



**UNIVERSIDAD ESTATAL  
PENÍNSULA DE SANTA ELENA**

**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD  
CARRERA DE DERECHO**

**TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR PREVIO A LA  
OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADO**

**TÍTULO DEL PROYECTO:**

**CONTRAVENCIÓN ADMINISTRATIVA POR VERTIMIENTO DE  
HIDROCARBUROS CONTEMPLADO EN EL ART. 130 LONSEA Y  
LOS MECANISMOS DE REPARACIÓN INTEGRAL AMBIENTAL**

**AUTOR:**

**ALAN JOSUÉ MURILLO GUAMÁN**

**TUTOR:**

**ABG. DANIEL PROCEL CONTRERAS, MGT**

**LA LIBERTAD – ECUADOR**

**2024**

**UNIVERSIDAD ESTATAL**

**PENÍNSULA DE SANTA ELENA**

**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD**

**CARRERA DE DERECHO**

**TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR PREVIO A LA  
OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADO**

**TÍTULO:**

CONTRAVENCIÓN ADMINISTRATIVA POR VERTIMIENTO DE  
HIDROCARBUROS CONTEMPLADO EN EL ART. 130 LONSEA Y  
LOS MECANISMOS DE REPARACIÓN INTEGRAL AMBIENTAL

**AUTOR:**

ALAN JOSUÉ MURILLO GUAMÁN

**TUTOR:**

ABG. DANIEL PROCEL CONTRERAS, MGT

LA LIBERTAD - ECUADOR

2024

La Libertad, 21 de noviembre de 2023

## **APROBACIÓN DEL TUTOR**

En mi calidad de profesor tutor del trabajo de investigación curricular de título “CONTRAVENCIÓN ADMINISTRATIVA POR VERTIMIENTO DE HIDROCARBUROS CONTEMPLADO EN EL ART. 130 LONSEA Y LOS MECANISMOS DE REPARACIÓN INTEGRAL AMBIENTAL”, correspondiente al estudiante ALAN JOSUE MURILLO GUAMAN, portador de la cédula de ciudadanía N.º 0927264846 de la Carrera de Derecho, de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, declaro que luego de haber orientado científica y metodológicamente su desarrollo al referido proyecto de investigación se encuentra concluido en todas sus partes, cumplimiento así con el proceso de acompañamiento determinado en la normativa interna, recomendado se inicien los procesos de evaluación correspondientes.

Atentamente



Firmado electrónicamente por:  
**DANIEL ALEJANDRO  
PROCEL CONTRERAS**

**Abg. Daniel Procel Contreras, Mgt.**

**TUTOR**

## CERTIFICACIÓN GRAMATICAL Y ORTOGRÁFICA

***MSc. Once Santos Grace Elizabeth***

C.I. No. 0923138077

Registro Senescyt No. 1050-2022-2454162

### CERTIFICADO

Yo, Ing. **ONCE SANTOS GRACE ELIZABETH, MSc.**, portador de la cédula de identidad No. **0923138077**, certifico haber efectuado la gramatología del trabajo de titulación del Sr. **MURILLO GUAMAN ALAN JOSUE**, con cédula de identidad No. **0927264846** egresado de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, Facultad de Ciencias Sociales y de la Salud, Carrera de Derecho, y cuyo tema es: **“CONTRAVENCIÓN AMINISTRATIVA POR VERTIMIENTO DE HIDROCARBUROS CONTEMPLADO EN EL ART. 130 LONSEA Y LOS MECANISMOS DE REPARACIÓN INTEGRAL AMBIENTAL”**. La misma que esta apta para que continúe con el proceso pertinente para su titulación.

La Libertad, 20 de noviembre del 2023.

Atentamente



**MSc. Grace Elizabeth Once Santos**

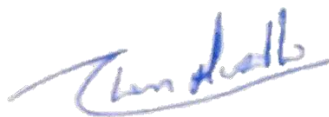
C.I. No. 0923138077

Registro Senescyt No. 1050-2022-2454162

## **DECLARACIÓN DE AUTORÍA**

Yo, **ALAN JOSUE MURILLO GUAMAN**, estudiante de la Carrera de Derecho de Universidad Estatal Península de Santa Elena, habiendo cursado la asignatura de Integración Curricular II, declaro la autoría del presente trabajo de investigación con el título **“CONTRAVENCIÓN AMINISTRATIVA POR VERTIMIENTO DE HIDROCARBUROS CONTEMPLADO EN EL ART. 130 LONSEA Y LOS MECANISMOS DE REPARACIÓN INTEGRAL AMBIENTAL”** desarrollado en todas sus partes por el suscrito estudiante con apego a los requerimientos de la ciencia del derecho, la metodología de la investigación y las normas que regulan los procesos de titulación de la UPSE.

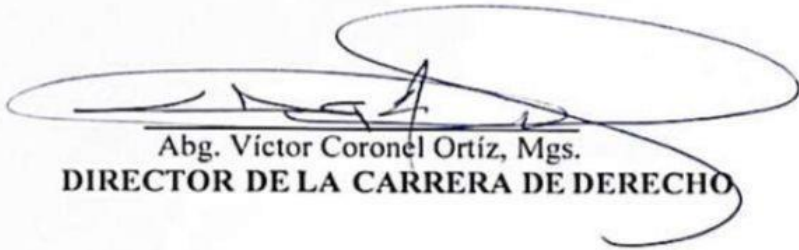
Atentamente



**Murillo Guamán Alan Josué**

**C.C. 0927264846**

**APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO**



Abg. Victor Coronel Ortiz, Mgs.  
**DIRECTOR DE LA CARRERA DE DERECHO**

**CRISTOBAL  
HOMERO  
MACHUCA  
REYES**

Firmado digitalmente  
por CRISTOBAL  
HOMERO MACHUCA  
REYES  
Fecha: 2024.01.31  
10:44:59 -05'00'

Abg. Cristóbal Reyes Machuca, Mgt.  
**DOCENTE ESPECIALISTA**



Firmado digitalmente por  
**DANIEL ALEJANDRO  
PROCEL CONTRERAS**

Abg. Daniel Procel Contreras, Mgt.  
**DOCENTE TUTOR**



Abg. Brenda Reyes Tomalá, Mgt.  
**DOCENTE GUÍA DE UIC**

## **DEDICATORIA**

A Dios, por ser la piedra angular de mi vida, por darme la fuerza de levantarme después de cada tropiezo.

A mi eterna musa mi mamá, Martha Guamán que desde el cielo me bendice, a mi papá Nicolás Murillo, por sus valores impartidos. Ambos con su amor y sabiduría han forjado el hombre que soy.

Con cariño, Alan Murillo Guamán.

## **AGRADECIMIENTO**

A mí mismo, por haberme puesto de pie después de cada caída.

Al mi alma mater, por haber sido la institución que me formó profesionalmente y como ser humano.

De manera especial al Abg. Vicente Menoscal, gracias por ser mi mentor y por brindarme sus conocimientos y experiencias, así también al Subof (SP). Ángel Rodríguez por haberme apoyado en la etapa de mi carrera universitaria, gracias por ser ese apoyo incondicional.

Con gratitud, Alan Murillo Guamán.



## ÍNDICE GENERAL DE CONTENIDO

PORTADA	I
CONTRAPORTADA	II
APROBACIÓN DEL TUTOR	III
CERTIFICACIÓN GRAMATICAL Y ORTOGRÁFICA	IV
DECLARACIÓN DE AUTORÍA	V
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO	VI
DEDICATORIA	VII
AGRADECIMIENTO	VIII
ÍNDICE DE CONTENIDO GENERAL	VIII
RESUMEN EJECUTIVO	XII
ABSTRACT	XIII
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I: PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	3
1.1 Planteamiento del problema	3
1.2 Formulación del problema	6
1.3 Objetivos: Generales y Específicos	6
1.4 Justificación del problema	7
1.5 Variables de investigación	8
Variable dependiente	8
1.6 Idea a defender	8
CAPÍTULO II: MARCO REFERENCIAL	9
2.1 Marco teórico	9
2.1.1 Antecedentes históricos del medio ambiente y sus teorías	9
2.1.2 Principios internacionales del Derecho Ambiental garantizados por la legislación ecuatoriana	12

2.1.3	La naturaleza como sujeto de Derechos	22
2.1.4	Mecanismos de control, recomendaciones, organismos pertinentes.	23
2.1.5	Los mecanismos de reparación integral	25
2.1.6	Tipos de contravenciones en espacios acuáticos	26
2.1.7	Reincidencia por contravenciones administrativas por vertimiento de hidrocarburos en el mar	27
2.1.8	Artículo 130 de la LONSEA (Ley Orgánica de Navegación, Gestión Seguridad y Protección Marítima).	28
2.2	Marco legal	30
2.2.1	Constitución de la República del Ecuador	30
2.2.2	Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques	32
2.2.3	Convenio de responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos	33
2.2.4	Código Orgánico del Ambiente	35
2.2.5	Ley Orgánica de Navegación, Gestión Seguridad y Protección Marítima	38
2.2.6	Reglamento Ley De Navegación Gestión De Seguridad Marítima Y Fluvial	41
2.3	Marco conceptual	43
<b>CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO</b>		<b>45</b>
3.1	Diseño y tipo de investigación	45
3.2	Recolección de la información	46
3.3	Tratamiento de la información	49
3.4	Operacionalización de las variables	50
<b>CAPÍTULO IV: RESULTADOS Y DISCUSIÓN</b>		<b>52</b>
4.1	Análisis, interpretación y discusión de los resultados	52
4.1.1	Entrevista dirigida a Representante de la Capitanía del puerto del Cantón Salinas.	52
4.1.2	Entrevista dirigida a Abogados especialistas en Materia Ambiental.	54
4.1.3	Entrevista dirigida a Abogados especialistas en Materia Ambiental.	56
4.1.4	Entrevista dirigida a Abogados especialistas en Materia Ambiental.	59
4.2	Verificación de la idea a defender	62

CONCLUSIONES	63
RECOMENDACIONES	64
BIBLIOGRAFIA	65
ANEXOS	67

## **ÍNDICE DE TABLAS**

TABLA #1	13
ASPECTOS DEL PRINCIPIO DE DESARROLLO SOSTENIBLE	13
TABLA #2	46
POBLACIÓN	46
TABLA #3	47
MUESTRA	47
TABLA #4	50
OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLE DEPENDIENTE	50
TABLA #5	51
OPERACIONALIZACIÓN DE LA VARIABLE INDEPENDIENTE	51

