy testigo de la capacidad y aptitudes del personal de la Armada Nacional en este ámbito.

En cuanto a Protección Ambiental, pienso que nuestro país no está al día en cuanto a avances tecnológicos en equipo de respuesta inmediata. Tenemos el caso de un barco de carga que encalló en las Islas Galápagos, y lamentablemente el tiempo de respuesta no fue el adecuado.

2. ¿Respecto a la normatividad actual de la OMI, considera que existen suficientes y eficientes reglamentos para el desarrollo del transporte marítimo internacional?

La OMI está constantemente trabajando por lograr que los países adscritos a distintos convenios cumplan lo estipulado en dichos convenios, a mi parecer la reglamentación de la OMI es bastante comprensiva y de alcance global.

3. ¿Considera que existen suficientes y eficientes reglamentos nacionales para el desarrollo del transporte marítimo en el Ecuador?

Pienso que las Políticas Marítimas y Portuarias están lejos de ser eficientes, y más bien en lo personal pienso que hemos hecho un retroceso al momento de que se centralizó en el Gobierno Nacional el manejo, control y ejecución de las políticas marítimas a través de la Subsecretaría de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial.

4. ¿Piensa que se deberían agregar más normas y/o leyes marítimas para mejorar el ejercicio de la actividad marítima en el mundo y en el Ecuador?

En lo personal, pienso que la reglamentación actual de la OMI es suficiente, sin embargo a medida que aparezcan nuevas problemáticas, se deberán establecer nuevos convenios a fin de solucionar dichas problemáticas.

5. ¿Usted considera que el Ecuador está cumpliendo con los convenios de la OMI?

Afirmativo.

6. ¿Sabe cuál es el papel de la Organización Marítima Internacional – OMI en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?

Al tener reglas claras para todos, la OMI ha beneficiado y facilitado el comercio exterior por medio marítimo.

7. ¿Sabe cuál es el papel de la Comisión Permanente del Pacífico Sur – CPPS en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?

A mi modo de pensar, las políticas y reglamentaciones de la OMI han causado mayor incidencia en nuestro entorno.

8. ¿Considera conveniente el trabajo conjunto entre la CPPS y la OMI para optimizar el transporte marítimo?

Sí, siempre que ambas instituciones entiendan la problemática marítima y portuaria de cada estado miembro.

9. ¿Considera que la presencia regional de la OMI impulsara el cumplimiento de las normas marítimas?

Sí, sobre todo en el sector de educación y cursos a las personas involucradas en el ámbito marítimo nacional.

10. ¿Piensa que se debería aperturar un organismo de apoyo (oficina de la OMI) solo para Sudamérica con el fin de mejorar la actividad marítima comercial en la región?

La OMI tiene presencia global, y como tal sería muy difícil tener una oficina en cada región que necesite presencia. En tal virtud, la OMI tiene su oficina central en Londres y desde allí hace base a todo el mundo. Pienso que la OMI maneja de manera excelente las políticas marítimas globales desde su matriz a través de su Secretario General – Sr. KojiSekimizu.

11. ¿En caso de ser afirmativa su respuesta anterior, consideraría viable que dicha oficina de la OMI para Sudamérica esté en el Ecuador?
12. ¿Por qué razones cree que sería conveniente abrir una oficina de la OMI en Ecuador?
13. ¿Cree usted que el gobierno del Ecuador apoyaría la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?
14. ¿Cree usted que la normatividad actual del Estado Ecuatoriano favorece la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?
15. ¿Considera conveniente aperturar una oficina de la OMI en la sede de la CPPS en Ecuador?
16. ¿Cómo beneficiaría la apertura de una oficina regional de la OMI a la sede de la CPPS en Ecuador?

Anexo 8: Respuestas de las encuestas realizadas

Preguntas:

17. ¿Considera que existen suficientes entidades públicas y privadas en el Ecuador que garanticen la seguridad marítima y protección medio ambiental?

En lo personal, pienso que la Armada Nacional cumple con un papel muy importante en el entorno de la Seguridad Marítima, a través de las Capitanías de Puerto, quienes actúan como Estado Rector de Puerto según lo estipulado en la CONVEMAR. Soy testigo de la capacidad y aptitudes del personal de la Armada Nacional en este ámbito.

En cuanto a Protección Ambiental, pienso que nuestro país no está al día en cuanto a avances tecnológicos en equipo de respuesta inmediata. Tenemos el caso de un barco de carga que encalló en las Islas Galápagos, y lamentablemente el tiempo de respuesta no fue el adecuado.

18. ¿Respecto a la normatividad actual de la OMI, considera que existen suficientes y eficientes reglamentos para el desarrollo del transporte marítimo internacional?

La OMI está constantemente trabajando por lograr que los países adscritos a distintos convenios cumplan lo estipulado en dichos convenios, a mi parecer la reglamentación de la OMI es bastante comprensiva y de alcance global.

19. ¿Considera que existen suficientes y eficientes reglamentos nacionales para el desarrollo del transporte marítimo en el Ecuador?

Pienso que las Políticas Marítimas y Portuarias están lejos de ser eficientes, y más bien en lo personal pienso que hemos hecho un retroceso al momento de que se centralizó en el Gobierno Nacional el manejo, control y ejecución de las políticas marítimas a través de la Subsecretaría de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial.

20. ¿Piensa que se deberían agregar más normas y/o leyes marítimas para mejorar el ejercicio de la actividad marítima en el mundo y en el Ecuador?

En lo personal, pienso que la reglamentación actual de la OMI es suficiente, sin embargo a medida que aparezcan nuevas problemáticas, se deberán establecer nuevos convenios a fin de solucionar dichas problemáticas.

21. ¿Usted considera que el Ecuador está cumpliendo con los convenios de la OMI?

Afirmativo.

22. ¿Sabe cuál es el papel de la Organización Marítima Internacional – OMI en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?

Al tener reglas claras para todos, la OMI ha beneficiado y facilitado el comercio exterior por medio marítimo.

23. ¿Sabe cuál es el papel de la Comisión Permanente del Pacífico Sur – CPPS en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?

A mi modo de pensar, las políticas y reglamentaciones de la OMI han causado mayor incidencia en nuestro entorno.

24. ¿Considera conveniente el trabajo conjunto entre la CPPS y la OMI para optimizar el transporte marítimo?

Sí, siempre que ambas instituciones entiendan la problemática marítima y portuaria de cada estado miembro.

25. ¿Considera que la presencia regional de la OMI impulsara el cumplimiento de las normas marítimas?

Sí, sobre todo en el sector de educación y cursos a las personas involucradas en el ámbito marítimo nacional.

26. ¿Piensa que se debería aperturar un organismo de apoyo (oficina de la OMI) solo para Sudamérica con el fin de mejorar la actividad marítima comercial en la región?

La OMI tiene presencia global, y como tal sería muy difícil tener una oficina en cada región que necesite presencia. En tal virtud, la OMI tiene su oficina central en Londres y desde allí hace base a todo el mundo. Pienso que la OMI maneja de manera excelente las políticas marítimas globales desde su matriz a través de su Secretario General – Sr. KojiSekimizu.

27. ¿En caso de ser afirmativa su respuesta anterior, consideraría viable que dicha oficina de la OMI para Sudamérica esté en el Ecuador? N/A

28. ¿Por qué razones cree que sería conveniente abrir una oficina de la OMI en Ecuador? N/A

29. ¿Cree usted que el gobierno del Ecuador apoyaría la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica? N/A

30. ¿Cree usted que la normatividad actual del Estado Ecuatoriano favorece la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica? N/A

31. ¿Considera conveniente aperturar una oficina de la OMI en la sede de la CPPS en Ecuador? N/A
32. ¿Como beneficiaria la apertura de una oficina regional de la OMI a la sede de la CPPS en Ecuador? N/A

Preguntas:

1. ¿Considera que existen suficientes entidades públicas y privadas en el Ecuador que garanticen la seguridad marítima y protección medio ambiental?

Si existen pero no son lo suficientemente eficientes en el cumplimiento de sus funciones

2. ¿Respecto a la normatividad actual de la OMI, considera que existen suficientes y eficientes reglamentos para el desarrollo del transporte marítimo internacional?

Si son suficientes y eficientes ya que existen otros convenios que también se centran en aspectos del mar.

3. ¿Considera que existen suficientes y eficientes reglamentos nacionales para el desarrollo del transporte marítimo en el Ecuador?

Si existen lo importante es como se lleve ese control

4. ¿Piensa que se deberían agregar más normas y/o leyes marítimas para mejorar el ejercicio de la actividad marítima en el mundo y en el Ecuador?

No solamente realizar acciones conjuntas entre las entidades encargadas de estas tareas

5. ¿Usted considera que el Ecuador está cumpliendo con los convenios de la OMI?

Si

6. ¿Sabe cuál es el papel de la Organización Marítima Internacional – OMI en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?

Si pues nos ha permitido que se lleven a cabo controles de barcos que transitan por aguas nacionales y para el ingreso de los mismos a los puertos del país.

7. ¿Sabe cuál es el papel de la Comisión Permanente del Pacífico Sur – CPPS en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?

Si en llevar un control integral entre Estados vecinos para ampliar líneas de comunicación marítimas.

8. ¿Considera conveniente el trabajo conjunto entre la CPPS y la OMI para optimizar el transporte marítimo?

Si para que de esta manera se refuerce el control y protección de aguas bajo la jurisdicción de cada Estado.

9. ¿Considera que la presencia regional de la OMI impulsara el cumplimiento de las normas marítimas?

Si ya que existen sanciones para los que no cumplan con el reglamento impuesto.

10. ¿Piensa que se debería aperturar un organismo de apoyo (oficina de la OMI) solo para Sudamérica con el fin de mejorar la actividad marítima comercial en la región?

No sería necesario pues existen entidades en todos los países adheridos que mantienen el control del cumplimiento de este reglamento

11. ¿En caso de ser afirmativa su respuesta anterior, consideraría viable que dicha oficina de la OMI para Sudamérica esté en el Ecuador?

No

12. ¿Por qué razones cree que sería conveniente abrir una oficina de la OMI en Ecuador?

Yo creo que no sería conveniente

13. ¿Cree usted que el gobierno del Ecuador apoyaría la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?

Actualmente el país se ha centrado todo con respecto al mar, sin embargo no es prioritario en cuanto a visiones del Gobierno.

14. ¿Cree usted que la normatividad actual del Estado Ecuatoriano favorece la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?

No creo

15. ¿Considera conveniente aperturar una oficina de la OMI en la sede de la CPPS en Ecuador?

No es conveniente

16. ¿Como beneficiaria la apertura de una oficina regional de la OMI a la sede de la CPPS en Ecuador?

No creo que traiga beneficios ya que no existe el apoyo necesario.

Preguntas:

1. ¿Considera que existen suficientes entidades públicas y privadas en el Ecuador que garanticen la seguridad marítima y protección medio ambiental?
SI
2. ¿Respecto a la normatividad actual de la OMI, considera que existen suficientes y eficientes reglamentos para el desarrollo del transporte marítimo internacional?
SI
3. ¿Considera que existen suficientes y eficientes reglamentos nacionales para el desarrollo del transporte marítimo en el Ecuador?
NO
4. ¿Piensa que se deberían agregar más normas y/o leyes marítimas para mejorar el ejercicio de la actividad marítima en el mundo y en el Ecuador?
SI
5. ¿Usted considera que el Ecuador está cumpliendo con los convenios de la OMI?
PARCIALMENTE
6. ¿Sabe cuál es el papel de la Organización Marítima Internacional – OMI en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?
SI
7. ¿Sabe cuál es el papel de la Comisión Permanente del Pacífico Sur – CPPS en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?
SI
8. ¿Considera conveniente el trabajo conjunto entre la CPPS y la OMI para optimizar el transporte marítimo?
SI
9. ¿Considera que la presencia regional de la OMI impulsara el cumplimiento de las normas marítimas?
PARCIALMENTE
10. ¿Piensa que se debería aperturar un organismo de apoyo (oficina de la OMI) solo para Sudamérica con el fin de mejorar la actividad marítima comercial en la región?
SI
11. ¿En caso de ser afirmativa su respuesta anterior, consideraría viable que dicha oficina de la OMI para Sudamérica esté en el Ecuador?
NO
12. ¿Por qué razones cree que sería conveniente abrir una oficina de la OMI en Ecuador?
N/A
13. ¿Cree usted que el gobierno del Ecuador apoyaría la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?
SI
14. ¿Cree usted que la normatividad actual del Estado Ecuatoriano favorece la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?
NO
15. ¿Considera conveniente aperturar una oficina de la OMI en la sede de la CPPS en Ecuador?
NO
16. ¿Como beneficiaria la apertura de una oficina regional de la OMI a la sede de la CPPS en Ecuador?
Detectar y tratar de solucionar las deficiencias encontradas en la región relativas a la gestión de las Autoridades Marítimas.

Preguntas:

1. ¿Considera que existen suficientes entidades públicas y privadas en el Ecuador que garanticen la seguridad marítima y protección medio ambiental? De hecho existen , pero no enfocan los temas apropiadamente. No existe un ente integrador y cada cual da importancia a algo en especial.
2. ¿Respecto a la normatividad actual de la OMI, considera que existen suficientes y eficientes reglamentos para el desarrollo del transporte marítimo internacional? Si.Las comisiones estan desarrolladas a enfocar todas las áreas.
3. ¿Considera que existen suficientes y eficientes reglamentos nacionales para el desarrollo del transporte marítimo en el Ecuador? No, por ejemplo falta un reglamento en SSO aplicado a la parte marítima. Se confunde Seguridad de vida en el mar vs seguridad laboral.
4. ¿Piensa que se deberían agregar más normas y/o leyes marítimas para mejorar el ejercicio de la actividad marítima en el mundo y en el Ecuador? Deberian crearse las necesarias, enfocadas a temas que se deseen desarrollar
5. ¿Usted considera que el Ecuador está cumpliendo con los convenios de la OMI? NO
6. ¿Sabe cuál es el papel de la Organización Marítima Internacional – OMI en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado? La Omi es un organismo que sugiere, pero no da obligatoriedad a que se cumpla
7. ¿Sabe cuál es el papel de la Comisión Permanente del Pacífico Sur – CPPS en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?
No
8. ¿Considera conveniente el trabajo conjunto entre la CPPS y la OMI para optimizar el transporte marítimo? Todo lo que sirva para optimizar es correcto
9. ¿Considera que la presencia regional de la OMI impulsara el cumplimiento de las normas marítimas? Deberia
10. ¿Piensa que se debería aperturar un organismo de apoyo (oficina de la OMI) solo para Sudamérica con el fin de mejorar la actividad marítima comercial en la región?
Siempre y cuando no sea solo burocratico
11. ¿En caso de ser afirmativa su respuesta anterior, consideraría viable que dicha oficina de la OMI para Sudamérica esté en el Ecuador? Claro que si
12. ¿Por qué razones cree que sería conveniente abrir una oficina de la OMI en Ecuador?
Para poder tener una sede mas cerca donde presentar las consultas y las quejas pertinentes
13. ¿Cree usted que el gobierno del Ecuador apoyaría la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica? No
14. ¿Cree usted que la normatividad actual del Estado Ecuatoriano favorece la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica? El Ministerio de Transporte ,esta todavía organizándose , no encuentra su norte, y con el eterno conflicto con la Marina de Guerra. No creo. El asunto es mas político
15. ¿Considera conveniente aperturar una oficina de la OMI en la sede de la CPPS en Ecuador? Si
16. ¿Como beneficiaria la apertura de una oficina regional de la OMI a la sede de la CPPS en Ecuador? Contestado anteriormente

Preguntas:

1. ¿Considera que existen suficientes entidades públicas y privadas en el Ecuador que garanticen la seguridad marítima y protección medio ambiental? Resp SI
2. ¿Respecto a la normatividad actual de la OMI, considera que existen suficientes y eficientes reglamentos para el desarrollo del transporte marítimo internacional? Resp SI
3. ¿Considera que existen suficientes y eficientes reglamentos nacionales para el desarrollo del transporte marítimo en el Ecuador? Resp SI
4. ¿Piensa que se deberían agregar más normas y/o leyes marítimas para mejorar el ejercicio de la actividad marítima en el mundo y en el Ecuador? Resp Me parece que no, aunque todo es perfectible..
5. ¿Usted considera que el Ecuador está cumpliendo con los convenios de la OMI? Resp SI
6. ¿Sabe cuál es el papel de la Organización Marítima Internacional – OMI en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado? Resp SI
7. ¿Sabe cuál es el papel de la Comisión Permanente del Pacífico Sur – CPPS en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado? Resp SI conozco las funciones , pero no estoy en condiciones de calificar el trabajo de CPPS
8. ¿Considera conveniente el trabajo conjunto entre la CPPS y la OMI para optimizar el transporte marítimo? Resp N/A
9. ¿Considera que la presencia regional de la OMI impulsara el cumplimiento de las normas marítimas? Resp Razonablemente hoy se cumplen.
10. ¿Piensa que se debería aperturar un organismo de apoyo (oficina de la OMI) solo para Sudamérica con el fin de mejorar la actividad marítima comercial en la región? Resp . Al parecer con CPPS es suficiente..
11. ¿En caso de ser afirmativa su respuesta anterior, consideraría viable que dicha oficina de la OMI para Sudamérica esté en el Ecuador?
12. ¿Por qué razones cree que sería conveniente abrir una oficina de la OMI en Ecuador?
13. ¿Cree usted que el gobierno del Ecuador apoyaría la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?
14. ¿Cree usted que la normatividad actual del Estado Ecuatoriano favorece la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?
15. ¿Considera conveniente aperturar una oficina de la OMI en la sede de la CPPS en Ecuador?
16. ¿Como beneficiaria la apertura de una oficina regional de la OMI a la sede de la CPPS en Ecuador?

Preguntas:

1. ¿Considera que existen suficientes entidades públicas y privadas en el Ecuador que garanticen la seguridad marítima y protección medio ambiental? SI
2. ¿Respecto a la normatividad actual de la OMI, considera que existen suficientes y eficientes reglamentos para el desarrollo del transporte marítimo internacional? SI
3. ¿Considera que existen suficientes y eficientes reglamentos nacionales para el desarrollo del transporte marítimo en el Ecuador? SI
4. ¿Piensa que se deberían agregar más normas y/o leyes marítimas para mejorar el ejercicio de la actividad marítima en el mundo y en el Ecuador? NO
5. ¿Usted considera que el Ecuador está cumpliendo con los convenios de la OMI? SI
6. ¿Sabe cuál es el papel de la Organización Marítima Internacional – OMI en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado? SI
7. ¿Sabe cuál es el papel de la Comisión Permanente del Pacífico Sur – CPPS en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado? SI
8. ¿Considera conveniente el trabajo conjunto entre la CPPS y la OMI para optimizar el transporte marítimo? SI
9. ¿Considera que la presencia regional de la OMI impulsara el cumplimiento de las normas marítimas? SI
10. ¿Piensa que se debería aperturar un organismo de apoyo (oficina de la OMI) solo para Sudamérica con el fin de mejorar la actividad marítima comercial en la región? SI
11. ¿En caso de ser afirmativa su respuesta anterior, consideraría viable que dicha oficina de la OMI para Sudamérica esté en el Ecuador? NO
12. ¿Por qué razones cree que sería conveniente abrir una oficina de la OMI en Ecuador? N/A
13. ¿Cree usted que el gobierno del Ecuador apoyaría la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica? N/A
14. ¿Cree usted que la normatividad actual del Estado Ecuatoriano favorece la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica? NO
15. ¿Considera conveniente aperturar una oficina de la OMI en la sede de la CPPS en Ecuador? NO
16. ¿Como beneficiaria la apertura de una oficina regional de la OMI a la sede de la CPPS en Ecuador? N/A

Preguntas:

1. ¿Considera que existen suficientes entidades públicas y privadas en el Ecuador que garanticen la seguridad marítima y protección medio ambiental?

NO: ES NECESARIO ARMONIZAR LA CONVEMAR, SUS ESPACIOS MARITIMOS Y LA LEGISLACION NACIONAL E INTERNACIONAL.

SI BIEN EXISTE LA SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y TRAFICO MARITIMO, SU ACCIONAR ES DEFICIENTE EN SEGURIDAD MARITIMA QUE INCLUYE HOMBRES, MEDIOS E INFRAESTRUCTURA, DE ALLI COMO EJEMPLO LOS ACCIDENTES MARITIMOS EN GALAPAGOS. EN PROTECCION MEDIOAMBIENTAL MARITIMA, PRACTICAMENTE NO EXISTE UN CONTROL EN CONTAMINACION ACUATICA, DENTRO DE ELLA LO MAS DEBIL ES EL CONTROL DE LA CONTAMINACION MARINA; SIENDO INEXISTENTE UN CONTROL DE LA CONTAMINACION TRANSFRONTERIZA, INCLUIDOS PRINCIPALMENTE LOS DESECHOS PELIGROSOS COMO LOS HOSPITALARIOS.

2. ¿Respecto a la normatividad actual de la OMI, considera que existen suficientes y eficientes reglamentos para el desarrollo del transporte marítimo internacional?

NO; LAS EMITIDAS POR LA OMI SON PARA EL TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL PARA BUQUES IGUALES O MAYORES A 500 TONELADAS. LOS BUQUES Y BARCOS MENORES A 500 TON, SE SUPONE QUE DEBEN OBEDECER A NORMAS NACIONALES, EJEMPLO BUQUES DE CABOTAJE Y EMBARCACIONES DE PESCA, ULTIMA CATEGORIA QUE EN MATERIA DE SEGURIDAD Y TRAFICO MARITIMO ADOLECE DE FALTA DE NORMATIVIDAD. TAMPOCO SE HA ARMONIZADO EN EL PLANO REGIONAL UNA LEGISLACION AL RESPECTO

3. ¿Considera que existen suficientes y eficientes reglamentos nacionales para el desarrollo del transporte marítimo en el Ecuador?

a. NO

4. ¿Piensa que se deberían agregar más normas y/o leyes marítimas para mejorar el ejercicio de la actividad marítima en el mundo y en el Ecuador?

a. EN EL ECUADOR DEBERIAMOS CONTAR CON NORMATIVA QUE ABARQUE LOS ÁMBITOS REGULADOS POR LA OMI, NO NECESARIAMENTE MÁS NORMAS.

SE RESPONDIO EN 2.

5. ¿Usted considera que el Ecuador está cumpliendo con los convenios de la OMI?

NO PRINCIPALMENTE RESPECTO DEL CONTROL DE LA CONTAMINACION MARINA. ES NORMAL PARA LOS BUQUES EVACUAR LAS AGUAS DE SENTINAS Y DESECHOS DENTRO DE LAS 50 MILLAS MARINAS. NO HAY CONTROL

NO EXISTE UN SISTEMA EFICIENTE DE EVACUACION DE AGUAS OLEAGINOSAS EN LOS PUERTOS

NO HAY CONTROL EN LA EMISION DE SOX A LA ATMOSFERA

NO HAY CONTROL DE LA EMISION DE RUIDOS A LA ATMOSFERA

6. ¿Sabe cuál es el papel de la Organización Marítima Internacional – OMI en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?

a. SI,

NORMAS ADECUADAS, MARES LIMPIOS

7. ¿Sabe cuál es el papel de la Comisión Permanente del Pacífico Sur – CPPS en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?

a. SI

8. ¿Considera conveniente el trabajo conjunto entre la CPPS y la OMI para optimizar el transporte marítimo?

SI: FALTAN ARMONIZAR NORMAS QUE SE APLIQUEN A NUESTRA REALIDAD. LA ACTIVIDAD PESQUERA Y DE UNIDADES MENORES PRINCIPALMENTE.

9. ¿Considera que la presencia regional de la OMI impulsara el cumplimiento de las normas marítimas?

a. PRESENCIA REGIONAL DE OMI SI EXISTE, Y ES A TRAVÉS DE LA ROGRAM (RED OPERATIVA DE COOPERACIÓN REGIONAL DE AUTORIDADES MARÍTIMAS DE LAS AMERICAS), EL REPRESENTANTE DE LA OMI EN EL ECUADOR ES LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL, ES DECIR LA SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL.

LA PRESENCIA EFECTIVA DE LA OMI CON LA APLICACIÓN DE LAS NORMAS PAFRA EL TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL DEBERIA DARSE A TRAVES DE ORGANIZACIONES QUE TRABAJAN AL RESPECTO COMO CPPS, IOCARIBE. CUERPOS DE GUARDACOSTAS (POKLICIA MARITIMA)

10. ¿Piensa que se debería aperturar un organismo de apoyo (oficina de la OMI) solo para Sudamérica con el fin de mejorar la actividad marítima comercial en la región?

ROGRAM SOLO HA COORDINADO MAS QUE NADA ACTIVIDADES ANTARTICAS.

LA AUTORIDAD MARITIMA ACTUAL EN ECUADOR CARECE DE LOS CONOCIMIENTOS Y EXPERIENCIA NECESARIA EN EL AREA MARITIMA

11. ¿En caso de ser afirmativa su respuesta anterior, consideraría viable que dicha oficina de la OMI para Sudamérica esté en el Ecuador?

SI: LA POSICION GEOGRAFICA ES DE IMPORTANCIA ESTRATEGICA PARA LA REGION, POR ESTAR EN LA MITAD DEL MUNDO.

12. ¿Por qué razones cree que sería conveniente abrir una oficina de la OMI en Ecuador?

AL EXISTIR ORGANIZACIONES QUE TRATAN ASUNTOS REGIONALES, CUYA SEDE ES ECUDOR, SE PODRIA INTEGRAR UNA OFICINA QUE ENGLOBLE ASUNTOS DE INDOLE MARITIMO, CUYO CAMPO DE ACCION ES INMENSO

13. ¿Cree usted que el gobierno del Ecuador apoyaría la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?
CONSIDERANDO LA IMPORTANCIA QUE EL GOBIERNO LE HA DADO A LOS ASUNTOS MARITIMOS Y SUS RECURSOS, ES OBVIO QUE REVISTE DE GRAN IMPORTANCIA POLITICA Y ESTRATEGICA

14. ¿Cree usted que la normatividad actual del Estado Ecuatoriano favorece la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?

EXISTEN INSTITUCIONES DISPERSAS QUE TRATAN SOBRE ASUNTOS MARITIMOS Y SUS RECURSOS, LOS QUE PODRIAN SER INTEGRADOS EN UNA SOLA OFICINA REGIONAL.

15. ¿Considera conveniente aperturar una oficina de la OMI en la sede de la CPPS en Ecuador?

ES UNA OPCION ACEPTABLE

16. ¿Como beneficiaría la apertura de una oficina regional de la OMI a la sede de la CPPS en Ecuador?

YA EXISTE UNA INTEGRACION A TRAVES DE LA CPPS, POSIBLEMENTE SE PODRIA AMPLIAR EL ROL DE LA CPPS QUE ABARQUE LA TEMATICA EN MENCIÓN

Preguntas:

1. ¿Considera que existen suficientes entidades públicas y privadas en el Ecuador que garanticen la seguridad marítima y protección medio ambiental?
a. SI
2. ¿Respecto a la normatividad actual de la OMI, considera que existen suficientes y eficientes reglamentos para el desarrollo del transporte marítimo internacional?
a. SI
3. ¿Considera que existen suficientes y eficientes reglamentos nacionales para el desarrollo del transporte marítimo en el Ecuador?
a. NO
4. ¿Piensa que se deberían agregar más normas y/o leyes marítimas para mejorar el ejercicio de la actividad marítima en el mundo y en el Ecuador?
a. EN EL ECUADOR DEBERIAMOS CONTAR CON NORMATIVA QUE ABARQUE LOS ÁMBITOS REGULADOS POR LA OMI, NO NECESARIAMENTE MÁS NORMAS.
5. ¿Usted considera que el Ecuador está cumpliendo con los convenios de la OMI?
a. SI
6. ¿Sabe cuál es el papel de la Organización Marítima Internacional – OMI en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?
a. SI,
7. ¿Sabe cuál es el papel de la Comisión Permanente del Pacífico Sur – CPPS en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?
a. SI
8. ¿Considera conveniente el trabajo conjunto entre la CPPS y la OMI para optimizar el transporte marítimo?
a. NO
9. ¿Considera que la presencia regional de la OMI impulsara el cumplimiento de las normas marítimas?
a. PRESENCIA REGIONAL DE OMI SI EXISTE, Y ES A TRAVÉS DE LA ROGRAM (RED OPERATIVA DE COOPERACIÓN REGIONAL DE AUTORIDADES MARÍTIMAS DE LAS AMERICAS), EL REPRESENTANTE DE LA OMI EN EL ECUADOR ES LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL, ES DECIR LA SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL.
10. ¿Piensa que se debería aperturar un organismo de apoyo (oficina de la OMI) solo para Sudamérica con el fin de mejorar la actividad marítima comercial en la región?
a. ROGRAM ES ESTA OFICINA.
11. ¿En caso de ser afirmativa su respuesta anterior, consideraría viable que dicha oficina de la OMI para Sudamérica esté en el Ecuador?
a. NO
12. ¿Por qué razones cree que sería conveniente abrir una oficina de la OMI en Ecuador?
a. N/A
13. ¿Cree usted que el gobierno del Ecuador apoyaría la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?
a. N/A
14. ¿Cree usted que la normatividad actual del Estado Ecuatoriano favorece la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?
a. N/A
15. ¿Considera conveniente aperturar una oficina de la OMI en la sede de la CPPS en Ecuador?
a. NO
16. ¿Como beneficiaria la apertura de una oficina regional de la OMI a la sede de la CPPS en Ecuador?
a. N/A

Preguntas:

1. ¿Considera que existen suficientes entidades públicas y privadas en el Ecuador que garanticen la seguridad marítima y protección medio ambiental?