## **ÍNDICE DE ANEXOS**

**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA FACULTAD DE  
CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD**

**CARRERA DE DERECHO**

**CONTRAVENCIÓN ADMINISTRATIVA POR VERTIMIENTO DE  
HIDROCARBUROS CONTEMPLADO EN EL ART. 130 LONSEA Y LOS  
MECANISMOS DE REPARACIÓN INTEGRAL AMBIENTAL.**

**Autor: Alan Josue Murillo Guamán**

**Tutor: Abg. Daniel Procel Contreras, Mgt.**

**RESUMEN EJECUTIVO**

Los convenios internacionales son claves para el buen desarrollo de un país que ratifica las recomendaciones adoptadas en estos mecanismos para después plasmarlos en sus normativas nacionales vigentes, por lo que tales convenios pretenden mostrar un panorama más amplio sobre lo que sería beneficioso o no para tal país que los ampara, así mismo se pretende recomendar sobre que decisiones son las más adecuadas para enfrentar cualquier problemática existente que pretenda vulnerar ciertos derechos, es por esto que Ecuador en su normativa interna como lo es la Constitución de la República del Ecuador, el Código Orgánico del Ambiente acogen de buena fe las recomendaciones de los instrumentos internacionales mas sin embargo en la Ley Orgánica de Navegación Gestión, Seguridad y Protección Marítima, se evidencia la ineficacia del alcance de las recomendaciones internacionales respecto a los mecanismos de reparación integral, lo que genera incertidumbre sobre el accionar de las autoridades respecto a esta problemática de no sancionar de manera eficaz el daño ocasionado por contravenciones administrativas por vertimiento de hidrocarburos. En este sentido el presente trabajo de investigación, demuestra la superficialidad de las sanciones que establece la Ley Orgánica de Navegación Gestión, Seguridad y Protección Marítima sobre el ejercicio del derecho de la naturaleza a remediarse sobre los daños causados a la misma. El método adoptado dentro de esta investigación es el exploratorio, identificado con un alto grado de certeza sobre el enfoque cualitativo, así mismo fueron empleados el método de la examinación de la literatura vinculante al tema de estudio, así como la población orientada a expertos en materia ambiental y a un representante de la capitania del puerto de salinas, a quienes se les aplico la entrevista, misma que fue el mecanismo idóneo para validar la idea a defender.

Palabras claves: contravenciones administrativas, mecanismos de reparación integral, vertimiento de hidrocarburos, convenios internacionales, ley orgánica de navegación gestión, seguridad y protección marítima, remediación.

## ABSTRACT

International conventions are key to the good development of a country that ratifies the recommendations adopted in these mechanisms and then embodied them in its current national regulations, so such conventions aim to show a broader panorama of what would be beneficial or not for that country that protects them, it is also intended to recommend on which decisions are the most appropriate to face any existing problems that seeks to violate certain rights, this is why Ecuador in its internal regulations such as the Constitution of the Republic of Ecuador, the Organic Environmental Code take advantage of Good faith the recommendations of the international instruments but nevertheless in the Organic Law of Navigation Management, Safety and Maritime Protection, the ineffectiveness of the scope of the international recommendations regarding the integral repair mechanisms is evident, which generates uncertainty about the actions of the authorities regarding this problem of not effectively sanctioning the damage caused by administrative contraventions by dumping of hydrocarbons. In this sense, the present research work demonstrates the superficiality of the sanctions established by the Organic Law on Navigation Management, Safety and Maritime Protection on the exercise of the right of nature to remedy the damage caused to it. The method adopted within this research is the exploratory one, identified with a high degree of cherry on the qualitative approach, likewise the method of the examination of the literature binding to the subject of study were used, as well as the population oriented to experts in environmental matters and a representative of the captaincy of the port of salinas, to whom the interview was applied, which was the ideal mechanism to validate the idea to be defended.

Keywords: administrative contraventions, integral repair mechanisms, dumping of hydrocarbons, international conventions, organic law of navigation management, maritime safety and protection, remediation.

## INTRODUCCIÓN

¿Qué sería del hombre sin la naturaleza y que sería de la naturaleza sin el hombre?

A lo largo de la historia y hasta la actualidad, la naturaleza ha sido fuente esencial para la existencia del hombre, es quien le proporciona los recursos necesarios para su supervivencia, como el aire, el agua, los alimentos y materiales para construir herramientas e incluso viviendas.

Se dice que cada individuo observa y comprende el entorno que nos rodea a través de su propia vivencia y utilizando una serie de conceptos que, por falta de una expresión más precisa, denominamos "nuestra perspectiva personal".

Es a partir de lo planteado que, el vertimiento de hidrocarburos representa un problema ambiental de gran magnitud en Ecuador. A pesar de que el país está suscrito a convenios internacionales que promueven la implementación de mecanismos de reparación integral, la normativa interna, en particular la Ley Orgánica de Navegación, Gestión, Seguridad y Protección Marítima, parece limitarse a sanciones monetarias y la suspensión de licencias para los involucrados. Esa situación plantea interrogantes sobre la efectividad de las medidas actuales y la necesidad de considerar aspectos más amplios para abordar adecuadamente esta problemática. En este proyecto de investigación, se analizó el marco jurídico vigente en relación con las contravenciones administrativas por vertimiento de hidrocarburos, evaluando su coherencia con los estándares internacionales y proponiendo posibles mejoras que permitan una reparación integral y efectiva por la contravención ambiental causada.

Dentro del primer capítulo se expuso el problema de estudio, a través del análisis de la normativa legal internacional y nacional vigente, que evidenció la ineficiencia de los mecanismos de reparación integral dentro de la LONSEA, sobre las contravenciones administrativas por vertimiento de hidrocarburos, vulnerando el derecho de restauración ambiental.

Dentro del segundo capítulo denominado marco referencial se abordó la importancia del tema de investigación, que contribuyeron a una mejor comprensión sobre que son las contravenciones administrativas por vertimiento de hidrocarburos contemplado en el artículo 130 LONSEA (Ley Orgánica de Navegación, Gestión, Seguridad y Protección

Marítima) y los mecanismos de reparación integral, también dentro del mismo capítulo se estableció de manera jerárquica la normativa vigente nacional e internacional.

En lo que comprende el tercer capítulo denominado marco metodológico fue abordado con un enfoque cualitativo, señalando el tipo de métodos que se aplicaran y finalmente en el capítulo cuarto, se demostró los resultados obtenidos en relación a la investigación previa.

Estos resultados permitieron verificar la idea principal y formular las conclusiones y recomendaciones relevantes sobre la problemática.

## **CAPÍTULO I: PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN**

### **1.1 Planteamiento del problema**

Las contravenciones administrativas por vertimiento de hidrocarburos en Ecuador representan un problema crítico y preocupante, estas prácticas ilegales son llevadas a cabo principalmente por empresas petroleras y otras industrias, las cuales tienen consecuencias devastadoras tanto para el medio ambiente y para la salud de las personas. En cuanto a los ecosistemas, estos se ven seriamente afectados, con la contaminación del agua, el suelo y el aire, lo que resulta en la pérdida de biodiversidad y la degradación de los hábitats naturales.

Además, la exposición a sustancias tóxicas provenientes de estos vertimientos puede ocasionar problemas de salud graves, como enfermedades respiratorias, cáncer y trastornos neurológicos, etc. Por lo que es fundamental adoptar medidas rigurosas y efectivas para prevenir y erradicar estas prácticas ilegales, asegurando así la protección del medio ambiente y el bienestar de la población ecuatoriana.

Las contravenciones administrativas por hidrocarburos en espacios marítimos son aquellas infracciones que se cometen en el ámbito de la explotación, transporte y comercialización de hidrocarburos, en medios marítimos, esta actividad es sancionada de conformidad con el artículo 130 de la Ley Orgánica de Navegación, Gestión, Seguridad y Protección Marítima.

Art. 130.- De la contravención administrativa por vertimiento de hidrocarburos y su categorización.- El vertimiento de hidrocarburos al ambiente marino, por negligencia y/o impericia, se sancionará con la suspensión temporal o definitiva de la matrícula de gente de mar (Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador, 2021).

El Código Orgánico del Ambiente consagra los mecanismos de reparación integral como un conjunto de medidas y procedimientos legales que tienen como objetivo garantizar el acceso a la justicia, la verdad, la reparación y la no repetición de violaciones a los derechos humanos y de la naturaleza. Estos mecanismos incluyen medidas de indemnización económica, rehabilitación, restitución, satisfacción y garantías de no repetición para los afectados.



La Constitución de la República del Ecuador, al ser garantista de derechos y al ser reconocida como la “Constitución Verde” consagra varios articulados en derecho a la naturaleza, como por ejemplo en su Art artículo 72, mismo que establece que, “La naturaleza tiene derecho a restauración”, la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional en su artículo 18, a su vez también el Código Orgánico del Ambiente establece los principales principios ambientales para garantizar el respeto a los derechos de la naturaleza y mecanismos para su reparación integral.

Es por eso que también dentro del derecho internacional se menciona que "El derecho marítimo internacional debe ser capaz de abordar los desafíos actuales y futuros del transporte marítimo, incluyendo la digitalización y la automatización, y garantizar la protección de los derechos humanos y del medio ambiente (Meritet, 2015).

La OMI (Organización Marítima Internacional), siendo un organismo especializado de la ONU (Organización de las Naciones Unidas), es responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques. La cual ratifica y recomienda 7 de los 26 convenios internacionales a los que Ecuador forma parte y de los cuales se ha comprometido a trabajar en la conservación y protección del medio ambiente, incluyendo la restauración de ecosistemas contaminados, recomendando que en materia de contravenciones por vertimiento de hidrocarburos o algún tipo de desechos sólidos, el dinero recaudado por las sanciones administrativas por contaminación ambiental se destinará a medidas de restauración y reparación del daño ambiental causado.

Esto puede incluir la financiación de proyectos específicos para la restauración de hábitats afectados, la implementación de medidas de mitigación de la contaminación y programas de recuperación de especies amenazadas bajo la competencia del Ministerio del Ambiente.

Este estudio se enfocó en cómo las leyes ambientales en Ecuador han evolucionado y cambiando a lo largo del tiempo, especialmente con la entrada en vigencia del Código Orgánico del Ambiente y su Reglamento.

Es por eso que, el presente trabajo de investigación tuvo como finalidad analizar si estas leyes brindan suficientes garantías normativas para que las personas y la naturaleza puedan ejercer sus derechos ambientales y así lograr evidenciar si la legislación actual no proporciona suficiente protección a estos derechos.

El presente trabajo de investigación se centró en el principio pro natura y el principio de responsabilidad objetiva por daños al ambiente, con el propósito de analizar la ineficiencia de los mecanismos de reparación integral contemplados en los convenios internacionales y las legislaciones internas, ya que el principio pro natura, manifiesta que cuando suscite peligro o amenaza de daños graves que perjudiquen la biodiversidad, la falta de certeza científica no deberá eximirse de la adopción de medidas eficaces de protección. Así mismo el principio de responsabilidad objetiva por daños al ambiente, determina que los participantes en las etapas de producción, distribución, comercialización y uso de bienes o servicios serán directamente responsables de prevenir impactos ambientales, mitigar y reparar los daños ocasionados, y mantener un sistema de control ambiental constante.

Teniendo las herramientas necesarias en las recomendaciones internacionales de la OMI, para combatir y erradicar esta problemática, Ecuador no opera de manera eficaz en materia de contravenciones administrativas por vertimiento de hidrocarburos para preservar la vida del medio ambiente. La naturaleza o Pacha Mama, dónde se reproduce y realiza la vida, el ambiente tiene derecho a que se respete integralmente su existencia y el mantenimiento de regeneración de sus ciclos vitales, estructura, funciones y procesos evolutivos.

## **1.2 Formulación del problema**

¿De qué manera Ecuador garantiza la reparación integral de los espacios acuáticos con las sanciones establecidas en el artículo 130 de la Ley Orgánica de Navegación, Gestión Seguridad y Protección Marítima?

## **1.3 Objetivos: Generales y Específicos**

### **Objetivo General**

Analizar la ineficiencia de los mecanismos de reparación integral en las contravenciones administrativas por vertimiento de hidrocarburos en espacios marinos, regulados en Ley Orgánica de Navegación, Gestión Seguridad y Protección Marítima, mediante el estudio de los convenios internacionales a los que está adscrito el Ecuador, la Carta Magna, el Código Orgánico del Ambiente y mediante entrevistas a funcionarios de los organismos competentes y especialistas en Materia Ambiental.

### **Objetivos Específicos**

- Analizar el desarrollo jurisprudencial y doctrinal de la reparación integral de los derechos de la naturaleza.
- Examinar los Convenios internacionales, la Constitución de la República del Ecuador y el Código Orgánico del Ambiente determinando la aplicación de las disposiciones internacionales en la normativa nacional vigente.
- Identificar los factores que inciden las contravenciones administrativas por vertimiento de hidrocarburos en espacios marítimos.

#### **1.4 Justificación del problema**

En el Ecuador, se han registrado numerosos casos de vertimiento de hidrocarburos que han causado graves daños a la naturaleza y al ambiente, de acuerdo a una publicación del portal virtual de la página de la secretaria de gestión de riesgos, uno de los casos más conocido ocurrió en 2001, cuando el buque tanque Jessica, encalló en las Islas Galápagos y derramó más de 200.000 galones de petróleo, derrame que tuvo graves consecuencias para la fauna y flora del área, incluyendo la muerte de numerosas especies endémicas y la contaminación de los ecosistemas marinos. A pesar de que existen convenios internacionales, así como leyes y regulaciones internas que establecen la obligación de restaurar y compensar por los daños causados.

La falta de aplicación efectiva de estas normas ha generado una situación en la que los responsables de los vertimientos no son debidamente sancionados ni obligados a reparar los daños causados. Esto no solo representa una injusticia para las comunidades afectadas y para el medio ambiente, sino que también genera un precedente negativo que puede fomentar la impunidad y la repetición de estos actos.

Es importante destacar que cualquier vertimiento de hidrocarburos en el mar puede tener consecuencias graves para el medio ambiente y para las comunidades que dependen del mar para su subsistencia. Por lo tanto, es necesario tomar medidas concretas para garantizar que se apliquen adecuadamente las normas nacionales e internacionales en materia de vertimiento de hidrocarburos y restauración del medio ambiente. Esto permitirá asegurar una justicia retributiva y promover un desarrollo sostenible en el Ecuador, porque no solo hay que esperar lo peor de cada situación para ejecutar la vía penal, todo problema que se puede controlar y mitigar desde el inicio puede evitar grandes catástrofes y esta es la vía administrativa de primera mano, erradicando desde el inicio el daño ambiental.

## **1.5 Variables de investigación**

### **Variable dependiente**

Contravenciones administrativas por vertimiento de hidrocarburos.

### **Variable independiente:**

Mecanismos de reparación integral.

## **1.6 Idea a defender**

El marco normativo ecuatoriano no garantiza el alcance de los mecanismos de reparación integral respecto a las contravenciones administrativas por vertimiento de hidrocarburos, evidenciando su ineficacia.

## **CAPÍTULO II: MARCO REFERENCIAL**

### **2.1 Marco teórico**

#### **2.1.1 Antecedentes históricos del medio ambiente y sus teorías**

La naturaleza no solo es lo que nos rodea, sino que comprende aspectos de conexión filosóficos para con todos los seres humanos, desde lo simple que trata en cuidar el ambiente para cuidar la vida humana y lo astral que existe entre la conexión de la persona, con otros seres vivos y los ciclos naturales. Conocer y entender el enfoque del cuidado y protección de la naturaleza ayuda a resolver y controlar el daño ocasionado por el hombre, desde la perspectiva de la justicia ambiental de la mano con la visión ecológica.

#### **Teoría Antropocéntrica**

La teoría antropocéntrica implica la concepción o cosmovisión que propende a sostener que la visión del mundo gira en torno al ser humano, en este sentido ve a la naturaleza como un medio para satisfacer necesidades de los seres humanos. Conocer y entender el enfoque del cuidado y protección de la naturaleza ayuda a resolver y controlar el daño ocasionado por el hombre, desde la perspectiva de la justicia ambiental de la mano con la visión ecológica. Faria y Páez definen al antropocentrismo en los siguientes términos:

Según el antropocentrismo, hay un atributo adicional de importancia normativa: la especie a la que pertenece el individuo. Sólo en el caso de que el individuo pertenezca a la especie humana sus intereses nos dan razones para actuar, o razones para actuar tan fuertes como la importancia de los intereses en juego. En todos los demás casos, en los que el individuo pertenece a una especie no humana, sus intereses no nos proporcionan razón alguna o bien nos dan razones para actuar menos que tan fuertes como la importancia de sus intereses. (Faria & Páez, 2014)

A lo largo de la historia mediante filósofos, pensadores y corrientes de pensamiento, nace la teoría antropocéntrica que se fundamenta en el pensamiento jurídico desde la antigua Roma. Esta perspectiva filosófica y ambiental coloca a los seres humanos en el centro de la realidad y considera que el mundo y su funcionamiento giran en torno a los intereses y necesidades humanas. Esta teoría sostiene que el ser humano es el punto de referencia para entender el mundo y las relaciones entre los seres vivos, así como para tomar decisiones éticas y políticas.

En el contexto de la teoría antropocéntrica, se refiere a la creencia de que los humanos son el centro y el propósito principal de la existencia en el mundo, y que todo lo demás, incluida la naturaleza, tiene valor principalmente en función de cómo beneficia a los seres humanos. La teoría antropocéntrica se enfoca en proteger el ambiente desde la óptica utilitarista, buscando satisfacer los derechos humanos universales como la dignidad, la cultura, la salud y el bienestar. La teoría antropocéntrica es la base del pensamiento jurídico desde la antigua Roma, sustentada en la superioridad ontológica del ser humano según la filosofía griega y los fundamentos religiosos judeo-cristianos.

El consenso universal reconoce los derechos del ser humano, incluyendo el deber estatal de preservar la higiene del medio ambiente. A nivel continental, el derecho humano al ambiente está reconocido en el Protocolo de San Salvador de 1988. Las conferencias de Naciones Unidas sobre el Medio Humano de 1972 y la Declaración de Río de 1992 también enfatizan la importancia de un desarrollo sostenible en el contexto del derecho humano al desarrollo.

Sin embargo, esta perspectiva ha sido objeto de críticas, especialmente en el ámbito ambiental, ya que ha llevado a la explotación y degradación de los ecosistemas y recursos naturales sin tener en cuenta los impactos negativos a largo plazo en la salud del planeta y en otras formas de vida.

La crisis ecológica de hoy, es fruto de la presión sobre los ecosistemas en un mundo cuya economía global necesita cada vez más, explotar los recursos propios de cada país. Este extractivismo exacerbado lleva a los límites de sustentabilidad ambiental del planeta y en el fondo de la cuestión está la concepción, mercantilista, utilitaria de la Naturaleza. (Ensabella, 2015)

### **Teoría Biocéntrica**

La teoría Biocéntrica es una perspectiva ética y filosófica que atribuye un valor intrínseco y fundamental a todos los seres vivos y a los ecosistemas en su conjunto. A diferencia del antropocentrismo, que coloca a los seres humanos en el centro de la consideración moral y valora a otros seres vivos y a la naturaleza en función de su utilidad para los humanos. El biocentrismo sostiene que todas las formas de vida tienen un valor inherente y merecen ser respetadas y protegidas independientemente de su utilidad para los humanos. “Las posturas convencionales sobre la Naturaleza la conciben como un conjunto de objetos que son reconocidos o valorados en función de las personas” (Gudynas, 2010).

El biocentrismo aboga por un enfoque más equitativo y sostenible en relación con el medio ambiente, donde se reconoce que todos los seres vivos tienen un papel importante en la red de la vida y contribuyen al funcionamiento saludable de los ecosistemas. Esto implica que los humanos tienen la responsabilidad ética de tratar a todas las formas de vida con respeto y consideración, y de tomar decisiones que no causen daño injustificado a los sistemas naturales.

Al igual que otras perspectivas éticas, el biocentrismo es objeto de discusión y debate, pero ha contribuido a una mayor conciencia sobre la importancia de considerar y proteger la biodiversidad y los ecosistemas en la toma de decisiones humanas.