NO, en Ecuador hay poquísimas entidades públicas, y las que existen conocen muy poco del tema, han tergiversado lo que dicen SOLAS, MARPOL, STCW, entre otros convenios de la OMI que el Ecuador ha ratificado, y lo poquísimos que lo aplican está mal enfocado.

2. ¿Respecto a la normatividad actual de la OMI, considera que existen suficientes y eficientes reglamentos para el desarrollo del transporte marítimo internacional?

Existen muchísimos convenios y códigos, los cuales son muy eficientes, el problema radica en que los países signatarios no cumplen o no hacen cumplir las normativas de estos, quizás por falta de conocimiento por un mal asesoramiento de las autoridades respectivas que desconocen o interpretan mal el tema debido a su falta de experiencia en área marítima.

3. ¿Considera que existen suficientes y eficientes reglamentos nacionales para el desarrollo del transporte marítimo en el Ecuador?

Ecuador es uno de los países signatarios de la OMI que tiene POQUISIMAS leyes al respecto, se ha limitado solo con realizar resoluciones, lo que contradice a los convenios puesto que en ellos se pide que los países firmantes tienen que realizar leyes y ajustar su marco jurídico dentro de los lineamientos de cada código o convenio, esto lo han hecho todos nuestros vecinos, solo Ecuador no lo ha realizado, si buscamos e investigamos al respecto podremos darnos cuenta que los demás países vecinos han creado leyes de la república los diferentes convenios, solo Ecuador no ha cumplido esto.

4. ¿Piensa que se deberían agregar más normas y/o leyes marítimas para mejorar el ejercicio de la actividad marítima en el mundo y en el Ecuador?

En el mundo hay suficientes leyes y muy buenas que norman la actividad marítima, yo soy marino mercante y he viajado alrededor del mundo y he constatado de primera mano la eficiencia en el tema marítimo, he pasado muchas inspecciones y muy estrictas y eficaces en el área de contaminación, y seguridad marítima capaces de detectar las mínimas deficiencias, pero lamentablemente aquí en Ecuador no es así, hay tenemos las consecuencias que son varios barcos siniestrados en Galápagos y en el perfil costanero, las evidencias halan por si solas, lo que pasa es que en el país se desconoce del tema y cualquier veredicto que digan las autoridades respectivas se las da por cierto, por más alejadas que estén de la realidad.

5. ¿Usted considera que el Ecuador está cumpliendo con los convenios de la OMI?

Definitivamente y con conocimiento de causa NO.

6. ¿Sabe cuál es el papel de la Organización Marítima Internacional – OMI en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?

SI, la OMI trata específicamente de regular por medio de convenios el transporte marítimo (realizado a través de barcos mercante) y que estos no contaminen los mares, para graduarme de oficial de Marina Mercante (gente de mar o seafarers) una de las materia que tenemos que aprobar es legislación marítima internacional en la cual entra la OMI y todos su convenios en especial los cuatro pilares de la legislación marítima internacional que son SOLAS, MARPOL, STCW y MLC, ya que estos nos rigen en todos los mares del mundo y las inspecciones a nivel mundial en todos los puertos a los barcos que llegan a sus aguas se rigen en lo que dicen estos códigos. Definitivamente el mundo se ha beneficiado mucho ya que se ha creado conciencia a nivel mundial en el tema de contaminación de los mares y atmosféricos por parte de los buques y en la construcción de barcos más seguros.

7. ¿Sabe cuál es el papel de la Comisión Permanente del Pacífico Sur – CPPS en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?

La CPPS es un organismo regional que está más enfocado en el área pesquera, su explotación racional y técnica y en evitar la contaminación del área costera.

No se si tenga alguna subcomisión que trate el tema de transporte marítimo.

8. ¿Considera conveniente el trabajo conjunto entre la CPPS y la OMI para optimizar el transporte marítimo?

La OMI es un órgano especializado mundial de la ONU en cuanto al transporte marítimo, realizado a través de buques mercantes, por eso en los diferentes convenios se resalta que tales medidas solo incluyen a barcos mercantes, excluyendo a los buques de guerra, buques pesqueros, y grandes buques de madera, para ellos no se aplican los diferentes convenios como MARPOL, SOLAS, LINEAS DE CARGA, STCW-95, INMARSAT, BALLASTWATER, ANTI FOULING, TONNAGE PAL CONVENTION, etc. La OMI trata muy poco en lo referente al área pesquera (solo el convenio stcw-F) y el Ecuador, Colombia, Perú, y Chile no son signatarios.

9. ¿Considera que la presencia regional de la OMI impulsara el cumplimiento de las normas marítimas?

Si, ayudaría mucho en el cumplimiento de los diferentes convenios que existen, y sobretodo despejaría muchas dudas que hay en el tema.

10. ¿Piensa que se debería aperturar un organismo de apoyo (oficina de la OMI) solo para Sudamérica con el fin de mejorar la actividad marítima comercial en la región?

Sí. En Sudamérica es importantísimo que exista una oficina regional, como la hay en Asia y África.

11. ¿En caso de ser afirmativa su respuesta anterior, consideraría viable que dicha oficina de la OMI para Sudamérica esté en el Ecuador?

Sería fantástico y romperíamos muchos tabú, el Ecuador en el área marítima está muy retrasado con respecto a sus vecinos, ni que decir con el resto del mundo, aquí no existen facultades peor Universidades marítimas que imparten carreras

relacionadas netamente con el transporte, por eso si llegara a existir una oficina regional de la OMI en el Ecuador nos sacaríamos la venda y veríamos cual es la realidad mundial en transporte marítimo.

12. ¿Por qué razones cree que sería conveniente abrir una oficina de la OMI en Ecuador?

El Ecuador en cuanto a transporte marítimo es estratégico por su ubicación, pero lamentablemente está muy mal llevado en lo que se refiere a transporte marítimo, no tenemos Universidades marítimas que imparten las respectivas carreras. Cambiaríamos la forma actual de ver el área marítima y contribuiría con el desarrollo del país, atreves del transporte marítimo se mueven el 95% de todas las cargas del mundo lo que implica que el sector marítimo es sumamente estratégico para el desarrollo de un país siempre y cuando este sea bien llevado.

13. ¿Cree usted que el gobierno del Ecuador apoyaría la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?

El gobierno del Ecuador ha demostrado una gran apertura al cambio y a tecnificar todas las áreas de producción y servicios, el área marítima en Ecuador aún está en inicios y seria de mucha ayuda para el cambio de matriz productiva, el que se desarrolle técnicamente el área.

14. ¿Cree usted que la normatividad actual del Estado Ecuatoriano favorece la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?

No, tendría que cambiar su marco legal, dentro de los convenios de la OMI existen unos que tratan sobre el área laboral, área ambiental, y normas de construcción que tendrían que ajustarse con las leyes actuales del país.

15. ¿Considera conveniente aperturar una oficina de la OMI en la sede de la CPPS en Ecuador?

No, son dos organismos que tienen un fin muy distinto.

16. ¿Como beneficiaria la apertura de una oficina regional de la OMI a la sede de la CPPS en Ecuador? Causaría más confusión de la que ya hay actualmente.

Preguntas:

1. ¿Considera que existen suficientes entidades públicas y privadas en el Ecuador que garanticen la seguridad marítima y protección medio ambiental?

Respuesta: Sí, la Armada del Ecuador desde hace más de cuarenta años está encargada a través de la Ex Dirección de Marina Mercante y actual Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos y de Policía Marítimo de la seguridad de la Navegación, así como el Instituto Oceanográfico de la Armada se encarga de la señalización y balizamiento de las vías marítimas del Ecuador, sobre la protección medio ambiental la Armada a través del Código de Policía Marítimo controla los delitos de contaminación en las áreas marítimas, esto se lo hace en coordinación de los Municipios y del Ministerio del Ambiente.

2. ¿Respecto a la normatividad actual de la OMI, considera que existen suficientes y eficientes reglamentos para el desarrollo del transporte marítimo internacional?

Respuesta: La Autoridad Marítima Nacional a través de Resoluciones reglamenta las actividades marítimas, pero por la vigencia de la nueva constitución se debe realizar una revisión de estas resoluciones para armonizar con la nueva normativa y bajo el marco internacional de los Convenios de la OMI y la CONVEMAR a la que el país está adherido, existen las normativas pero se deben revisar para verificar su suficiencia y efectividad.

3. ¿Considera que existen suficientes y eficientes reglamentos nacionales para el desarrollo del transporte marítimo en el Ecuador?

Respuesta: Si existen pero deben ser revisados bajo el marco jurídico de la nueva constitución, nuevas leyes como Código del Trabajo, Código Integral Penal, Convenios Internacionales, entre otros.

4. ¿Piensa que se deberían agregar más normas y/o leyes marítimas para mejorar el ejercicio de la actividad marítima en el mundo y en el Ecuador?

Respuesta: Si después de la revisión se encuentran inconsistencias por falta de disposiciones en la normativa nacional, se debe realizar la inclusión de estas disposiciones, si la inclusión se lo hace sin revisar toda la normativa existente de manera integral podrían generarse superposiciones de leyes y reglamentos.

5. ¿Usted considera que el Ecuador está cumpliendo con los convenios de la OMI?

Respuesta: El Estado está inmerso en una etapa de modernización, por ello existe una redistribución de competencias entre el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Transporte, esto ha influido a que algunos aspectos que la Administración Marítima Nacional tiene que cumplir con la OMI, se vean retrasados, pero en un contexto general el Ecuador está realizando los esfuerzos necesarios para cumplir con los Convenios Internacionales a los que se encuentra adherido.

6. ¿Sabe cuál es el papel de la Organización Marítima Internacional – OMI en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?

Respuesta: Como Representante Permanente Alterno ante la OMI, estoy al tanto de todo el trabajo que este ente Internacional desarrolla, el hecho de que el transporte marítimo se desarrolle con normalidad y más del 90 % de todo nuestro comercio se lo realicen por vía marítima demuestran que el cumplimiento de la normativa internacional relacionada con la OMI, nos ha beneficiado y nos ha permitido que nuestras unidades de la Flota Mercante Ecuatoriana con sus buques transporten el petróleo a todos los puertos del mundo, así como nuestros puertos reciben buques de todo el mundo, dinamizando así nuestra economía.

7. ¿Sabe cuál es el papel de la Comisión Permanente del Pacífico Sur – CPPS en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?

Respuesta: Conozco de manera general lo que es este organismo, pero no estoy al tanto de forma específica sus objetivos o logros, en el seno de la OMI, no se ha escuchado de alguna relación con los temas tratados de la CPPS en esta Organización Internacional.

8. ¿Considera conveniente el trabajo conjunto entre la CPPS y la OMI para optimizar el transporte marítimo?

Respuesta: Si existen temas de interés regional que maneja la CPPS y que requieran la orientación de la OMI, sería beneficioso, la OMI tiene subcomités y comités para el tratamiento de temas específicos y altamente técnicos, con una correcta comunicación y coordinación creo que se obtendrían resultados.

9. ¿Considera que la presencia regional de la OMI impulsara el cumplimiento de las normas marítimas?

Respuesta: Cualquier esfuerzo por avanzar es digno de reconocimiento, a pesar de que en el contexto regional existen las autoridades marítimas bajo el contexto de la ROCRAM, además los países del GRULAC (Grupo de América Latina y el Caribe) tienen representantes ante la OMI, y en ese marco la coordinación del trabajo con estos grupos ya existentes, sería beneficioso.

10. ¿Piensa que se debería aperturar un organismo de apoyo (oficina de la OMI) solo para Sudamérica con el fin de mejorar la actividad marítima comercial en la región?

Respuesta: Debería determinarse primeramente cuáles van a ser las tareas de esta oficina regional, y cuál sería su relación con las entidades ya existentes, sobre todo para lograr un trabajo coordinado, fin evitar duplicidad de funciones.

11. ¿En caso de ser afirmativa su respuesta anterior, consideraría viable que dicha oficina de la OMI para Sudamérica esté en el Ecuador?

Respuesta: Si una vez determinada las funciones a cumplir, esta oficina aporta con soluciones a las necesidades de coordinación regional de la OMI, bien de lo contrario podría haber superposición de funciones con los organismos ya existentes.

12. ¿Por qué razones cree que sería conveniente abrir una oficina de la OMI en Ecuador?

Respuesta: Si se determina que el trabajo de la CPPS requiere ser reforzado con una oficina de la OMI en Ecuador sería beneficioso, pero el análisis debe realizarse en base a las tareas que ya cumplen las entidades ya existentes, pues esta oficina podría ser un nexo de

coordinación para las necesidades puntuales de la CPPS en los temas de la OMI y nada más.

13. ¿Cree usted que el gobierno del Ecuador apoyaría la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?

Respuesta: El gobierno apoyaría siempre y cuando la necesidad de esta sea debidamente justificada, después de un análisis de lo ya existente y del trabajo que se ha realizado y cuáles son los objetivos que se pretenden alcanzar con esta oficina, pues todo tiene un costo y eso en los actuales momentos influye notoriamente.

14. ¿Cree usted que la normatividad actual del Estado Ecuatoriano favorece la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?

Respuesta: El Estado está en un proceso de modernización y reestructuración, y si después de un análisis adecuado se determina la necesidad de esta apertura, con los justificativos adecuados, la normativa estaría amparada en este contexto de reestructuración y modernización.

15. ¿Considera conveniente aperturar una oficina de la OMI en la sede de la CPPS en Ecuador?

Respuesta: La conveniencia se determinará del análisis que se realicen de las tareas que cumplirá esta oficina, antes de eso sería adelantar criterios.

16. ¿Como beneficiaría la apertura de una oficina regional de la OMI a la sede de la CPPS en Ecuador?

Respuesta: Los beneficios se determinarían de las tareas y objetivos a cumplir por esta oficina, considero que en el plano de coordinación podrían beneficiar a la CPPS si esta requiere de la OMI algún tema de mutuo interés.

Preguntas:

1. ¿Considera que existen suficientes entidades públicas y privadas en el Ecuador que garanticen la seguridad marítima y protección medio ambiental?

Las entidades si. El personal, el equipamiento y los recursos NO.

2. ¿Respecto a la normatividad actual de la OMI, considera que existen suficientes y eficientes reglamentos para el desarrollo del transporte marítimo internacional?

Si.

3. ¿Considera que existen suficientes y eficientes reglamentos nacionales para el desarrollo del transporte marítimo en el Ecuador?

Nuestra legislación requiere hace ya cierto tiempo de actualización.