En este sentido, las nuevas Constituciones de Bolivia y Ecuador presentan un enfoque ecológico, invocando a la Paccha Mama (madre naturaleza) y promoviendo el equilibrio de la vida en contraposición al crecimiento económico en donde resalta el buen vivir, en ese sentido (Barreto, 2022) menciona:

El Buen Vivir en el Ecuador nace con un propósito, que también existe a nivel mundial, dado que, siempre ha estado presente la preocupación por la sostenibilidad del planeta y por el desarrollo de la sociedad en equilibrio entre el crecimiento económico y la naturaleza, el balance entre la lucha de muchos, que aún viven en la pobreza por alcanzar una mejor calidad de vida y el respeto de los límites ecológicos de la naturaleza. Su objetivo no es la acumulación, no es el capital como centro del desarrollo; el centro y el objetivo es alcanzar el bien. (pág. 35)

El buen vivir se basa en el consumo consciente, el respeto a la naturaleza, la valoración de los símbolos y pensamientos ancestrales, y la preocupación por el bienestar de los demás. El reconocimiento de derechos a la naturaleza surge de la filosofía de la justicia ecológica, que busca un respeto proporcional hacia todas las especies. Algunos críticos argumentan que esta teoría no tiene efectos concretos diferentes a las obligaciones ya existentes en el derecho ambiental, mientras que otros consideran que plantea un valor horizontal frente a otras especies.

En definitiva, ambos enfoques, tanto el moderado como el extremo, tienen sus pros y contras, ya que una visión extrema podría no ser sostenible a largo plazo, mientras que una sociedad basada únicamente en lo que produce la naturaleza podría no satisfacer las necesidades de las personas, de esta forma, se resume lo siguiente:



- La teoría antropocéntrica, al depender de los intereses y necesidades humanas, ha sido históricamente la perspectiva dominante en muchas sociedades y ha llevado a avances tecnológicos, científicos y culturales significativos. Sin embargo, también ha sido criticada por su papel en la explotación de la naturaleza y la degradación ambiental, ya que puede llevar a decisiones que priorizan los beneficios humanos a corto plazo sin considerar adecuadamente los impactos a largo plazo en los ecosistemas y otras formas de vida.
- La teoría Biocéntrica, por otro lado, enfatiza la importancia intrínseca de todas las formas de vida y la necesidad de respetar y proteger la biodiversidad y los sistemas naturales en su conjunto. Esta perspectiva promueve una mayor consideración ética de la interconexión de la vida y puede inspirar un enfoque más sostenible y equilibrado hacia el medio ambiente. Sin embargo, también puede plantear desafíos prácticos en términos de cómo se aplicarían estos principios en la toma de decisiones humanas y en la gestión de recursos.

### **2.1.2 Principios internacionales del Derecho Ambiental garantizados por la legislación ecuatoriana**

El derecho ambiental es una rama del derecho que se enfoca en regular las interacciones entre los seres humanos y su entorno natural, con el objetivo de proteger y conservar los recursos naturales, prevenir la degradación ambiental y promover la sostenibilidad. Los principios internacionales del derecho ambiental son fundamentos y directrices que guían la cooperación y la acción global para abordar los desafíos ambientales a nivel internacional. Estos principios son ampliamente aceptados y reconocidos en la comunidad internacional y se utilizan para informar la formulación de políticas, la creación de acuerdos y tratados ambientales, así como la interpretación y aplicación de leyes ambientales a nivel mundial. “El Derecho Ambiental ha intentado moldear la relación de los seres humanos con el medio ambiente, tanto en su dimensión global como local, en atención a los problemas de convivencia que se han suscitado en las sociedades modernas” (Olivares & Lucero, 2018). Los principios internacionales del derecho ambiental garantizados por la legislación ecuatoriana son los siguientes:

## Desarrollo Sostenible

El principio de desarrollo sostenible, también conocido como desarrollo sustentable o desarrollo sostenible, es un concepto fundamental en el ámbito del medio ambiente y el desarrollo que busca equilibrar las necesidades presentes con las de las generaciones futuras. Fue popularizado por la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de las Naciones Unidas en su informe de 1987 titulado "Nuestro Futuro Común" (Informe Brundtland).

Este principio resulta ser una síntesis superadora de la oposición dialéctica entre conservación ambiental y desarrollo económico que estuvo presionando y mediatizando las políticas y las normas del Derecho Ambiental desde su mismo origen. Siendo una síntesis superadora supone una integración de estos dos intereses o propósitos, en un nivel superior de proyección humana, cultural y jurídica (Gorosito, 2017).

El desarrollo sostenible se basa en la idea de que el crecimiento económico, social y ambiental debe coexistir en armonía para asegurar que las necesidades actuales se satisfagan sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades. En otras palabras, implica un enfoque integral que busca integrar la prosperidad económica, la equidad social y la protección ambiental. Algunos de los principales aspectos del principio de desarrollo sostenible son:

**TABLA #1**  
**ASPECTOS DEL PRINCIPIO DE DESARROLLO SOSTENIBLE**

ASPECTO	DEFINICION
Economía sostenible	Se refiere a la necesidad de llevar a cabo actividades económicas que generen beneficios y riqueza de manera responsable y que no agoten los recursos naturales ni dañen el medio ambiente.
Equidad social	Implica que el desarrollo debe ser inclusivo y garantizar el bienestar de todas las personas, impidiendo la concentración desigual de beneficios y recursos
Protección ambiental	Busca preservar los recursos naturales y los ecosistemas para asegurar su disponibilidad y funcionalidad para las generaciones futuras. Esto incluye la reducción de la contaminación, la conservación de la biodiversidad y la gestión sostenible de los recursos naturales.
Participación y toma de decisiones informada	El desarrollo sostenible promueve la participación activa de las comunidades afectadas en la toma de decisiones y la planificación de actividades que pueden tener impactos en el medio ambiente y en la sociedad.
Planificación a largo plazo	Se enfoca en la planificación a largo plazo en lugar de decisiones a corto plazo, considerando los efectos a largo plazo de las acciones en el medio ambiente y en las futuras generaciones.

**Elaborado por:** Autor

El principio de desarrollo sostenible es esencial para abordar los desafíos ambientales globales, como el cambio climático, la pérdida de biodiversidad, la degradación del suelo y la escasez de recursos naturales. Para lograr el desarrollo sostenible, es necesario adoptar prácticas y políticas que equilibren las necesidades económicas y sociales con la protección y conservación del medio ambiente, promoviendo así un futuro más equitativo y sostenible para todos.

### **In dubio pro natura**

El principio "In dubio pro natura" es un concepto legal que establece que, en caso de duda o incertidumbre en la interpretación de una norma o regulación ambiental, se debe favorecer la protección y conservación del medio ambiente. En otras palabras, cuando exista una ambigüedad o falta de claridad en la aplicación de una ley o normativa relacionada con cuestiones ambientales, se debe optar por la interpretación que tenga un mayor beneficio para la naturaleza y los recursos naturales.

Este principio refleja la idea de precaución y prevención en el ámbito del derecho ambiental. Busca evitar que las actividades humanas dañen el medio ambiente o provoquen la degradación ambiental debido a la falta de información o certeza científica. Al aplicar el principio "In dubio pro natura", los tribunales y las autoridades competentes están inclinados a tomar decisiones que minimicen los impactos negativos en el medio ambiente y la biodiversidad.

El principio in dubio pro natura es un estándar de comportamiento para todas las personas -en general-, y los órganos del Estado -en particular-, que ante la posibilidad de elegir entre varias medidas, acciones o soluciones posibles, en un caso concreto, deben optar por aquella que tenga un menor impacto en el medio ambiente. (Olivares & Lucero, 2018)

El principio In dubio pro natura también está relacionado con otros principios del derecho ambiental, como el principio de precaución y el principio de desarrollo sostenible. Está diseñado para garantizar que la toma de decisiones en cuestiones ambientales esté guiada por la prudencia y la protección del medio ambiente, cuando especialmente hay incertidumbre o riesgos potenciales. Surge como una respuesta a la creciente preocupación por la degradación y pérdida de los ecosistemas naturales, así como por la extinción de especies. Su presencia motiva la necesidad de promover una relación más armoniosa entre

los seres humanos y la naturaleza, reconociendo la importancia de conservar y proteger los recursos naturales para las generaciones presentes y futuras.

Este principio se ha desarrollado a lo largo del tiempo a través del trabajo y la investigación de científicos, conservacionistas, organizaciones ambientales y comunidades locales que han reconocido la importancia de abordar los desafíos ambientales desde una perspectiva integral. Además, ha sido promovido a través de políticas y acuerdos internacionales, como la Convención sobre la Diversidad Biológica y el desarrollo de Objetivos de Desarrollo Sostenible. También ha sido impulsado por movimientos sociales y ciudadanos comprometidos con la protección del medio ambiente.

En última instancia, el principio Pro Natura nace del reconocimiento de que dependemos de la naturaleza para nuestro bienestar y supervivencia, y que es nuestra responsabilidad cuidar y preservar este invaluable patrimonio natural. Este principio es una filosofía que promueve la conservación y protección de la naturaleza. Se basa en la idea de que los seres humanos deben vivir en armonía con el medio ambiente, respetando y valorando la biodiversidad y los ecosistemas. A su vez, implica adoptar prácticas sostenibles en todas las áreas de nuestras vidas, desde la agricultura, la pesca hasta el turismo y la industria. Busca minimizar el impacto negativo de nuestras acciones en el entorno natural y promover un uso responsable de los recursos naturales.

Este principio también defiende la importancia de conservar los hábitats naturales y proteger a las especies en peligro de extinción. Fomenta la creación de áreas protegidas, parques nacionales y reservas naturales para preservar la biodiversidad y garantizar la supervivencia de las especies. De igual forma, reconoce el valor intrínseco de la naturaleza y defiende que debemos protegerla no solo por sus beneficios económicos o utilitarios, sino también por su belleza y su importancia para nuestro bienestar emocional y espiritual.

## Precaución

El principio de precaución es un concepto fundamental en el derecho que se refiere a la adopción de medidas preventivas y protectoras ambientales en situaciones en las que existe incertidumbre científica sobre los posibles impactos dañinos de una actividad o sustancia en el medio ambiente o la salud humana. En otras palabras, cuando exista la posibilidad de daño grave o irreversible al medio ambiente o a la salud, aunque no haya pruebas científicas concluyentes, se debe actuar de manera cautelosa para prevenir o minimizar esos riesgos.