4. ¿Piensa que se deberían agregar más normas y/o leyes marítimas para mejorar el ejercicio de la actividad marítima en el mundo y en el Ecuador?

A nivel mundial no creo que falte mucho, pero a nivel del Ecuador hay que actualizarse.

5. ¿Usted considera que el Ecuador está cumpliendo con los convenios de la OMI?

Parcialmente, más que nada por falta de recursos.

6. ¿Sabe cuál es el papel de la Organización Marítima Internacional – OMI en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?

Si. La OMI se preocupa de la seguridad de la vida en el mar, de la seguridad de la navegación mundial y del cuidado de la ecología marina.

7. ¿Sabe cuál es el papel de la Comisión Permanente del Pacífico Sur – CPPS en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?

Si. Armonizar legislaciones, uso racional de recursos y cuidado del medio marino entre sus miembros y dentro de su circunscripción regional.

8. ¿Considera conveniente el trabajo conjunto entre la CPPS y la OMI para optimizar el transporte marítimo?

Las dos deben complementarse en su accionar, muy especialmente al compartir objetivos comunes a ambas instituciones.

9. ¿Considera que la presencia regional de la OMI impulsara el cumplimiento de las normas marítimas?

Si. Una presencia más directa y cercana le daría un rol más protagónico.

10. ¿Piensa que se debería aperturar un organismo de apoyo (oficina de la OMI) solo para Sudamérica con el fin de mejorar la actividad marítima comercial en la región?

Si. Como dicho anteriormente, es el accionar de las personas lo que convierten la letra muerta de un convenio internacional en aplicación práctica. Definitivamente, una oficina OMI dedicada a Sudamérica le daría más vida real al convenio.

11. ¿En caso de ser afirmativa su respuesta anterior, consideraría viable que dicha oficina de la OMI para Sudamérica esté en el Ecuador?

Siempre sería viable ubicarla en Ecuador y sería muy conveniente a Ecuador, pero habría que ver la conveniencia para el resto de los países Sudamericanos y dónde sería más efectivo su asentamiento.

12. ¿Por qué razones cree que sería conveniente abrir una oficina de la OMI en Ecuador?

Sería conveniente para Ecuador, porque evidentemente la acción y supervisión de la OMI nos llegaría más directamente. Pero no necesariamente sería la localización más conveniente para toda América del Sur. Es un asunto a ser estudiado.

13. ¿Cree usted que el gobierno del Ecuador apoyaría la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?

No lo sé. Siempre existe la posibilidad de que una presencia directa de la OMI en el país sea vista como intervencionismo y/o interferencia de parte de instituciones locales con funciones ambiguas y redundantes que encuentren en la presencia de OMI en Ecuador un obstáculo para justificar su propia existencia.

14. ¿Cree usted que la normatividad actual del Estado Ecuatoriano favorece la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?

No. La tendencia es hacia un mal entendido nacionalismo, que considera la cooperación con instituciones internacionales como una pérdida de soberanía. No faltaría quien decida que lo que se necesita es una nueva OMI Latinoamericana adscrita a la ALBA o algo por el estilo.

15. ¿Considera conveniente aperturar una oficina de la OMI en la sede de la CPPS en Ecuador?

Me parece que deberían colaborar de cerca, pero manteniendo su independencia.

16. ¿Como beneficiaria la apertura de una oficina regional de la OMI a la sede de la CPPS en Ecuador?

No tengo elementos para juzgarlo. En principio dependería del grado de colaboración que exista entre ambas, lo cuál a su vez depende mucho de las actitudes de sus respectivos integrantes.

Preguntas:

1. ¿Considera que existen suficientes entidades públicas y privadas en el Ecuador que garanticen la seguridad marítima y protección medio ambiental?
a. SI
2. ¿Respecto a la normatividad actual de la OMI, considera que existen suficientes y eficientes reglamentos para el desarrollo del transporte marítimo internacional?
a. SI
3. ¿Considera que existen suficientes y eficientes reglamentos nacionales para el desarrollo del transporte marítimo en el Ecuador?
a. NO
4. ¿Piensa que se deberían agregar más normas y/o leyes marítimas para mejorar el ejercicio de la actividad marítima en el mundo y en el Ecuador?
a. SI
5. ¿Usted considera que el Ecuador está cumpliendo con los convenios de la OMI?
a. SI
6. ¿Sabe cuál es el papel de la Organización Marítima Internacional – OMI en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?
a. SI,
7. ¿Sabe cuál es el papel de la Comisión Permanente del Pacífico Sur – CPPS en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?
a. SI
8. ¿Considera conveniente el trabajo conjunto entre la CPPS y la OMI para optimizar el transporte marítimo?
a. NO
9. ¿Considera que la presencia regional de la OMI impulsara el cumplimiento de las normas marítimas?
a. SI
10. ¿Piensa que se debería aperturar un organismo de apoyo (oficina de la OMI) solo para Sudamérica con el fin de mejorar la actividad marítima comercial en la región?
a. NO.
11. ¿En caso de ser afirmativa su respuesta anterior, consideraría viable que dicha oficina de la OMI para Sudamérica esté en el Ecuador?
a. NO
12. ¿Por qué razones cree que sería conveniente abrir una oficina de la OMI en Ecuador?
a. N/A
13. ¿Cree usted que el gobierno del Ecuador apoyaría la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?
a. N/A
14. ¿Cree usted que la normatividad actual del Estado Ecuatoriano favorece la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?
a. NO
15. ¿Considera conveniente aperturar una oficina de la OMI en la sede de la CPPS en Ecuador?
a. NO
16. ¿Como beneficiaria la apertura de una oficina regional de la OMI a la sede de la CPPS en Ecuador?
a. N/A

Preguntas:

1. ¿Considera que existen suficientes entidades públicas y privadas en el Ecuador que garanticen la seguridad marítima y protección medio ambiental? Al ser este (CPPS) un organismo internacional y yo su máximo representante, no puedo pronunciarme sobre asuntos propios del país, por lo tanto no puedo responder esta pregunta.
2. ¿Respecto a la normatividad actual de la OMI, considera que existen suficientes y eficientes reglamentos para el desarrollo del transporte marítimo internacional? En OMI se ha realizado un trabajo que permite dar claridad a muchos conflictos ambientales marinos, sin embargo, su aplicación no sólo depende de OMI sino de la aceptación de cada país miembro de esa organización, por otra parte cada día hay nuevos retos ambientales, por lo tanto la normatividad debe ser muy dinámica para tratar de estar al día, pero nunca suficiente para dar claridad absoluta.
3. ¿Considera que existen suficientes y eficientes reglamentos nacionales para el desarrollo del transporte marítimo en el Ecuador? Ver primera respuesta.
4. ¿Piensa que se deberían agregar más normas y/o leyes marítimas para mejorar el ejercicio de la actividad marítima en el mundo y en el Ecuador? En cuanto al mundo si es necesario continuar madurando en ese sentido, en cuanto al Ecuador, por favor ver primera respuesta.
5. ¿Usted considera que el Ecuador está cumpliendo con los convenios de la OMI? Ver primera respuesta.
6. ¿Sabe cuál es el papel de la Organización Marítima Internacional – OMI en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado? Si conozco el papel de la OMI y el beneficio a sus miembros es el de estandarizar normas y facilitar el entendimiento marítimo de las Estados.
7. ¿Sabe cuál es el papel de la Comisión Permanente del Pacífico Sur – CPPS en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado? Si conozco el papel de CPPS y el beneficio es facilitar a los países de la región la integración y la difusión del conocimiento de los asuntos OMI, así como la capacitación para su aplicación.
8. ¿Considera conveniente el trabajo conjunto entre la CPPS y la OMI para optimizar el transporte marítimo? Sí resulta conveniente mantener y fortalecer el proceso de cooperación mutua CPPS-OMI.
9. ¿Considera que la presencia regional de la OMI impulsara el cumplimiento de las normas marítimas? Sí, es importante que no se vea como un organismo distante de la región en donde actúe, sino integrada y concedora de las situaciones propias de la región.
10. ¿Piensa que se debería aperturar un organismo de apoyo (oficina de la OMI) solo para Sudamérica con el fin de mejorar la actividad marítima comercial en la región? Pudiera ser una buena opción de seguimiento, sin embargo, es difícil que pueda actuar para mejorar la actividad marítima comercial de la región, puesto que se involucran factores propios como la economía nacional y el manejo marítimo de cada país que obedece a sus políticas internas primeramente.
11. ¿En caso de ser afirmativa su respuesta anterior, consideraría viable que dicha oficina de la OMI para Sudamérica esté en el Ecuador? Ver primera respuesta.
12. ¿Por qué razones cree que sería conveniente abrir una oficina de la OMI en Ecuador? Ver primera respuesta.
13. ¿Cree usted que el gobierno del Ecuador apoyaría la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica? Ver primera respuesta.
14. ¿Cree usted que la normatividad actual del Estado Ecuatoriano favorece la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica? Ver primera respuesta.
15. ¿Considera conveniente aperturar una oficina de la OMI en la sede de la CPPS en Ecuador? Considero que pudiera ser mejor que no se considerara a OMI, bajo el alero de CPPS, puesto que los dos organismos son internacionales y han sido creados por convenios diferentes, con diferentes objetivos, por lo tanto no cabe el uno dentro del otro.
16. ¿Como beneficiaria la apertura de una oficina regional de la OMI a la sede de la CPPS en Ecuador? Creo que esta propuesta necesita otras evaluaciones y decisiones políticas con las que no se cuenta y que, por lo tanto, no permiten responder esta pregunta..

Preguntas:

1. ¿Considera que existen suficientes entidades públicas y privadas en el Ecuador que garanticen la seguridad marítima y protección medio ambiental?

Existen en forma limitada. Se debería proveer más medios acuáticos especialmente de alta mar y personal capacitado para cumplir con este objetivo.

2. ¿Respecto a la normatividad actual de la OMI, considera que existen suficientes y eficientes reglamentos para el desarrollo del transporte marítimo internacional?

Si.

3. ¿Considera que existen suficientes y eficientes reglamentos nacionales para el desarrollo del transporte marítimo en el Ecuador?

No, en la actualidad toda la legislación es obsoleta y se la debe actualizar para una mejor actividad del sector.

4. ¿Piensa que se deberían agregar más normas y/o leyes marítimas para mejorar el ejercicio de la actividad marítima en el mundo y en el Ecuador?

Si.

5. ¿Usted considera que el Ecuador está cumpliendo con los convenios de la OMI?

En su mayor parte sí.

6. ¿Sabe es el papel de la Organización Marítima Internacional – OMI en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?

El papel de la OMI Uds, lo plantearon en el primer párrafo de su encuesta.

En las regulaciones que nos han beneficiado son las regulaciones para preservar la vida humana en el mar, cuidado del medio ambiente y regulaciones sobre seguridades para personal y embarcaciones como ej: buques de doble casco para áreas protegidas.

7. ¿Sabe cuál es el papel de la Comisión Permanente del Pacífico Sur – CPPS en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?

El papel de la CPPS lo explican Uds. en el párrafo inicial de la encuesta.

8. ¿Considera conveniente el trabajo conjunto entre la CPPS y la OMI para optimizar el transporte marítimo?

Plenamente de acuerdo están entidades deben trabajar en armonía ya que en el fondo poseen fines similares y complementarios.

9. ¿Considera que la presencia regional de la OMI impulsara el cumplimiento de las normas marítimas?

Si, ayudaría muchísimo.

10. ¿Piensa que se debería aperturar un organismo de apoyo (oficina de la OMI) solo para Sudamérica con el fin de mejorar la actividad marítima comercial en la región?

Sería de beneficio para los países de la región.

11. ¿En caso de ser afirmativa su respuesta anterior, consideraría viable que dicha oficina de la OMI para Sudamérica esté en el Ecuador?

Esta ubicación se la debería definir en base al nivel de actividad del sector en los países de la región

12. ¿Por qué razones cree que sería conveniente abrir una oficina de la OMI en Ecuador?

Porque seríamos el país referencial de la región ante OMI y además porque Ecuador se convertiría en referente a seguir de la región.

13. ¿Cree usted que el gobierno del Ecuador apoyaría la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?

Considerando que hoy existe la Secretaría del Mar, que tiene relación con este tema, creo que sí.

14. ¿Cree usted que la normatividad actual del Estado Ecuatoriano favorece la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?

No.

15. ¿Considera conveniente aperturar una oficina de la OMI en la sede de la CPPS en Ecuador?

No, podría emitir un criterio al respecto. Me falta conocer más a profundidad las actividades de CCPS.

16. ¿Como beneficiaria la apertura de una oficina regional de la OMI a la sede de la CPPS en Ecuador

No, podría emitir un criterio al respecto. Me falta conocer más a profundidad las actividades de CCPS

Preguntas:

1. ¿Considera que existen suficientes entidades públicas y privadas en el Ecuador que garanticen la seguridad marítima y protección medio ambiental?

Hay suficientes entidades nacionales pero no están bien coordinadas.

2. ¿Respecto a la normatividad actual de la OMI, considera que existen suficientes y eficientes reglamentos para el desarrollo del transporte marítimo internacional?

Sí, pero no hay buena implementación de las mismas.

3. ¿Considera que existen suficientes y eficientes reglamentos nacionales para el desarrollo del transporte marítimo en el Ecuador?

No hay la reglamentación necesaria.

4. ¿Piensa que se deberían agregar más normas y/o leyes marítimas para mejorar el ejercicio de la actividad marítima en el mundo y en el Ecuador?

Tal vez, pero lo más importante es implementar y cumplir cabalmente con las que ya hay.

5. ¿Usted considera que el Ecuador está cumpliendo con los convenios de la OMI?

Parcialmente.

6. ¿Sabe cuál es el papel de la Organización Marítima Internacional – OMI en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?

Si sé y el beneficio ha sido muy grande.

7. ¿Sabe cuál es el papel de la Comisión Permanente del Pacífico Sur – CPPS en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?

Si, específicamente no tiene inherencia directa en transporte marítimo. Indirectamente trata el tema en cuanto a impactos ambientales en el medio marino generado por el transporte como es el caso de las especies invasoras en agua de lastre o los derrames de hidrocarburos, por ejemplo.

8. ¿Considera conveniente el trabajo conjunto entre la CPPS y la OMI para optimizar el transporte marítimo?

Claro que sí.

9. ¿Considera que la presencia regional de la OMI impulsara el cumplimiento de las normas marítimas?

Si, puede ser muy importante para ese fin a pesar del papel que juega la ROGRAM.

10. ¿Piensa que se debería aperturar un organismo de apoyo (oficina de la OMI) solo para Sudamérica con el fin de mejorar la actividad marítima comercial en la región?

Si, puede ser una buen idea pero hay que estudiarla muy ya que hace años había una, si mal no recuerdo en Chile, y se cerró.

11. ¿En caso de ser afirmativa su respuesta anterior, consideraría viable que dicha oficina de la OMI para Sudamérica esté en el Ecuador?

Si, Ecuador es uno de los actuales abanderados de la integración sudamericana y muy seguramente esta oficina regional de la OMI, sería muy bienvenida.

12. ¿Por qué razones cree que sería conveniente abrir una oficina de la OMI en Ecuador?

Por su ubicación geográfica, sus actuales políticas de apoyo a la integración sudamericana, su conciencia de que “el Futuro del País está en los Mares” y su reciente incorporación a la CONVEMAR.

13. ¿Cree usted que el gobierno del Ecuador apoyaría la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?

Si, por las razones anteriormente expuestas.

14. ¿Cree usted que la normatividad actual del Estado Ecuatoriano favorece la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?

Si, por lo antes dicho sobre la CONVEMAR, principalmente.

15. ¿Considera conveniente aperturar una oficina de la OMI en la sede de la CPPS en Ecuador?

Si por su ubicación en Guayaquil principal puerto del país, por coincidencia de objetivos en materia de protección del medio marino y por las posibilidades que tiene la CPPS de que su alcance se amplíe a toda Sudamérica a instancias de la creación de UNASUR.

16. ¿Como beneficiaria la apertura de una oficina regional de la OMI a la sede de la CPPS en Ecuador?

Sería una relación de mutuo beneficio para la OMI y la CPPS por lo anteriormente expuesto pero habrá convencer de ello a los Estados Parte de ambas organizaciones, con un buen estudio que revise todas las posibles variables: política, técnicas, científicas, etc.

Preguntas:

1. ¿Considera que existen suficientes entidades públicas y privadas en el Ecuador que garanticen la seguridad marítima y protección medio ambiental?
 - a. SI
2. ¿Respecto a la normatividad actual de la OMI, considera que existen suficientes y eficientes reglamentos para el desarrollo del transporte marítimo internacional?
 - a. SI
3. ¿Considera que existen suficientes y eficientes reglamentos nacionales para el desarrollo del transporte marítimo en el Ecuador?
 - a. SI
4. ¿Piensa que se deberían agregar más normas y/o leyes marítimas para mejorar el ejercicio de la actividad marítima en el mundo y en el Ecuador?
 - a. EN EL ECUADOR CONTAMOS CON LA NORMATIVA QUE ABARCA LOS ÁMBITOS REGULADOS POR LA OMI, DE SER NECESARIO UN ESTUDIO DETERMINARÍA SI SE REQUIEREN MÁS NORMAS.
5. ¿Usted considera que el Ecuador está cumpliendo con los convenios de la OMI?
 - a. SI
6. ¿Sabe cuál es el papel de la Organización Marítima Internacional – OMI en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?
 - a. SI.
 - b. LA APLICACIÓN DE LA NORMATIVA INTERNACIONAL, PROMULGADA POR ESTE ORGANISMO UNA VEZ QUE EL ECUADOR SE ADHIERE A TRAVES DE LOS INSTRUMENTOS INTERNACIONALES CORRESPONDIENTES, SE TRADUCE EN CREACION DE LEYES EN EL AMBITO NACIONAL, QUE REGULEN EL TRANSPORTE MARITIMO NACIONAL, EJERZAN EL CONTROL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL; COADYUVEN CON LA SEGURIDAD DE LA VIDA EN EL MAR, CONTROLLEN LA POLUCION MARÍTIMA; REGULALEN LA FORMACION, TITULACION Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, SON DE BENEFICIO PARA EL PAIS.
 - c.
7. ¿Sabe cuál es el papel de la Comisión Permanente del Pacífico Sur – CPPS en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?
 - a. EL AMBITO DEL CONTROL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO ES COMPETENCIA DE LA ROGRAM, RED OPERATIVA DE COOPERACION REGIONAL ENTRE AUTORIDADES MARITIMAS, A TRAVES DEL ACUERDO DE VIÑA DEL MAR.
 - b. LA APLICACIÓN DE NORMATIVAS REGIONALES QUE PROMUEVEN LA CONSERVACION DE LOS RECURSOS VIVOS DE LA ZONA MARÍTIMA DE LOS ESTADOS PARTE DE LA CPPS, EN ESPECIAL LAS POBLACIONES DE PECES TRANSZONALES Y DE ALTA MIGRACION; EL IMPULSO PROGRESIVO DEL DERECHO DEL MAR; LAS ACCIONES CONJUNTAS PARA DISPONER DE ASISTENCIA TECNICO-FINANCIERAS EN LAS INVESTIGACIONES OCEANICAS; EL INCREMENTO DE POLITICAS Y MECANISMOS DE COOPERACION ENTRE LOS ESTADOS PARTE Y LA EVALUACION DE LOS RECURSOS NATURALES DE LAS PESQUERIAS EN EL PACIFICO SUR CON VISTA A SU DESARROLLO Y EXPLOTACION ECONOMICA SUSTENTABLE, SE ENCUENTRAN ENTRE BENEFICIOS DE LA CPPS.
 - c.
8. ¿Considera conveniente el trabajo conjunto entre la CPPS y la OMI para optimizar el transporte marítimo?
 - a. NO
9. ¿Considera que la presencia regional de la OMI impulsara el cumplimiento de las normas marítimas?
 - a. PRESENCIA REGIONAL DE OMI SI EXISTE, Y ES A TRAVÉS DE LA ROGRAM (RED OPERATIVA DE COOPERACIÓN REGIONAL DE AUTORIDADES MARÍTIMAS DE LAS AMERICAS), EL REPRESENTANTE DE LA OMI EN EL ECUADOR ES LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL, ES DECIR LA SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL.
 - b. ¿Piensa que se debería aperturar un organismo de apoyo (oficina de la OMI) solo para Sudamérica con el fin de mejorar la actividad marítima comercial en la región?
NO. EL ORGANISMO ES LA ROGRAM CUMPLE LAS FUNCIONES DE LA OMI EN LA REGION.
10. ¿En caso de ser afirmativa su respuesta anterior, consideraría viable que dicha oficina de la OMI para Sudamérica esté en el Ecuador?
 - a. NO
11. ¿Por qué razones cree que sería conveniente abrir una oficina de la OMI en Ecuador?
 - a. CONVIENE CONSIDERARLO SI NO EXISTIEREN ORGANISMOS CON ATRIBUCIONES Y COMPETENCIAS EN EL ECUADOR QUE CUMPLAN LA NORMATIVA INTERNACIONAL DISPUESTA POR LA OMI. ESTE NO ES EL CASO EN NUESTRO PAIS, PUESTO QUE LA SPTMF CUMPLE CON TAL COMETIDO.
12. ¿Cree usted que el gobierno del Ecuador apoyaría la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?
 - a. NO

13. ¿Cree usted que la normatividad actual del Estado Ecuatoriano favorece la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?

a. NO

14. ¿Considera conveniente aperturar una oficina de la OMI en la sede de la CPPS en Ecuador?

a. NO.

15. ¿Como beneficiaria la apertura de una oficina regional de la OMI a la sede de la CPPS en Ecuador?

a. LA ROCRAM Y LA CPPS, TIENEN COMPETENCIAS SEÑALADAS EN LAS PREGUNTAS 9 Y 7 RESPECTIVAMENTE.

Preguntas:

1. ¿Considera que existen suficientes entidades públicas y privadas en el Ecuador que garanticen la seguridad marítima y protección medio ambiental?

Si existen

En el Ecuador como Entidades Públicas están: la Autoridad Marítima (Subsecretaría de Transporte Marítimo y Fluvial) y la Autoridad de Policía Marítima (DIRNEA), con competencias bien definidas para garantizar la seguridad marítima y protección medioambiental, además con competencias complementarias el Ministerio del Ambiente. En el ámbito privado, en el Ecuador existen muchas empresas calificadas para dar apoyo a través de la prestación de servicios en seguridad marítima y protección ambiental, enmarcadas en las leyes nacionales.

2. ¿Respecto a la normatividad actual de la OMI, considera que existen suficientes y eficientes reglamentos para el desarrollo del transporte marítimo internacional?

La OMI si ha emitido los suficientes y eficientes reglamentos; si embargo por el desarrollo tecnológico y por la mayor carga que se mueve en el mundo, algunos convenios y códigos deben revisarse y de ser necesario realizar modificaciones a los convenios o complementar con Códigos como Anexo a las Convenios.

3. ¿Considera que existen suficientes y eficientes reglamentos nacionales para el desarrollo del transporte marítimo en el Ecuador?

Si existen suficientes, pero no eficientes reglamentos nacionales para el desarrollo del transporte marítimo en el Ecuador. Los Reglamentos existentes en nuestro País, deben ser sometidos a un proceso de revisión y actualización.

4. ¿Piensa que se deberían agregar más normas y/o leyes marítimas para mejorar el ejercicio de la actividad marítima en el mundo y en el Ecuador?

Considero que si; complementando lo indicado en la respuesta 2, además del desarrollo tecnológico que ha influenciado en la modernización de los Puertos, los Buques, las operaciones sobre la mercancía, también debe mejorarse los sistemas de seguridad, por lo que es importante leyes marítimas complementarias

5. ¿Usted considera que el Ecuador está cumpliendo con los convenios de la OMI?

Si considero que Ecuador si cumple, incluso hay auditorías de la OMI sobre este tema

6. ¿Sabe cuál es el papel de la Organización Marítima Internacional – OMI en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?

El Slogan de la OMI, es “Navegación segura sobre mares limpios”, nos ha beneficiados a través del establecimiento de Convenios a garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de los buques y de la mercancía; y a evitar accidentes que pueden ocasionar derrames lo que ocasionaría la contaminación marina

7. ¿Sabe cuál es el papel de la Comisión Permanente del Pacífico Sur – CPPS en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?

Si conozco el principal papel de la CPPS, referente al transporte marítimo y esta Institución regional (Chile, Colombia, Ecuador y Perú), nos ha permitido aplicar políticas marítimas regionales e internacionales, a través de la Coordinación enmarcadas en el Derecho del Mar y el Derecho Internacional Ambiental

8. ¿Considera conveniente el trabajo conjunto entre la CPPS y la OMI para optimizar el transporte marítimo?

Es importante este trabajo, enmarcado en las competencias de cada Institución

9. ¿Considera que la presencia regional de la OMI impulsara el cumplimiento de las normas marítimas?

Los Comités Regionales, son importantes y necesarios ya que tratan problemas específicos

10. ¿Piensa que se debería aperturar un organismo de apoyo (oficina de la OMI) solo para Sudamérica con el fin de mejorar la actividad marítima comercial en la región?

Si sería importante, para viabilizar gestiones y apoyo tecnológico, lo que si considero que la actividad marítima comercial no dependería de esta Oficina, lo que si se apoyaría administrativamente

11. ¿En caso de ser afirmativa su respuesta anterior, consideraría viable que dicha oficina de la OMI para Sudamérica esté en el Ecuador?

Si considero viable que la Oficina este en el Ecuador, para lo cual se debe presentar justificativos de peso.

12. ¿Por qué razones cree que sería conveniente abrir una oficina de la OMI en Ecuador?

Por ser Ecuador un País marítimo por excelencia, por su proyección territorial marítima según la CONVEMAR y por su posición geográfica

13. ¿Cree usted que el gobierno del Ecuador apoyaría la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?

Considero que si, por ser un tema de trascendencia para el futuro de la Región

14. ¿Cree usted que la normatividad actual del Estado Ecuatoriano favorece la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?

La normatividad no favorece, pero si permite lograr a través de gestión internacional.

15. ¿Considera conveniente aperturar una oficina de la OMI en la sede de la CPPS en Ecuador?

Si es procedente porque ambas Instituciones, tienen objetivos relacionados al transporte marítimo

16. ¿Como beneficiaria la apertura de una oficina regional de la OMI a la sede de la CPPS en Ecuador?

Plantear soluciones a problemas de la Región

Unificar Esfuerzos

Fácil coordinación

Optimización de Recursos

Preguntas:

1. ¿Considera que existen suficientes entidades públicas y privadas en el Ecuador que garanticen la seguridad marítima y protección medio ambiental?

Sí existen; sin embargo la estructura impuesta a las entidades encargadas de ejercer la Administración Marítima Nacional no cumplen adecuadamente sus roles, principalmente por el hecho de que cuando éstas fueron creadas, lamentablemente al implementar las mismas vía Decreto Ejecutivo no se consideró que en el país no existen profesionales con las capacidades y competencias para que cumplan eficientemente las responsabilidades asignadas a dichas entidades.

El tema marítimo obedece a un esquema de gobernanza de los espacios marítimos a nivel mundial, esquema de carácter técnico – legal que se encarga de emitir directrices y orientar a los países (a través de un organismo supranacional conocido como Organización Marítima Internacional, OMI) para que en sus respectivas jurisdicciones se cumplan las mismas con el fin de salvaguardar la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación.

En el país las entidades con mayor peso dentro del esquema de Administración Marítima son 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 Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos y otros repartos de la Armada. Por otro lado está el Comité Interinstitucional del Mar y la Secretaría Técnica del Mar, finalmente los Ministerios de Agricultura, Ganadería, Acuicultura y Pesca, Ministerio del Ambiente, Ministerio de Turismo, Servicio de Rentas Internas, Agencia de Control y regulación Hidrocarbúfero, Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, Ministerio de Salud, etc., todas estas entidades gubernamentales que tienen injerencia en el quehacer marítimo.

Las entidades privadas como la Cámara Marítima, la Asociación de Prácticos, Asociación de Terminales Privados, Agencias Navieras, etc., todas ellas buscando fines comunes que incluyen temas de seguridad y protección del medio marino.

2. ¿Respecto a la normatividad actual de la OMI, considera que existen suficientes y eficientes reglamentos para el desarrollo del transporte marítimo internacional?

Sí, el problema en el país es la implementación de las mismas, ya que lamentablemente, la problemática no se analiza desde el punto de vista técnico – legal marítimo, sino por el contrario quienes toman las decisiones lo hacen desde el punto de vista político.

3. ¿Considera que existen suficientes y eficientes reglamentos nacionales para el desarrollo del transporte marítimo en el Ecuador?

Sí, sin embargo son obsoletos en su mayoría y se requiere su urgente revisión e implementación de una nueva ley que armonice y coordine a todas las entidades para que a nivel nacional se pueda esquematizar la gobernanza real de los espacios marítimos nacionales.

4. ¿Piensa que se deberían agregar más normas y/o leyes marítimas para mejorar el ejercicio de la actividad marítima en el mundo y en el Ecuador?

Sí, es requerido y urgente una norma de nivel superior de carácter orgánica que armonice, ordene y coordine el quehacer marítimo y portuario nacional.

5. ¿Usted considera que el Ecuador está cumpliendo con los convenios de la OMI?