La emergencia de este principio es connatural al desarrollo de las condiciones de la Revolución Científico Tecnológica en que se desarrolla la vida de las sociedades actuales, de aquí que, este principio que tiene su origen en el derecho de protección ambiental alemán de los años 70 (Vörsorgerprinzip), se haya expandido a otras esferas del Derecho como el de la salud o el de la bioseguridad [...]. (Gorosito, 2017)

Este principio reconoce que la falta de certeza científica no debe ser una razón para aplazar la acción cuando hay indicios razonables de que una actividad o sustancia podría causar daños graves. En lugar de esperar a tener pruebas definitivas, el principio de precaución permite que se tomen medidas anticipadas para evitar posibles consecuencias negativas. Algunos elementos clave del principio de precaución incluyen:

- **Acción temprana:** El principio de precaución insta a tomar medidas preventivas antes de que se confirmen completamente los posibles daños ambientales o de salud. Esto implica que la falta de certeza científica no debe ser una barrera para tomar medidas.
- **Carga de la prueba:** En situaciones en las que se alega que una actividad o sustancia es peligrosa, la carga de la prueba recae en quienes la promueven o utilizan para demostrar que es segura. Esto significa que deben proporcionar evidencia de que no existe un riesgo significativo.
- **Evaluación de riesgos:** Se debe realizar una evaluación exhaustiva de los riesgos potenciales antes de tomar decisiones. Si los riesgos son significativos, las medidas de precaución deben ser adoptadas.
- **Revisión continua:** El principio de precaución implica que las decisiones y medidas deben revisarse y ajustarse en función de la nueva información científica disponible. Si se obtienen pruebas adicionales que respaldan la seguridad de la actividad o sustancia, se pueden revisar o modificar las medidas de precaución.

Además, se ha aplicado en una variedad de contextos ambientales, como la regulación de productos químicos, la modificación genética, la gestión de recursos naturales y la respuesta al cambio climático. Su objetivo es proteger la salud humana y el medio ambiente al prevenir posibles daños antes de que se vuelvan irreversibles.

### **Prevención**

El principio de prevención es un concepto clave en el derecho que establece que es preferible prevenir la degradación ambiental antes que tratar de corregirla o remediarla después de que prevenir. En otras palabras, se promueve la adopción de medidas anticipadas y preventivas para evitar o reducir al máximo los posibles impactos negativos en el medio ambiente y la salud humana. En palabras de Gorosito es un: “Principio que alude a un rasgo esencial del Derecho Ambiental y más genéricamente de las políticas de protección ambiental” (Gorosito, 2017). Este principio reconoce que la restauración completa de un ecosistema dañado o la reversión de los impactos ambientales pueden ser costosas, difíciles o incluso imposibles en algunos casos. Por lo tanto, es más eficaz y eficiente tomar medidas proactivas para evitar daños ambientales desde el principio. Algunos aspectos clave del principio de prevención incluyen:

- **Acción anticipada:** El principio de prevención impulsa a tomar medidas preventivas antes de que ocurran daños ambientales. Esto puede incluir la regulación de actividades potencialmente peligrosas o la adopción de prácticas más sostenibles.
- **Evaluación de riesgos:** Se debe llevar a cabo una evaluación exhaustiva de los posibles riesgos ambientales antes de llevar a cabo una actividad. Si existe la posibilidad de impactos significativos, se deben tomar medidas para minimizar esos riesgos.
- **Responsabilidad:** Las partes responsables de una actividad que podría tener impactos negativos en el medio ambiente deben tomar medidas para evitar o reducir al máximo esos impactos. Esto puede incluir la implementación de tecnologías más limpias o la adopción de prácticas más sostenibles.
- **Principio de no causar daño:** Se relaciona con la obligación de evitar causar daños ambientales o degradación, incluso si no hay certeza científica absoluta sobre los posibles impactos.

- **Planificación y diseño sostenible:** El principio de prevención también implica la incorporación de consideraciones ambientales desde las primeras etapas de la planificación y el diseño de proyectos y actividades.

### **Solidaridad y responsabilidad integral**

El principio de solidaridad y responsabilidad integral se refiere a la necesidad de que las personas, comunidades, países y generaciones asuman la responsabilidad colectiva de proteger y preservar el medio ambiente y los recursos naturales.

Este principio permite una asunción en términos actuales del principio de fraternidad, que junto a los de libertad e igualdad tuvieron la piedra angular que el basamento de la forma liberal del Estado Moderno. El bien jurídico ambiental está ubicado en la esfera social, ámbito que impone la necesaria coordinación de intereses y esferas jurídicas [...]. (Gorosito, 2017)

En esta línea de idea, se basa en la comprensión de que todos compartimos un entorno natural común y que nuestras acciones individuales y colectivas pueden tener impactos significativos en dicho entorno. Este principio implica varias dimensiones:

1. **Solidaridad:** Significa que todos somos interdependientes y compartimos la responsabilidad de cuidar el medio ambiente y los recursos naturales para el beneficio de las presentes y futuras generaciones. Los problemas ambientales no conocen fronteras y pueden afectar a comunidades y países más allá de las fronteras nacionales. La solidaridad implica cooperar y trabajar juntos para abordar los desafíos ambientales globales.
2. **Responsabilidad integral:** Este aspecto implica que cada individuo, entidad o país debe asumir la responsabilidad completa de los impactos ambientales de sus acciones. Esto se relaciona con el principio de "quien contamina paga", lo que significa que aquellos que generan daños ambientales deben ser responsables de los costos asociados con la prevención, mitigación y reparación de dichos daños.
3. **Consideración de las generaciones futuras:** El principio de solidaridad y responsabilidad integral también se refiere a la responsabilidad hacia las generaciones futuras. Se espera que tomemos decisiones y acciones que no comprometan la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades y disfrutar de un medio ambiente saludable y sostenible.

- 4. Equidad y justicia:** Este principio también aboga por la equidad y la justicia en la distribución de los beneficios y cargas ambientales. Implica que las comunidades y personas más vulnerables no deben sufrir desproporcionadamente los impactos negativos de las actividades humanas en el medio ambiente.

### **Reparación integral**

El principio de reparación integral refiere a la obligación de restaurar o reparar los daños ambientales que hayan sido causados por actividades humanas o por eventos naturales. Este principio busca garantizar que aquellos que han contribuido a la degradación del medio ambiente sean responsables de corregir los impactos negativos y restaurar el equilibrio ecológico en la medida de lo posible. Algunos aspectos clave del principio de reparación integral son:

- 1. Responsabilidad por daños:** Quienes causen daños ambientales deben asumir la responsabilidad de reparar esos daños. Esto puede incluir la restauración de los ecosistemas afectados, la limpieza de contaminantes o la adopción de medidas para mitigar los impactos negativos.
- 2. Principio de "quien contamina paga":** Este principio establece que aquellos que generan contaminación o causan daños ambientales deben ser responsables de los costos asociados con la restauración y reparación. La carga económica de la reparación recae en los responsables.
- 3. Reparación proporcional:** La reparación integral busca restaurar el medio ambiente en la medida de lo posible, teniendo en cuenta los daños causados y la capacidad de recuperación natural del ecosistema. Esto podría incluir la rehabilitación de hábitats, la replantación de especies nativas o la eliminación de contaminantes.
- 4. Equidad y justicia:** La reparación integral también busca asegurar que las comunidades y personas afectadas por los daños ambientales sean compensadas de manera justa y adecuada. Esto puede incluir la consideración de impactos sociales y económicos.
- 5. Monitoreo y seguimiento:** El principio de reparación integral también implica el seguimiento continuo de las medidas de reparación para garantizar que se logren los objetivos de restauración y que los daños se reparen de manera efectiva.



La reparación integral surge como consecuencia jurídica de la vulneración de un derecho por la que se exige a su vez la responsabilidad del agresor. (Pamela Aguirre Castro, 2018)

También es fundamental para asegurar que los daños ambientales no queden sin abordar y para promover la responsabilidad y la rendición de cuentas en el uso de los recursos naturales. La aplicación del principio de reparación integral busca mitigar los impactos negativos y contribuir a la recuperación y conservación del medio ambiente a largo plazo.

### **Imprescriptibilidad de la responsabilidad ambiental**

La imprescriptibilidad en el ámbito de la responsabilidad ambiental es un principio trascendental que destaca la singularidad del daño ambiental y la necesidad de mantener la posibilidad de exigir responsabilidades a lo largo del tiempo, sin un límite temporal establecido. En este sentido (Plaza, 2008) menciona: “es siempre de carácter objetivo, independientemente que exista una norma que así lo establezca, al ser un principio general del derecho reconocido por la misma Constitución Política” (pág. 24).

El medio ambiente es un bien colectivo y vital para la sociedad. Los impactos negativos en el entorno natural pueden tener consecuencias a largo plazo, a menudo trascendiendo generaciones. Por ejemplo, un vertido de residuos tóxicos o la destrucción de hábitats naturales pueden ocasionar daños ambientales significativos que perduran mucho más allá del plazo que generalmente se aplica en otros tipos de reclamos legales.

Lo dicho, resalta la importancia de mantener una supervisión constante y la posibilidad de responsabilizar a quienes incurren en actos dañinos para el medio ambiente. De esta manera, se busca promover la protección continua del entorno natural y la implementación de correctivas a lo largo del tiempo, asegurando que la reparación ambiental sea una prioridad constante y perdurable en el tiempo.

### **Mejor tecnología disponible y mejores prácticas ambientales**

La mejor tecnología disponible hace alusión al enfoque de utilizar la tecnología más avanzada, efectiva y adecuada para reducir o mitigar el impacto ambiental y minimizar la contaminación. Este concepto no solo se limita a la tecnología en sí, sino que abarca sistemas, procesos y métodos innovadores que puedan reducir significativamente los

impactos ambientales negativos.

La idea central de la mejor tecnología disponible, se centra de forma primordial en incorporar de forma constante avances tecnológicos y mejoras en las prácticas industriales y comerciales para garantizar una gestión más eficiente de los recursos naturales y una reducción considerable de la contaminación y los residuos. En este sentido se busca priorizar en todo momento que las prácticas ambientales mantengan una relación directa con los avances en materia tecnológica, es decir que se busca que las industrias y actividades que puedan causar impacto ambiental utilicen la tecnología más avanzada y efectiva para reducir o evitar la contaminación, aunque pueda suponer costos adicionales para las empresas. Promueve la innovación y el desarrollo tecnológico continuo en aras de la sostenibilidad ambiental con procedimientos, técnicas o prácticas reconocidas como las más eficientes para reducir el impacto ambiental y promover la sostenibilidad en actividades y sectores específicos. “La utilización, o no, de una determinada tecnología está determinada por su cumplimiento, o no, de las notas definatorias de lo que se entiende por mejor tecnología disponible (y asumible a costes no excesivos) de que se disponga en el contexto en cuestión” (Sanmartín, 1995).