Parcialmente los está cumpliendo, ya que se requiere en muchos casos medios e infraestructura como por ejemplo, para el caso del cumplimiento del CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES, se requiere infraestructura para recibir dichas aguas, ningún puerto del Ecuador dispone de dicha infraestructura, así mismo hay otros convenios que el Ecuador es parte y signatario pero que no lo cumplimos o lo cumplimos parcialmente, como es el caso de la investigación de los accidentes marítimos, se requiere establecer un cuerpo colegiado que realice esta actividad para cumplir eficientemente con el convenio de investigación de siniestros, entre otros.

6. ¿Sabe cuál es el papel de la Organización Marítima Internacional – OMI en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?

En la introducción de esta encuesta ustedes plantean muy bien cuál es el fin de la OMI a través de sus objetivos.

Considero que sí beneficia a los países que somos parte y signatarios de este tipo de convenios. Ya que nos permite estar a la par o mantener un estándar en relación de la mayoría de los países del mundo en temas relacionados a la seguridad, protección y cuidado del medio ambiente marino.

7. ¿Sabe cuál es el papel de la Comisión Permanente del Pacífico Sur – CPPS en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?

Basado en la Misión de la CPPS que es:

"Coordinar y fomentar las políticas marítimas de los Estados Miembros para la conservación y uso responsable de los recursos naturales y su ambiente en beneficio del desarrollo integral y sustentable de sus pueblos"

Y considerando sus ejes-objetivos que son:

- o Estados competitivos en el concierto internacional.
- o La ciencia como soporte para la formulación de políticas.
- o Estados y sociedad como vectores de cambio.

o Una sociedad informada y consciente del medio ambiente.

Me permito indicar que la CPPS debería mantener su papel de brindar soporte a los Estados parte de esta Comisión, manteniendo su estatus jurisdiccional de REGION y seguir apoyando también las directrices establecidas por la OMI relacionadas al ámbito marítimo en la que el Ecuador participa activamente con la mayoría de los países del mundo.

Los beneficios se los puede palpar, como por ejemplo: El Plan de acción regional para conservación de ciertas especies marinas, la organización de varios cruceros conjuntos de investigación marina, los Grupos de Trabajo para el estudio de Alertas de Tsunamis, entre otros beneficios.

8. ¿Considera conveniente el trabajo conjunto entre la CPPS y la OMI para optimizar el transporte marítimo?

Claro que sí. Cada una de estas organizaciones cumple su papel y es importante fortalecerlas y apoyarlas todo el tiempo.

9. ¿Considera que la presencia regional de la OMI impulsara el cumplimiento de las normas marítimas?

Sí, habría un contacto directo con dicha entidad y se tratarían estos aspectos desde el punto de vista técnico marítimo legal y no solamente desde el punto de vista político.

10. ¿Piensa que se debería aperturar un organismo de apoyo (oficina de la OMI) solo para Sudamérica con el fin de mejorar la actividad marítima comercial en la región?

Ya existe la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de América, ROCRAM, la misma que obedece a un Memorandum de Entendimiento entre los países de América en función de las orientaciones dadas desde la OMI.

Considero que se debería fortalecer la representatividad de sus diferentes miembros, que todos apuntemos en la misma dirección bajo objetivos comunes y que se optimicen los recursos.

No necesitamos tantas oficinas para hacer lo mismo, necesitamos cumplir los objetivos y cumplirlos bien. Para esto se requiere de un esquema de liderazgo y gobernanza de los espacios marítimos debidamente fundamentados bajo una sola estructura legal y bajo una sola Autoridad Nacional de los Espacios Marítimos y Puertos.

11. ¿En caso de ser afirmativa su respuesta anterior, consideraría viable que dicha oficina de la OMI para Sudamérica esté en el Ecuador?

No considero factible implementar otra oficina para hacer lo mismo que ya hace la ROCRAM. Pero sí considero necesario que se fortalezca la institucionalidad de la Autoridad Marítima y Portuaria del Ecuador y que ésta albergue a todas las instituciones y organismos nacionales e internacionales que tienen el mismo fin.

12. ¿Por qué razones cree que sería conveniente abrir una oficina de la OMI en Ecuador?

Por cuanto la asistencia técnica y el apoyo estarían directamente en nuestro país.

13. ¿Cree usted que el gobierno del Ecuador apoyaría la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?

Sí.

14. ¿Cree usted que la normatividad actual del Estado Ecuatoriano favorece la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?

Sí. No considero que exista ningún impedimento legal para hacerlo.

15. ¿Considera conveniente aperturar una oficina de la OMI en la sede de la CPPS en Ecuador?

La oficina de la OMI debería establecerse en el lugar que la Autoridad Nacional de los Espacios Acuáticos y Puertos considere adecuado a los intereses del país.

16. ¿Como beneficiaría la apertura de una oficina regional de la OMI a la sede de la CPPS en Ecuador?

Al tener una oficina sede de la OMI en el Ecuador, nos permitiría contar con la representación a nivel regional de este importante organismo, lo cual le da un contexto superior al resto de países, por otro lado como se ha referido en los puntos anteriores el país podría contar con la asistencia técnica y cooperación internacional de manera directa.

ENCUESTA

Tema: Creación de una oficina regional de la Organización Marítima Internacional (OMI) en la sede de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) en Ecuador

Respuestas a Cuestionario

1. ¿Considera que existen suficientes entidades públicas y privadas en el Ecuador que garanticen la seguridad marítima y protección medio ambiental?
SI, existen más que suficientes.

2. ¿Respecto a la normatividad actual de la OMI, considera que existen suficientes y eficientes reglamentos para el desarrollo del transporte marítimo internacional?
SI.

3. ¿Considera que existen suficientes y eficientes reglamentos nacionales para el desarrollo del transporte marítimo en el Ecuador?
NO

4. ¿Piensa que se deberían agregar más normas y/o leyes marítimas para mejorar el ejercicio de la actividad marítima en el mundo y en el Ecuador?

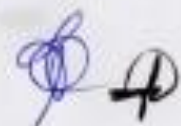
Como se indicó en la pregunta No. 1 la normativa internacional existente es suficiente. En relación a legislación marítima en Ecuador, esta se encuentra dispersa y atomizada. El negocio naviero y la actividad marítima es transversal a varias normas desde el Código Civil hasta el de Policía Marítimo pasando por la Ley de Galápagos, etc., etc.; en este sentido en lugar de promulgar más normas el Ecuador debería tender a la racionalización de la normativa, mucha de la cual está en contraposición la una con la otra, es decir, no necesariamente son concordantes.

De emprenderse esta acción, se realizará un trabajo de hormiga que luego deberá ser socializado con los distintos actores.

Para su elaboración no deberá convocarse necesariamente a las diversas instituciones, más bien esto es asunto de una consultoría que trabaje aproximadamente uno ó dos años y presente un solo proyecto de normativa coherente y sustentado.

5. ¿Usted considera que el Ecuador está cumpliendo con los convenios de la OMI?

En cuanto a los convenios ratificados sí se cumple, en cuanto a otros no ratificados no necesariamente se da cumplimiento.



6. ¿Sabe cuál es el papel de la Organización Marítima Internacional – OMI en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?

El papel de la OMI se enfocó a la seguridad de la vida humana en el mar y protección del medio ambiente. Su beneficio para el Ecuador ha sido invaluable desde sus inicios en función de que ha permitido estandarizar nuestros procedimientos (no necesariamente nuestra legislación) a nivel marítimo y así mantenernos competitivos en todas las ramas y actividades anexas y conexas al negocio naviero.

7. ¿Sabe cuál es el papel de la Comisión Permanente del Pacífico Sur – CPPS en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?

SI, el beneficio positivo ha sido el lograr integrar políticas comunes en la región.

8. ¿Considera conveniente el trabajo conjunto entre la CPPS y la OMI para optimizar el transporte marítimo?

Más allá de conveniente o inconveniente no se considera necesario ya que burocratizaría más lo que ya existe. El sistema como está funcionando está muy bien.

9. ¿Considera que la presencia regional de la OMI impulsara el cumplimiento de las normas marítimas?

Existe la presencia regional de OMI y es a través de la ROGRAM (Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas).

10. ¿Piensa que se debería aperturar un organismo de apoyo (oficina de la OMI) solo para Sudamérica con el fin de mejorar la actividad marítima comercial en la región?

La ROGRAM es esta oficina.

11. ¿En caso de ser afirmativa su respuesta anterior, consideraría viable que dicha oficina de la OMI para Sudamérica esté en el Ecuador?

NO

12. ¿Por qué razones cree que sería conveniente abrir una oficina de la OMI en Ecuador?

Más bien no sería conveniente ya que duplicaría esfuerzos que ya se están haciendo.

13. ¿Cree usted que el gobierno del Ecuador apoyaría la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?

SI

14. ¿Cree usted que la normatividad actual del Estado Ecuatoriano favorece la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica?



SI

15. ¿Considera conveniente aperturar una oficina de la OMI en la sede de la CPPS en Ecuador?

NO

16. ¿Como beneficiaría la apertura de una oficina regional de la OMI a la sede de la CPPS en Ecuador?

No se encuentran beneficios.

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Preguntas:

1. ¿Considera que existen suficientes entidades públicas y privadas en el Ecuador que garanticen la seguridad marítima y protección medio ambiental? Si
2. ¿Respecto a la normatividad actual de la OMI, considera que existen suficientes y eficientes reglamentos para el desarrollo del transporte marítimo internacional? Si
3. ¿Considera que existen suficientes y eficientes reglamentos nacionales para el desarrollo del transporte marítimo en el Ecuador? No
4. ¿Piensa que se deberían agregar más normas y/o leyes marítimas para mejorar el ejercicio de la actividad marítima en el mundo y en el Ecuador? Si
5. ¿Usted considera que el Ecuador está cumpliendo con los convenios de la OMI? Si
6. ¿Sabe cuál es el papel de la Organización Marítima Internacional – OMI en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?
La OMI elabora tratados internacionales relativos a la seguridad y prevención de la seguridad en el mar los cuales tienen que cumplir obligatoriamente todos los países miembros.
Estos tratados y convenios nos ayuda para dar más seguridad al transporte de la carga, de la vida humana y para evitar contaminaciones en el mar.
7. ¿Sabe cuál es el papel de la Comisión Permanente del Pacífico Sur – CPPS en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado?
Coordinar y fomentar las políticas marítimas de los estados miembros.
8. ¿Considera conveniente el trabajo conjunto entre la CPPS y la OMI para optimizar el transporte marítimo? Si
9. ¿Considera que la presencia regional de la OMI impulsara el cumplimiento de las normas marítimas? Si
10. ¿Piensa que se debería aperturar un organismo de apoyo (oficina de la OMI) solo para Sudamérica con el fin de mejorar la actividad marítima comercial en la región? Si
11. ¿En caso de ser afirmativa su respuesta anterior, consideraría viable que dicha oficina de la OMI para Sudamérica esté en el Ecuador? Si
12. ¿Por qué razones cree que sería conveniente abrir una oficina de la OMI en Ecuador?
Porque Ecuador tiene puertos muy importantes en Sudamérica como Guayaquil que es el segundo puerto más importante de Sudamérica, lo cual impulsaría a todos los países de Sudamérica a cumplir con todos los convenios de la OMI.
13. ¿Cree usted que el gobierno del Ecuador apoyaría la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica? Si
14. ¿Cree usted que la normatividad actual del Estado Ecuatoriano favorece la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica? No
15. ¿Considera conveniente aperturar una oficina de la OMI en la sede de la CPPS en Ecuador? Si
16. ¿Cómo beneficiaría la apertura de una oficina regional de la OMI a la sede de la CPPS en Ecuador?
Nos ayudaría a superarnos más ya que tendríamos que preparar y formar personal apto para cumplir funciones muy importantes para fomentar los convenios y tratados de la OMI y seríamos el centro de atención y consulta en el área marítima en Sudamérica.

Preguntas:

1. ¿Considera que existen suficientes entidades públicas y privadas en el Ecuador que garanticen la seguridad marítima y protección medio ambiental? Si
2. ¿Respecto a la normatividad actual de la OMI, considera que existen suficientes y eficientes reglamentos para el desarrollo del transporte marítimo internacional? Si
3. ¿Considera que existen suficientes y eficientes reglamentos nacionales para el desarrollo del transporte marítimo en el Ecuador? Si
4. ¿Piensa que se deberían agregar más normas y/o leyes marítimas para mejorar el ejercicio de la actividad marítima en el mundo y en el Ecuador? No
5. ¿Usted considera que el Ecuador está cumpliendo con los convenios de la OMI? Parcialmente
6. ¿Sabe cuál es el papel de la Organización Marítima Internacional – OMI en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado? Si
7. ¿Sabe cuál es el papel de la Comisión Permanente del Pacífico Sur – CPPS en cuanto al transporte marítimo y en que nos ha beneficiado? Si
8. ¿Considera conveniente el trabajo conjunto entre la CPPS y la OMI para optimizar el transporte marítimo? No
9. ¿Considera que la presencia regional de la OMI impulsara el cumplimiento de las normas marítimas? No
10. ¿Piensa que se debería aperturar un organismo de apoyo (oficina de la OMI) solo para Sudamérica con el fin de mejorar la actividad marítima comercial en la región? Si pero no viable
11. ¿En caso de ser afirmativa su respuesta anterior, consideraría viable que dicha oficina de la OMI para Sudamérica esté en el Ecuador? Analizar costo/beneficio
12. ¿Por qué razones cree que sería conveniente abrir una oficina de la OMI en Ecuador? No
13. ¿Cree usted que el gobierno del Ecuador apoyaría la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica? No, no hay fondos
14. ¿Cree usted que la normatividad actual del Estado Ecuatoriano favorece la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica? No
15. ¿Considera conveniente aperturar una oficina de la OMI en la sede de la CPPS en Ecuador? No
16. ¿Cómo beneficiaría la apertura de una oficina regional de la OMI a la sede de la CPPS en Ecuador? N/A

Anexo 9: Tabulación de preguntas

Pregunta 1.

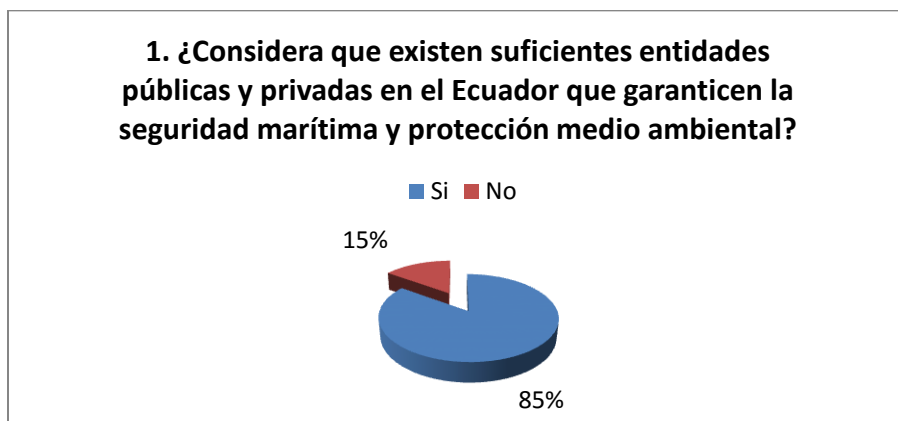


Figura 1 Pregunta 1

De las 21 personas encuestadas, 17 respondieron que si existen suficientes entidades públicas y privadas en el Ecuador que garanticen la seguridad marítima y protección medio ambiental, mientras que 3 respondieron que no y 1 se abstuvo de responder.