Estas prácticas van más allá de lo que exigen las leyes y regulaciones, abarcando prácticas voluntarias o estándares más altos que buscan maximizar los beneficios ambientales y minimizar los impactos negativos, enfocándose también en la implementación de procesos sostenibles, como la gestión eficiente de recursos, el uso racional de la energía, la reducción de desechos, la conservación de la biodiversidad y la adopción de prácticas agrícolas respetuosas con el medio ambiente. Son directrices que buscan la excelencia en términos ambientales, permitiendo a las organizaciones y actividades contribuir activamente a la preservación del medio ambiente y la promoción de la sostenibilidad.

### **Acceso a información, participación y justicia**

El acceso a la información, la participación pública y la justicia ambiental son pilares fundamentales en la protección del medio ambiente y la toma de decisiones que impactan en él. Estos conceptos, consagrados en diversos instrumentos legales internacionales, forman la base de la gobernanza ambiental y buscan garantizar un equilibrio entre el desarrollo económico y la preservación del entorno natural implicando el derecho de la ciudadanía a solicitar, recibir y difundir información sobre cuestiones ambientales. Este acceso facilita la

transparencia y la rendición de cuentas en asuntos relacionados con el medio ambiente, las personas pueden requerir datos sobre la calidad del aire, del agua, sobre proyectos de desarrollo que puedan afectar el entorno, entre otros. Esta información facilita una participación informada en procesos de toma de decisiones y contribuye a una mayor conciencia y cuidado del entorno. Por otro lado se incentiva a la ciudadanía en la toma de decisiones que no afecten al medio ambiente. Esto incluye el derecho a participar en la formulación de políticas, planes y programas ambientales, así como en la evaluación de impacto ambiental de proyectos que puedan tener consecuencias significativas en el entorno. Por otro lado, la justicia ambiental se refiere al acceso a mecanismos legales y procesos judiciales efectivos en asuntos relacionados con el medio ambiente. Esto implica que cualquier persona, grupo o comunidad afectada por acciones que puedan dañar el medio ambiente tengan acceso a la justicia para proteger sus derechos. Este acceso a la justicia ambiental puede incluir recursos legales para detener proyectos dañinos, exigir reparación por daños ambientales y asegurar que se cumplan las leyes y regulaciones ambientales.

El acceso a la información favorece la apertura y transparencia en la toma de decisiones, lo que contribuye a aumentar la eficiencia y eficacia de la regulación ambiental. Permite asimismo confiar plenamente en las decisiones adoptadas por las autoridades, demostrar la existencia de un problema no visualizado con anterioridad o plantear una solución alternativa. (UNIDAS, 2013)

### **2.1.3 La naturaleza como sujeto de Derechos**

La concepción de la naturaleza como sujeto de derechos es un enfoque revolucionario en el ámbito jurídico y filosófico, desafiando las percepciones tradicionales que la consideran meramente como un recurso o un objeto pasivo. Esta visión emergente reconoce a la naturaleza como un ente vivo con derechos inherentes que merecen ser protegidos, similar a los derechos reconocidos en individuos y grupos sociales.

En los últimos años, ha habido un cambio significativo en la forma en que la sociedad y la legislación consideran a la naturaleza. Los movimientos ambientales, así como una creciente conciencia sobre la crisis ecológica y el cambio climático, han impulsado la urgencia de repensar nuestra relación con el entorno natural. Este cambio de paradigma ha llevado a considerar la posibilidad de otorgar derechos a la naturaleza.

El avance en el reconocimiento de la titularidad de la Naturaleza como sujeto de derechos es uno de los pilares de la transición ecológica y de la búsqueda de una relación armónica entre el ser humano y la Naturaleza. Implica necesariamente un cambio de paradigma en el pensamiento jurídico. (Estupiñán, Storini, Martínez, & Carvalho, 2019)

La concepción de la naturaleza como sujeto de derechos se basa en la idea de que el medio ambiente, los ecosistemas, los ríos, los bosques, las montañas y demás entidades naturales tienen un valor intrínseco que va más allá de su utilidad para los seres humanos. Se concibe que estas entidades tienen derecho a existir, prosperar y evolucionar en equilibrio y armonía con el entorno. Esto implica un reconocimiento de su valor intrínseco, independientemente de su utilidad para los seres humanos.

El concepto de otorgar derechos a la naturaleza busca proporcionar un marco legal para su protección, permitiendo que abogados, defensores del medio ambiente y comunidades locales actúen en nombre de los ecosistemas amenazados o dañados. Los derechos de la naturaleza podrían incluir el derecho a la preservación, el derecho a la restauración, el derecho a la diversidad biológica entre otros.

Las Constituciones de varios países han empezado a reconocer la naturaleza como sujeto de derechos. Por ejemplo, la Constitución de Ecuador, en 2008, fue una de las primeras en reconocer los derechos de la naturaleza, estableciendo que la naturaleza tiene el derecho de existir, persistir, mantener y regenerar sus ciclos vitales.

#### **2.1.4 Mecanismos de control, recomendaciones, organismos pertinentes.**

Los mecanismos de control ambiental, las recomendaciones y los organismos pertinentes desempeñan un papel crucial en supervisión, regulación y promoción de prácticas sostenibles y la protección del medio ambiente.

## **Normativas y regulaciones**

Las leyes y regulaciones son herramientas fundamentales para controlar y mitigar los impactos negativos en el medio ambiente. Establecen estándares y directrices que las empresas, industrias y ciudadanos deben seguir para reducir la contaminación, gestionar los residuos de manera responsable y conservar los recursos naturales. Estas regulaciones pueden abarcar desde la calidad del aire y del agua hasta la gestión de desechos y la conservación de ecosistemas.

## **Evaluación de impacto Ambiental**

Es un procedimiento esencial antes de iniciar proyectos o actividades que puedan impactar el entorno. Evalúa los efectos potenciales de un proyecto en el medio ambiente y la comunidad, identificando impactos negativos y proponiendo medidas de mitigación antes de la implementación

## **Monitoreo ambiental**

Consiste en el seguimiento continuo de la calidad del aire, del agua, del suelo y otros parámetros ambientales. Se lleva a cabo mediante el uso de tecnologías y equipos especializados para identificar la presencia de contaminantes, evaluar el estado de los ecosistemas y detectar problemas ambientales, permitiendo tomar medidas correctivas oportunas.

## **Organismos pertinentes.**

Agencias gubernamentales: Ministerios, departamentos y agencias especializadas encargadas de desarrollar políticas, aplicar regulaciones y supervisar el cumplimiento de las normativas ambientales a nivel nacional o regional. Organizaciones no gubernamentales (ONG): Grupos sin ánimo de lucro que se dedican a la protección y conservación del medio ambiente. Estas organizaciones ejercen presión, monitorean políticas, ofrecen recomendaciones y promueven iniciativas de sostenibilidad.

Organismos Internacionales: Entidades como las Naciones Unidas, la Organización Mundial de la Salud (OMS), el programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), la Unión Europea, entre otros, que diseñan políticas y directrices globales para la protección y conservación del medio ambiente a escala internacional.

### **2.1.5 Los mecanismos de reparación integral**

Los mecanismos de reparación integral nacen como una respuesta a la necesidad de garantizar la protección y restitución de los derechos de las víctimas de violaciones, ya sean estas violaciones de derechos humanos, ambientales, laborales, entre otros.

A lo largo del tiempo, las sociedades han reconocido la importancia de establecer mecanismos que permitan a las víctimas acceder a la justicia y obtener una reparación adecuada y efectiva por los daños sufridos. Estos mecanismos se han desarrollado a través del trabajo y la investigación de organizaciones de derechos humanos, abogados, académicos y otros actores que han abogado por la protección de los derechos humanos y el acceso a la justicia. Bitalia Angie parafraseando a Duarte manifiesta que:

La reparación integral en breves palabras, es toda acción que busca revertir impactos y daños ambientales; y, por otra parte, la restauración ecológica constituye un proceso de asistencia en la recuperación de un ecosistema que ha sido degradado, dañado o destruido con la finalidad de sostener la provisión de servicios ambientales. (Bitalia, 2022)

En el contexto internacional, los mecanismos de reparación integral han sido promovidos por organismos como las Naciones Unidas y la Organización de Estados Americanos. Estas organizaciones han establecido normas y principios para garantizar el derecho a la reparación integral y han instado a los Estados a adoptar medidas efectivas para proteger los derechos de las víctimas.

En muchos países, incluyendo Ecuador, los mecanismos de reparación integral están respaldados por leyes y políticas públicas que establecen los procedimientos para otorgar una reparación justa y equitativa a las víctimas. Estos mecanismos buscan abordar no solo los daños materiales sino también los daños inmateriales, como el sufrimiento emocional o la afectación a la dignidad. Los mecanismos de reparación integral se refieren a las acciones o procesos que buscan compensar y reparar los daños sufridos por una persona o comunidad como resultado de una violación de derechos. Estos mecanismos están diseñados para abordar y remediar tanto los daños materiales como los daños inmateriales, como el sufrimiento emocional, la pérdida de oportunidades o la afectación a la dignidad.

En el contexto de la normativa ecuatoriana, los mecanismos de reparación integral están respaldados por varios instrumentos legales. En primer lugar, la Constitución del Ecuador reconoce el derecho a la reparación integral y establece que las víctimas tienen derecho a obtener justicia y reparación por parte del Estado y de los responsables de las violaciones.

Además, la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional establece los principios y procedimientos para garantizar el acceso a la justicia y la reparación integral en casos de violaciones de derechos fundamentales. Esta ley establece que las víctimas tienen derecho a recibir una reparación adecuada, efectiva y oportuna, que incluye medidas de restitución, rehabilitación, indemnización y satisfacción.

Asimismo, existen otras normativas específicas que abordan la reparación integral en áreas como los derechos humanos, el derecho ambiental, el derecho laboral y otros ámbitos. Estas leyes establecen los criterios y procedimientos para determinar la responsabilidad por los daños causados y para otorgar una reparación justa y equitativa a las víctimas.

### **2.1.6 Tipos de contravenciones en espacios acuáticos**

Las contravenciones en espacios acuáticos se refieren a infracciones, violaciones o faltas cometidas por personas en entornos acuáticos, que pueden estar relacionadas con la seguridad, el comportamiento adecuado, las normativas de uso y otros aspectos que respaldan la seguridad y la experiencia de los usuarios en estos entornos. Las contravenciones más comunes en espacios acuáticos incluyen la pesca ilegal, la contaminación de cuerpos de agua, el incumplimiento de normas de seguridad en embarcaciones y el uso inadecuado de playas protegidas.

La pesca ilegal es un problema importante en el país, ya que muchas personas capturan especies sin los permisos o licencias correspondientes, lo que puede afectar negativamente la población y el equilibrio ecológico de los cuerpos de agua. Además, la pesca ilegal puede tener un impacto económico en las comunidades pesqueras locales que dependen de la pesca sostenible.

La contaminación de cuerpos de agua es otra contravención común en Ecuador. La descarga de desechos tóxicos y otros contaminantes en ríos, lagos y océanos puede tener efectos perjudiciales en el medio ambiente y la salud humana. A menudo, esto se debe a la falta de políticas efectivas para regular y controlar la actividad industrial y comercial que produce desechos.

El incumplimiento de las normas de seguridad en embarcaciones es una tercera contravención común. Las personas pueden violar las reglas al no llevar chalecos salvavidas, sobrecargar sus embarcaciones o navegar en áreas restringidas. Estas violaciones pueden poner en riesgo la seguridad tanto del conductor como de los pasajeros. Finalmente, el uso inadecuado de playas protegidas es otra contravención importante. Las playas son importantes para el turismo y la economía local, pero también son hábitats cruciales para muchas especies marinas. La construcción ilegal, el daño a los ecosistemas costeros y la perturbación de especies protegidas son todas formas en que las personas pueden violar las normas de uso de playas protegidas.

### **2.1.7 Reincidencia por contravenciones administrativas por vertimiento de hidrocarburos en el mar**

El vertimiento de hidrocarburos en el mar es una actividad perjudicial para el medio ambiente marino y costero. Los hidrocarburos, como el petróleo y sus derivados, son sustancias contaminantes que pueden tener efectos negativos significativos en los ecosistemas acuáticos y en la vida marina. Algunos de los impactos más importantes del vertimiento de hidrocarburos incluyen:

- **Contaminación del agua:** Los hidrocarburos liberados en el agua pueden formar una película en la superficie, conocida como marea negra, que impide el intercambio de oxígeno y la entrada de luz solar, lo que afecta la vida marina y los procesos ecológicos.
- **Daño a la vida marina:** La exposición a los hidrocarburos puede tener efectos tóxicos y letales en la vida marina, desde peces y aves marinas hasta organismos más pequeños como plancton y corales. Los hidrocarburos pueden afectar la reproducción, el crecimiento y la supervivencia de las especies marinas.
- **Impacto en hábitats costeros:** Los vertimientos de hidrocarburos pueden contaminar playas, manglares y otros hábitats costeros, lo que afecta la biodiversidad y la salud de estos ecosistemas críticos.
- **Daños económicos:** La contaminación por hidrocarburos puede tener un impacto negativo en las industrias pesqueras, turísticas y recreativas, así como en la infraestructura costera y las comunidades locales que dependen de estos ecosistemas.



El vertimiento de hidrocarburos en el mar es una grave contravención que puede tener consecuencias devastadoras para el medio ambiente marino y las comunidades costeras. Cuando se produce una reincidencia en este tipo de contravenciones administrativas, es crucial tomar medidas firmes y efectivas para prevenir futuros incidentes y garantizar la protección del ecosistema marino.

En primer lugar, es fundamental fortalecer la legislación y las regulaciones existentes relacionadas con los vertimientos de hidrocarburos. Esto implica establecer sanciones más severas para los infractores reincidentes, como multas más altas, revocación de licencias o permisos, e incluso penas de cárcel en casos extremos. Además, se deben implementar mecanismos de monitoreo y control más estrictos para detectar y prevenir los vertimientos ilegales.

Además de las medidas punitivas, es esencial invertir en la educación y concienciación sobre la importancia de proteger el medio ambiente marino. Esto puede incluir campañas de sensibilización dirigidas a empresas, pescadores, turistas y comunidades costeras para promover prácticas sostenibles y responsables. Asimismo, se deben ofrecer programas de capacitación para mejorar la gestión adecuada de los residuos y promover el uso de tecnologías limpias en las actividades relacionadas con hidrocarburos.

Otro aspecto crucial es fortalecer la capacidad institucional y técnica de las autoridades encargadas de la supervisión y el control de los vertimientos de hidrocarburos. Esto implica proporcionar recursos adecuados, como personal capacitado, equipos y tecnología avanzada para la detección temprana de vertimientos ilegales.

#### **2.1.8 Artículo 130 de la LONSEA (Ley Orgánica de Navegación, Gestión Seguridad y Protección Marítima).**

El artículo 130 de la Ley Orgánica de Navegación, Gestión Seguridad y Protección Marítima establece las disposiciones para garantizar la protección del medio ambiente marino y promover la seguridad en la navegación. Este artículo es fundamental para salvaguardar los ecosistemas marinos y garantizar la integridad de las operaciones marítimas.

En primer lugar, el artículo 130 establece que las embarcaciones que realicen actividades en aguas nacionales deben cumplir con las normas y regulaciones ambientales establecidas por las autoridades competentes. Esto implica que las embarcaciones deben adoptar medidas para prevenir la contaminación marina, como el adecuado manejo de los desechos y vertidos, así como el cumplimiento de los límites establecidos para las emisiones contaminantes.

Además, el mismo articulado también menciona que se deben tomar medidas para prevenir y controlar los derrames de hidrocarburos u otras sustancias peligrosas en el mar. Esto implica la obligación de contar con planes de contingencia y equipos adecuados para responder rápidamente a situaciones de derrame y minimizar su impacto en el medio ambiente marino.

Otro aspecto relevante del artículo 130 es que establece que las autoridades competentes deben promover la formación y capacitación del personal relacionado con la navegación y protección marítima. Esto incluye a los tripulantes de las embarcaciones, pero también a los funcionarios encargados de inspeccionar y supervisar el cumplimiento de las normas y regulaciones marítimas. La capacitación adecuada garantiza que se apliquen buenas prácticas de seguridad y protección ambiental en todas las etapas de la navegación.

## 2.2 Marco legal

### 2.2.1 Constitución de la República del Ecuador

El tiempo siempre trae consigo grandes cambios, es así que en el año 2007 se da cita la Asamblea Constituyente conformada por 130 personas en representación de todo el pueblo ecuatoriano donde se dio todo el proceso de debate estableciendo diálogos proactivos, con el fin de mejorar la nueva Constitución ecuatoriana, en la cual se priorizan temas como: la protección de los derechos sociales, económicos y culturales, la participación ciudadana, el acceso a la justicia, el reconocimiento a la diversidad y la consagración de la protección ambiental como medula de las políticas públicas del Estado.

Para el mes de julio del año 2008 ya se habría consensuado y aprobado la nueva Carta Magna, la misma que en septiembre fue sometida a un referéndum, para después ser ratificada y entrar en vigor en octubre del mismo año mediante registro oficial No. 449. La nueva constitución reflejaba una mejor organización social, con la división de los cinco poderes del estado que rigen hasta la actualidad, así mismo también se reconoció a la naturaleza como sujeto de derechos, desprendiendo una base constitucional de articulados irrevocables, lo cual vuelve la base de estudio como se detalla a continuación:

**Art. 72:** La naturaleza tiene derecho a la restauración. Esta restauración será independiente de la obligación que tienen el Estado y las personas naturales o jurídicas de indemnizar a los individuos y colectivos que dependan de los sistemas naturales afectados.

En los casos de impacto ambiental grave o permanente, incluidos los ocasionados por la explotación de los recursos naturales no renovables, el Estado establecerá los mecanismos más eficaces para alcanzar la restauración, y adoptará las medidas adecuadas para eliminar o mitigar las consecuencias ambientales nocivas.

**Art. 396:** El Estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos, cuando exista certidumbre de daño. En caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u omisión, aunque no exista evidencia científica del daño, el Estado adoptará medidas protectoras eficaces y oportunas.

La responsabilidad por daños ambientales es objetiva. Todo daño al ambiente, además de las sanciones correspondientes, implicará también la obligación de restaurar integralmente los ecosistemas e indemnizar a las personas y comunidades afectadas. Cada uno de los actores de los procesos de producción, distribución, comercialización y uso de bienes o servicios asumirá la responsabilidad directa de prevenir cualquier impacto ambiental, de mitigar y reparar los daños que ha causado, y de mantener un sistema de control ambiental permanente.

Las acciones legales para perseguir y sancionar por daños ambientales serán imprescriptibles.

**Art. 397:** En caso de daños ambientales el Estado actuará de manera inmediata y subsidiaria para garantizar la salud y la restauración de los ecosistemas. Además de la sanción correspondiente, el Estado repetirá contra el operador de la actividad que produjera el daño las obligaciones que conlleve la reparación integral, en las condiciones y con los procedimientos que la ley establezca. La responsabilidad también recaerá sobre las servidoras o servidores responsables de realizar el control ambiental. Para garantizar el derecho individual y colectivo a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, el Estado se compromete a:

**Numeral 1:** Permitir a cualquier persona natural o jurídica, colectividad o grupo humano, ejercer las acciones legales y acudir a los órganos judiciales y administrativos, sin perjuicio de su interés directo, para obtener de ellos la tutela efectiva en materia ambiental, incluyendo la posibilidad de solicitar medidas cautelares que permitan cesar la amenaza o el daño ambiental materia de litigio. La carga de la prueba sobre la inexistencia de daño potencial o real recaerá sobre el gestor de la actividad o el demandado.

**Numeral 2:** Establecer mecanismos efectivos de prevención y control de la contaminación ambiental, de recuperación de espacios naturales degradados y de manejo sustentable de los recursos naturales.

**Numeral 3:** Regular la producción, importación, distribución, uso y disposición final de materiales tóxicos y peligrosos para las personas o el ambiente.

**Numeral 4:** Asegurar la intangibilidad de las áreas naturales protegidas, de tal forma que se garantice la conservación de la biodiversidad y el mantenimiento de las funciones ecológicas de los ecosistemas. El manejo y administración de las áreas naturales protegidas estará a cargo del Estado.