Pregunta 2.

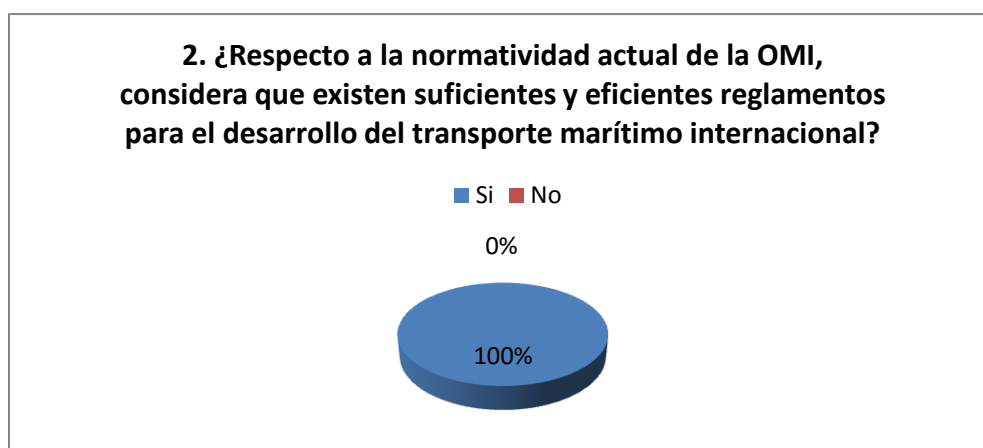


Figura 2 Pregunta 2

Las 21 personas encuestadas, en su totalidad, consideran que existen suficientes y eficientes reglamentos para el desarrollo del transporte marítimo internacional respecto a la normativa actual de la OMI.

Pregunta 3.

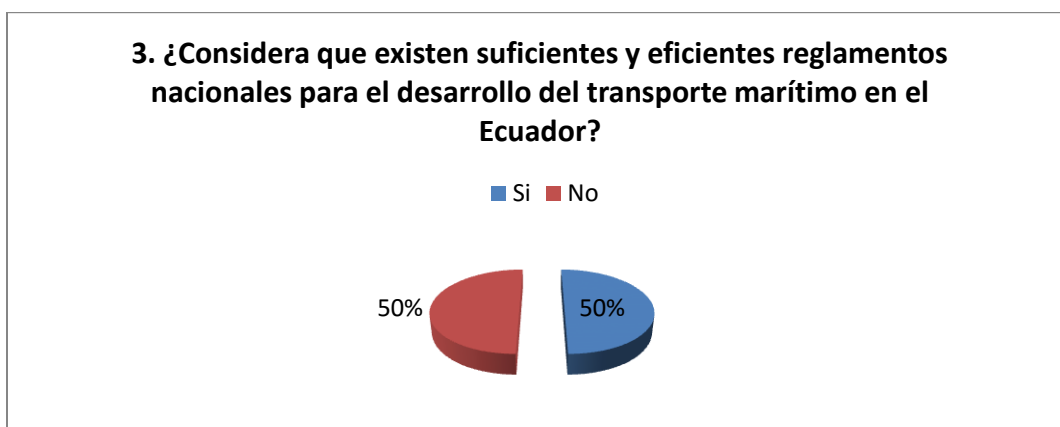


Figura 3 Pregunta 3

De los 21 encuestado, 10 consideran que si existen suficientes y eficientes reglamentos nacionales para el desarrollo del transporte marítimo en el Ecuador mientras que los otros 10 encuestados sugieren que no. Un encuestado se abstuvo de respuesta.

Pregunta 4.

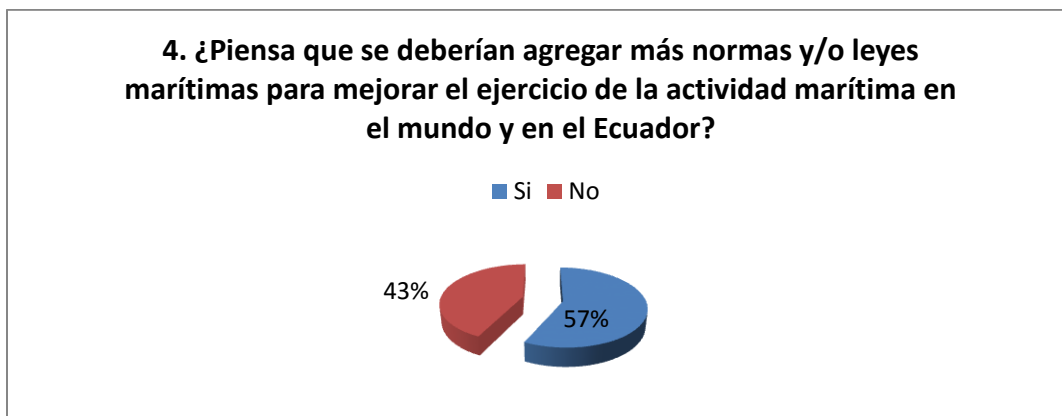


Figura 4 Pregunta 4

De los 21 encuestados, 12 consideran que si se deberían agregar más normas y/o leyes marítimas para mejorar el ejercicio de la actividad marítima en el mundo y en el Ecuador, mientras que los 9 restantes consideran que no.

Pregunta 5.

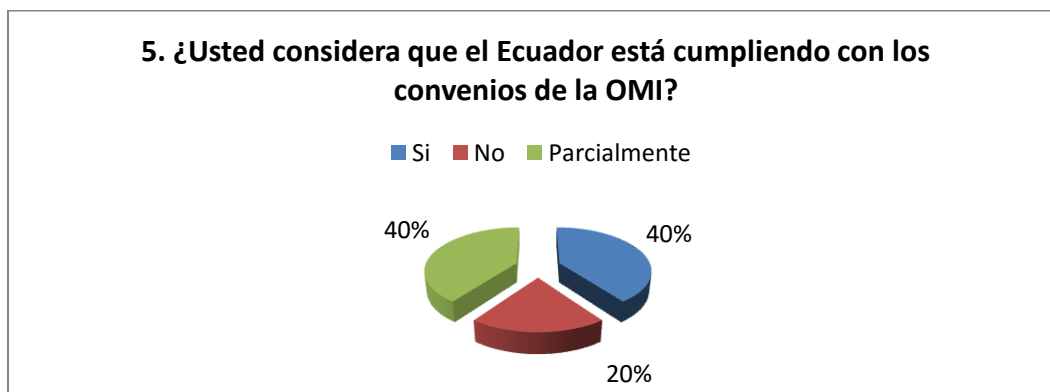


Figura 5 Pregunta 5

De los 21 encuestados, 8 consideran que el Ecuador está cumpliendo con los convenios de la OMI, 4 consideran que no se están cumpliendo, 8 consideran que se están cumpliendo parcialmente y 1 se abstuvo de respuesta.

Pregunta 6.



Figura 6 Pregunta 6

El 100% de nuestros encuestados conocen cual es el papel de la OMI en cuanto al transporte marítimo. De igual manera concuerdan en que la OMI nos permite estar a la par o mantener un estándar en relación de la mayoría de los países del mundo en temas relacionados a la seguridad, protección y cuidado del medio ambiente marino.

Pregunta 7.

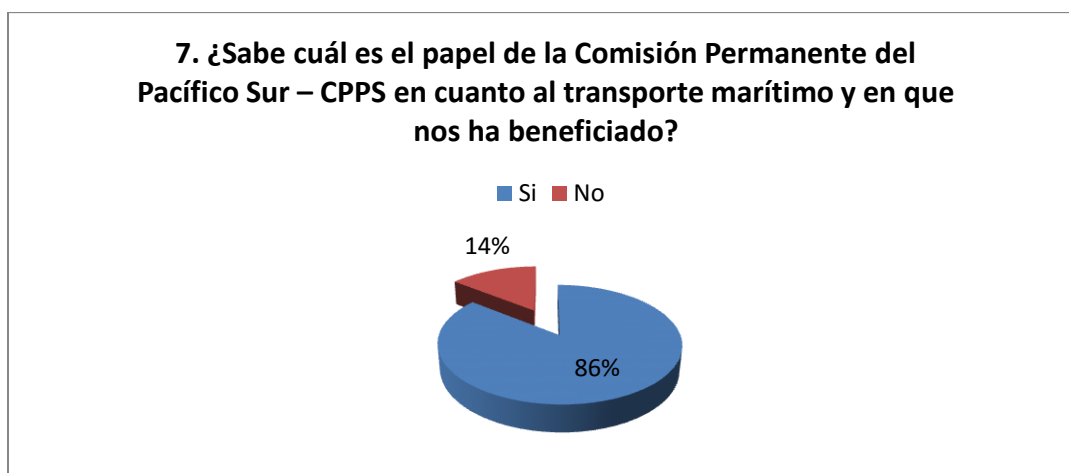


Figura 7 Pregunta 7

De los 21 encuestados, 18 saben cuál es el papel de la CPPS en cuanto al transporte marítimo. En general concluyen que los beneficios se han venido mostrando a través de los siguientes proyectos: El plan de acción regional para conservación de ciertas especies marinas, la organización de varios cruceros conjuntos de investigación marina, los grupos de trabajo para el estudio de alertas de tsunamis, entre otros beneficios.

Pregunta 8.

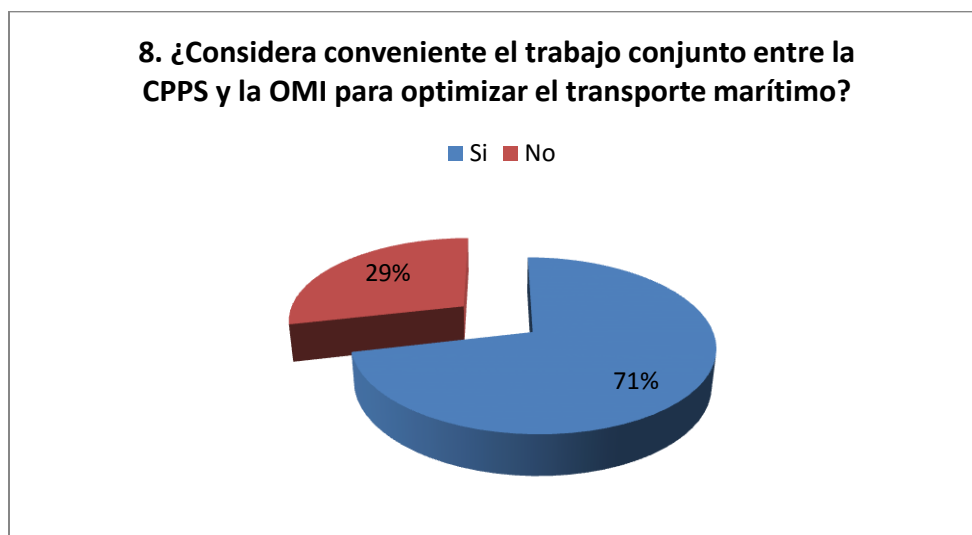


Figura 8 Pregunta 8

De los 21 encuestados, 15 consideran que si es conveniente el trabajo conjunto entre la CPPS y la OMI para optimizar el transporte marítimo, mientras que los 6 restantes consideran que no es conveniente.

Pregunta 9.

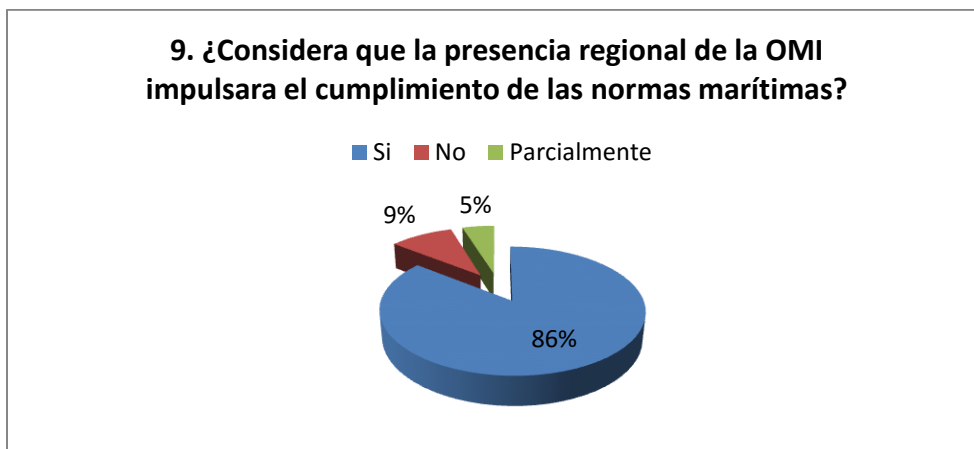


Figura 9 Pregunta 9

De los 21 encuestados, 18 consideran que la presencia regional de la OMI si impulsara el cumplimiento de las normas marítimas, 2 consideran que no lo hará y 1 piensa que se impulsara parcialmente.

Pregunta 10.

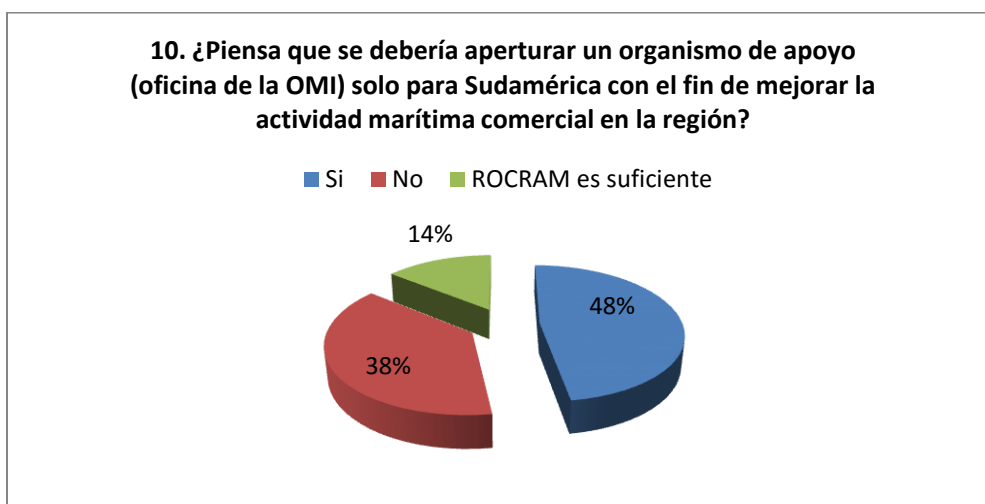


Figura 10 Pregunta 10

De los 21 encuestados, 10 consideran que si se debería aperturar una oficina de la OMI solo para Sudamérica con el fin de mejorar la actividad marítima comercial en la región, 8 consideran que no es necesario y 3 consideran que con la ROGRAM es suficiente.

Pregunta 11.

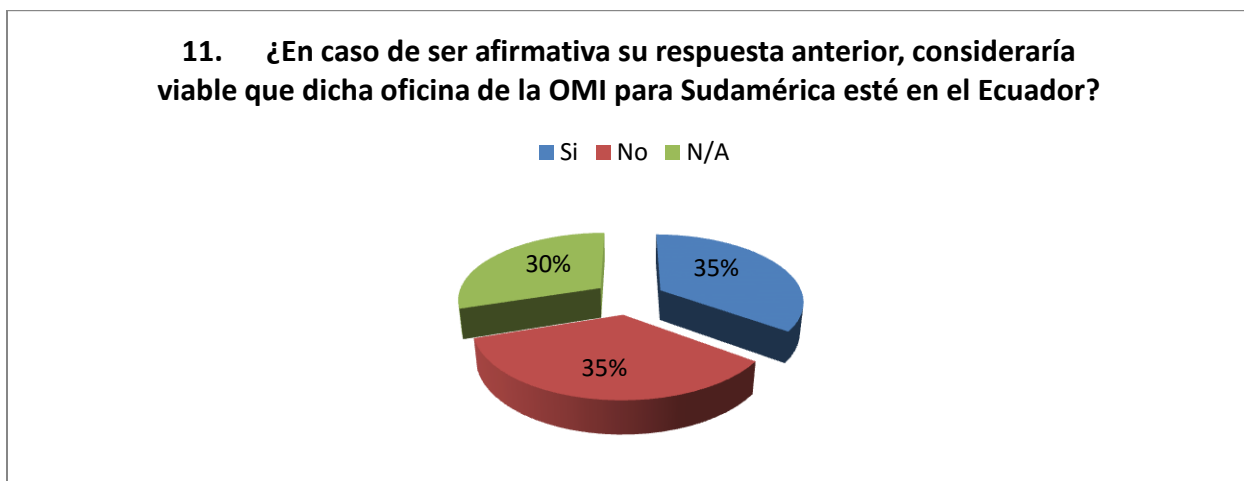


Figura 11 Pregunta 11

De los 21 encuestados, 7 acordaron en que si sería viable aperturar una oficina de la OMI para Sudamérica en Ecuador, 7 consideran que no se debe aperturar en Ecuador, 6 no aplican a la pregunta y 1 se abstiene de respuesta.

Pregunta 12.

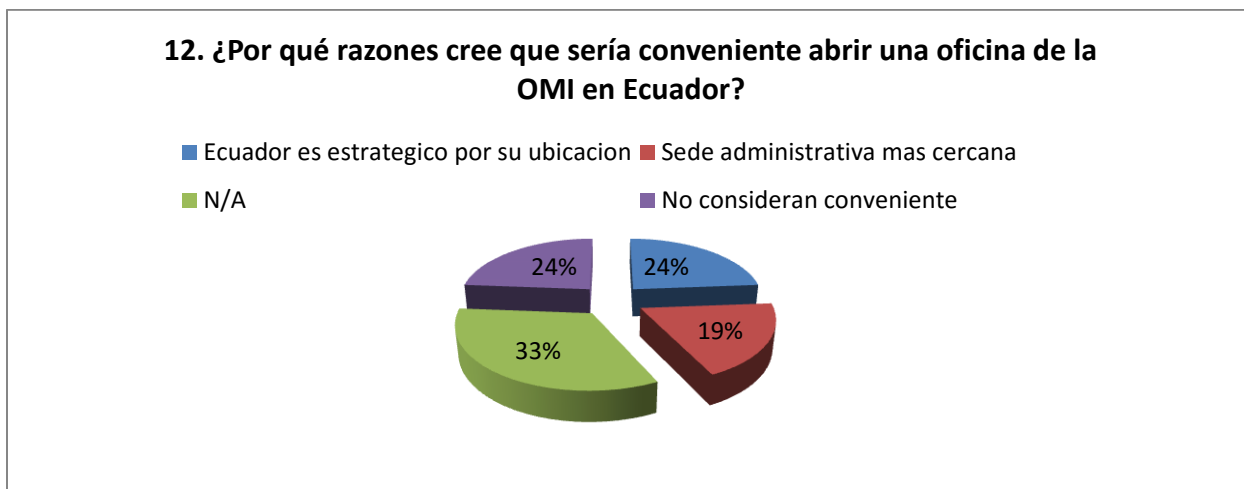


Figura 12 Pregunta 12

De los 21 encuestados, 5 consideran que se debería abrir una oficina de la OMI en Ecuador debido a que Ecuador es estratégico en cuanto a su ubicación en Sudamérica, 4 consideran que se debería abrir una oficina de la OMI en Ecuador por fines administrativos y de control, es decir existiría una sede administrativa más cercana, 7 no aplican a la pregunta y 5 consideran que no sería conveniente abrir una oficina de la OMI en Ecuador.

Pregunta 13.

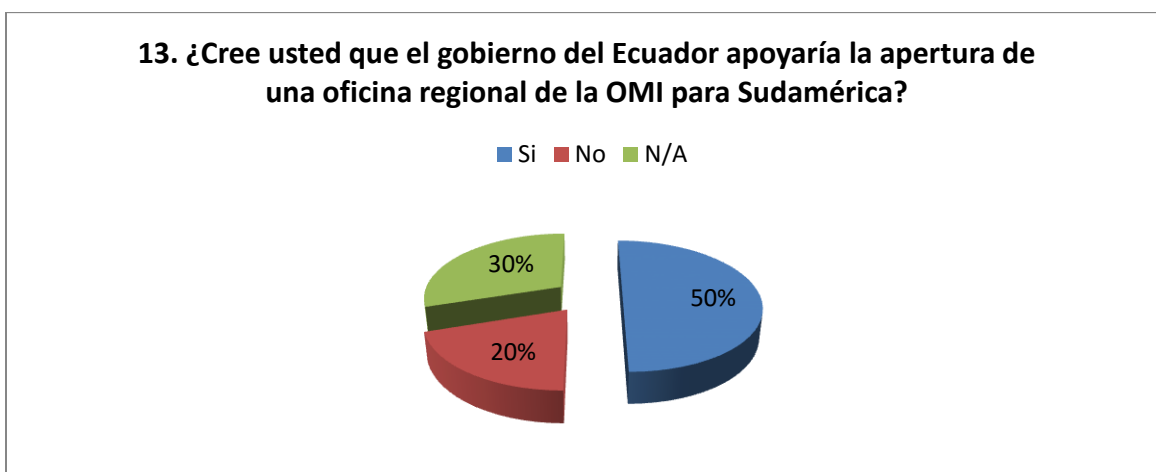


Figura 13 Pregunta 13

De las 21 personas encuestadas, 10 consideran que el gobierno ecuatoriano si apoyaría la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica, mientras que 4 consideran que no, 6 no aplican a la pregunta y 1 se abstiene de respuesta.

Pregunta 14.

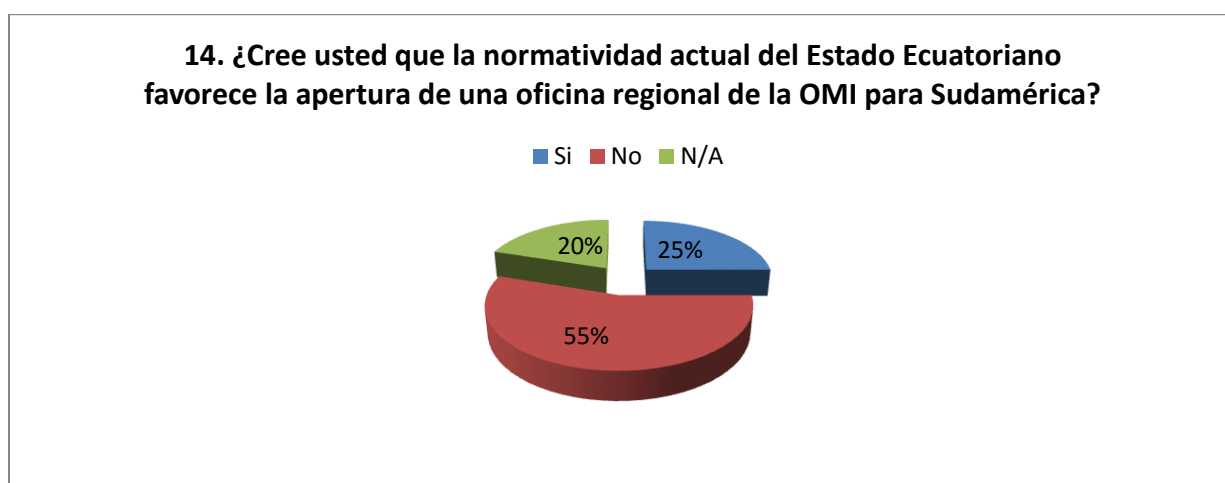


Figura 14 Pregunta 14

De los 21 encuestados, 5 consideran que la normativa actual del Estado ecuatoriano si favorece a la apertura de una oficina regional de la OMI para Sudamérica, 11 consideran que no favorece, 4 no aplican a la pregunta y 1 se abstiene de respuesta.

Pregunta 15.

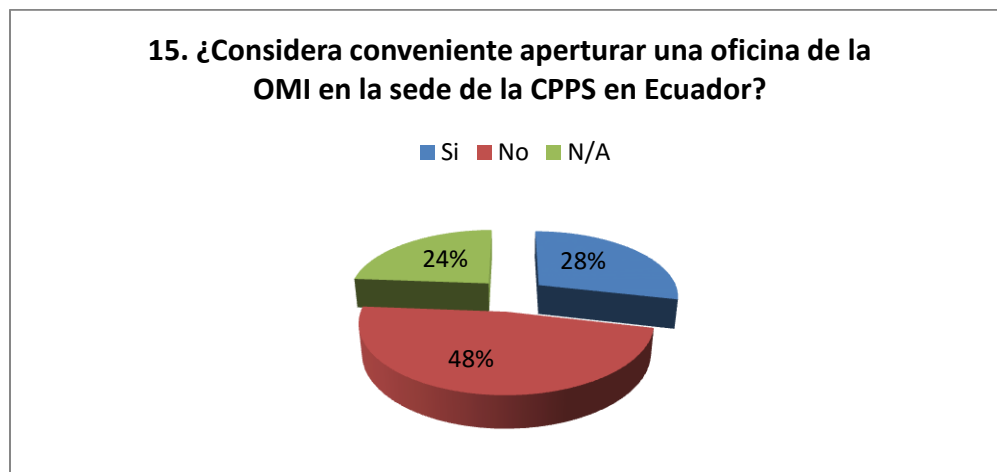


Figura 15 Pregunta 15

De las 21 personas encuestadas, 6 consideran que si sería conveniente aperturar una oficina de la OMI en la sede de la CPPS en Ecuador, 10 consideran que no sería conveniente y 5 no aplican a la pregunta.

Pregunta 16.

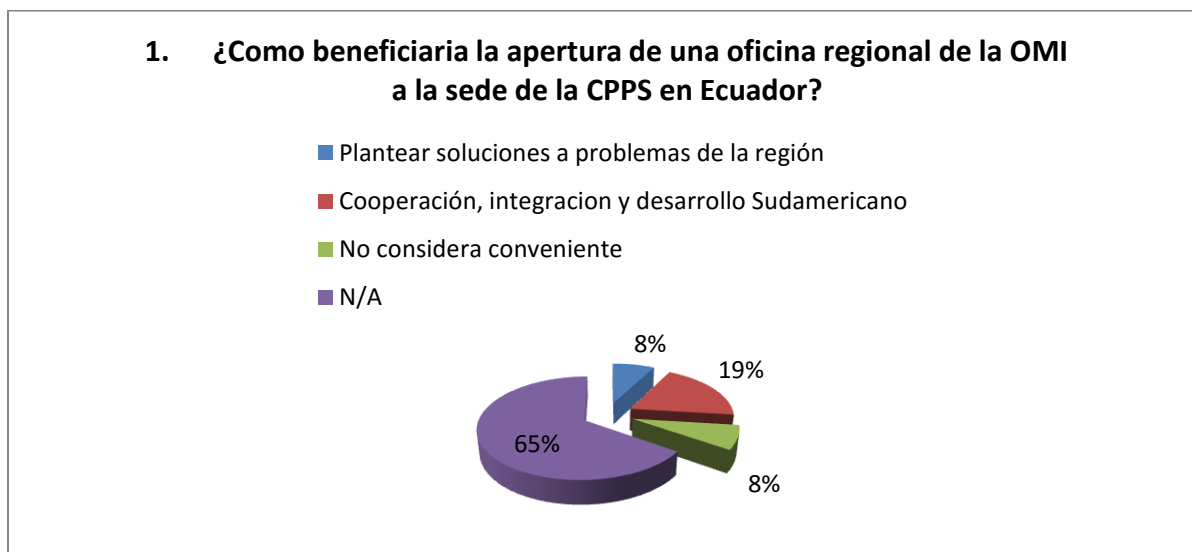


Figura 16 Pregunta 16

De los 21 encuestados, 2 consideran que la apertura de una oficina regional de la OMI a la sede de la CPPS en Ecuador beneficiaría planteando soluciones inmediatas a los problemas de la región, 5 consideran que alcanzaríamos cooperación, integración y desarrollo Sudamericano, 2 encuestados consideran que no sería conveniente y 17 no aplican a la pregunta.

Anexo 10: FODA de crear una oficina de la OMI en la CPPS en Ecuador

Fortalezas:

- Tener una relación directa con la sede principal de la OMI independientemente de la oficina regional del Caribe.
- Gozar de mayor participación con la OMI
- El gobierno da apertura a organizaciones que fomenten la integración de nuestra región.
- Ya existe la sede de la CPPS en Ecuador.

Oportunidades:

- Establece las bases de coordinación e interacción para el intercambio de conocimientos, experiencias y trabajo conjunto, orientado a la preservación y correcto manejo de las zonas marítimas de la región.
- Posicionamiento estratégico en la región.

Debilidades:

- No toda la región estará de acuerdo que la sede sea en Ecuador
- El personal que actualmente está calificado por la OMI en nuestro país, no se encuentra completamente capacitado para llevar a cabo dicha propuesta.

Amenazas:

- Ya existe una oficina regional de la OMI en el caribe.
- Insuficiente capital
- La no cooperación del gobierno