**Numeral 5:** Establecer un sistema nacional de prevención, gestión de riesgos y desastres naturales, basado en los principios de inmediatez, eficiencia, precaución, responsabilidad y solidaridad. (CRE, 2008)

La Constitución de la República del Ecuador de forma disruptiva ha incorporado a la naturaleza como sujeto de Derecho, dando un paso muy importante en ese sentido. Uno de los derechos en los cuales ha puesto el mayor enfoque es en la restauración, donde se impone la obligación a las personas naturales o jurídicas de indemnizar a aquellas personas que dependan de los recursos naturaleza que han sido afectados por la responsabilidad de cualquier persona.

Así mismo establece una obligación al Estado de implementar las políticas necesarias de forma preventiva para evitar posibles daños ambientales, medidas que deben propender a ser oportunas, eficaces y protectoras; establece también que la responsabilidad ambiental es objetiva y que todo daño provocado al mismo contendrá no únicamente sanciones sino también la obligación de reparar integralmente el daño causado.

Aunado a esto el Estado debe actuar de forma inmediata, pese a que no exista responsabilidades objetivas en torno al daño causado, de forma subsidiaria deberá remediar el daño causado sin perjuicio de repetir posteriormente contra los responsables de dicho daño.

## **2.2.2 Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques**

El convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, también conocido como MARPOL, es uno de los tratados más importantes para regular la contaminación marina proveniente de los buques. Este convenio fue adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI) y entró en vigencia en 1973, siendo modificado posteriormente por varios protocolos.

El convenio MARPOL consta de anexos que abordan diferentes tipos de contaminación: desechos sólidos, aguas aceitosas, hidrocarburos, aguas residuales, sustancias nocivas líquidas, etc. Establece estándares y normativas que los buques deben cumplir para controlar la contaminación y reducir las descargas de desechos, aceites, productos químicos y otras sustancias nocivas en los océanos.

### **Artículo 1 Obligaciones generales en virtud del Convenio**

1) Las Partes se comprometen a cumplir las disposiciones del presente Convenio y de aquellos anexos por los que estén obligadas, a fin de prevenir la contaminación del medio marino provocada por la descarga de sustancias perjudiciales, o de efluentes que contengan tales sustancias, en transgresión del Convenio.

2) Salvo indicación expresa en otro sentido, toda referencia al presente Convenio constituye al mismo tiempo referencia a los protocolos y a los anexos.

### **Artículo 4 Transgresiones**

1) Toda transgresión de las disposiciones del presente Convenio, donde quiera que ocurra, estará prohibida y será sancionada por la legislación de la Administración del buque interesado. Si la Administración, después de ser informada de una transgresión, estima que hay pruebas suficientes como para incoar un procedimiento respecto a la presunta transgresión, hará que se inicie tal procedimiento lo antes posible de conformidad con su legislación.

2) Toda transgresión de las disposiciones del presente Convenio dentro de la jurisdicción de cualquier Parte en el Convenio estará prohibida y será sancionada por la legislación de dicha Parte. Siempre que ocurra tal transgresión, esa Parte tomará una de las dos medidas siguientes:

a) hacer que, de conformidad con su legislación, se incoe procedimiento, o

b) facilitar a la Administración del buque toda información y pruebas que lleguen a su poder de que se ha producido una transgresión.

4) Las sanciones que se establezcan en la legislación de una Parte en cumplimiento del presente artículo serán suficientemente severas para disuadir de toda transgresión del presente Convenio. La severidad de la sanción será la misma donde quiera que se produzca la transgresión.

El Convenio Internacional Para Prevenir La Contaminación Por Buques establece la obligación de los Estados miembros de cumplir con todos los anexos con la finalidad de cumplir el objetivo primordial y sustantivo del convenio, esto es: prevenir la contaminación del medio marino provocado por sustancias perjudiciales o efluentes. También se establece que el convenio debe ser entendido de forma integral con los diferentes anexos que se han incorporado hasta la actualidad.

Además, establece su eficacia a través de mecanismos de aplicabilidad cuando se presente n hechos en donde se perjudique el entorno marino, teniendo la obligación los Estados de iniciar las acciones necesarias en base a sus legislaciones y las disposiciones del convenio de buscar mitigar, restaurar, reparar y sancionar como medidas eficaces en torno a la protección del medio marino.

### **2.2.3 Convenio de responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos**

El convenio de responsabilidad civil por daños a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, comúnmente conocido como el convenio de CLC, es un acuerdo internacional que busca establecer un marco legal para la responsabilidad civil en caso de contaminación por derrame de hidrocarburos en aguas marítimas. Surgió en respuesta a incidentes de derrames de petróleo que causaron daños significativos en los ecosistemas marinos y costeros. Se reconoció la necesidad de establecer un marco legal que responsabilizara a los propietarios de los buques por los daños causados por la contaminación de hidrocarburos.

Art 1: Buque: toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte.

Hidrocarburos: todos los hidrocarburos persistentes de origen mineral, como crudos de petróleo, fueloil, aceite diésel pesado y aceite lubricante, ya se transporten éstos a bordo de un buque como carga o en los depósitos de combustible líquido de ese buque.

Daños ocasionados por contaminación:

a) pérdidas o daños causados fuera del buque por la impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes de ese buque, dondequiera que se produzcan tales fugas o descargas, si bien la indemnización por deterioro del medio, aparte de la pérdida de beneficios resultante de dicho deterioro, estará limitada al costo de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse;

b) el costo de las medidas preventivas y las pérdidas o los daños ulteriormente ocasionados por tales medidas.

Suceso: todo acaecimiento o serie de acaecimientos de origen común de los que se deriven daños ocasionados por contaminación o que creen una amenaza grave e inminente de causar dichos daños.

Art 2: a) los daños ocasionados por contaminación:

i) en el territorio de un Estado Contratante, incluido su mar territorial, y

ii) en la zona económica exclusiva de un Estado Contratante establecida de conformidad con el derecho internacional, o, si un Estado Contratante no ha establecido tal zona, en un área situada más allá del mar territorial de ese Estado y adyacente a dicho mar territorial determinada por ese Estado de conformidad con el derecho internacional y que no se extienda más allá de doscientos millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado; b) las medidas preventivas, dondequiera que se tomen, para evitar o reducir al mínimo tales daños.

Art 4: Salvo en los casos estipulados en los párrafos 2 y 3 del presente artículo, el propietario del buque al tiempo de producirse un suceso o, si el suceso está constituido por una serie de acaecimientos, al tiempo de producirse el primero de éstos, será responsable de todos los daños ocasionados por contaminación que se deriven del buque a consecuencia del suceso.

No podrá promoverse contra el propietario ninguna reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación que no se ajuste al presente Convenio. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 5 del presente artículo, no podrá promoverse ninguna reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación, ajustada o no al presente Convenio, contra: a) los empleados o agentes del propietario ni los tripulantes;

b) el práctico o cualquier otra persona que, sin ser tripulante, preste servicios para el buque; c) ningún fletador (comoquiera que se le describa, incluido el fletador del buque sin tripulación), gestor naval o armador; e) ninguna persona que tome medidas preventivas; f) ningún empleado o agente de las personas mencionadas en los subpárrafos c), d) y e); a menos que los daños hayan sido originados por una acción o una omisión de tales personas, y que éstas hayan actuado así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños.

El convenio de Responsabilidad Civil por Daños a la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, representa un hito en la regulación de la responsabilidad de los propietarios de buques en casos de derrames de hidrocarburo. Su creación surgió como respuesta a la necesidad de establecer un marco legal que responsabilizara a los propietarios

de buques por los daños causados por la contaminación de hidrocarburos en aguas marítimas.

El convenio establece un régimen de responsabilidad civil estricta, lo que significa que los propietarios de buques son responsables de compensar los daños causados por derrames de hidrocarburos, independientemente de la culpa o negligencia. Esto garantiza que las víctimas de la contaminación por hidrocarburos reciban compensación, incluso si los propietarios del buque no son culpables.

Además, el convenio establece límites de responsabilidad financiera para los propietarios de buques. Más allá de estos límites, el Estado tiene la responsabilidad de compensar los daños, lo que impulsa a los propietarios de buques a tomar medidas preventivas y a adoptar prácticas más seguras para evitar derrames de hidrocarburos.

En este sentido, el convenio es crucial en la protección del medio ambiente marino y en la compensación de los daños causados por derrames de hidrocarburos. Establece un marco legal que disuade la negligencia y fomenta prácticas más seguras en la navegación marítima. Resulta claro que, al imponer responsabilidad estricta, se brinda seguridad a las comunidades afectadas, asegurando que puedan recibir la compensación necesaria por los daños sufridos.

#### **2.2.4 Código Orgánico del Ambiente**

El Código Orgánico del Ambiente es un instrumento legal en Ecuador que regula todas las actividades que puedan tener un impacto en el medio ambiente. Su creación se fundamenta en varios antecedentes, siendo un pilar fundamental la Constitución de 2008, donde se reconoció los derechos de la Naturaleza. Antes de la vigencia del Código Orgánico del Ambiente, Ecuador contaba con varias leyes y decretos dispersos relacionados con aspectos ambientales. Sin embargo, la necesidad de una legislación más integral y actualizada que abarcara todos los aspectos ambientales fue sustancial para consolidar las normativas en un solo cuerpo legal.

La elaboración del código implicó un proceso participativo, con la contribución de diversas partes interesadas, incluyendo instituciones gubernamentales, organizaciones no gubernamentales, expertos en medio ambiente y la sociedad civil en general. Es integral, puesto que abarca aspectos como la conservación, preservación, restauración, protección,



gestión sostenible, uso racional de los recursos naturales, entre otros.

**Art. 1:** Objeto. Este Código tiene por objeto garantizar el derecho de las personas a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, así como proteger los derechos de la naturaleza para la realización del buen vivir o Sumak kawsay.

Las disposiciones de este Código regularán los derechos, deberes y garantías ambientales contenidos en la Constitución, así como los instrumentos que fortalecen su ejercicio, los que deberán asegurar la sostenibilidad, conservación, protección y restauración del ambiente, sin perjuicio de lo que establezcan otras leyes sobre la materia que garanticen los mismos fines.

**Art. 3:** Fines. Son fines de este Código:

**Numeral 1:** Regular los derechos, garantías y principios relacionados con el ambiente sano y la naturaleza, previstos en la Constitución y los instrumentos internacionales ratificados por el Estado; (...)

**Numeral 4:** Establecer, implementar e incentivar los mecanismos e instrumentos para la conservación, uso sostenible y restauración de los ecosistemas, biodiversidad y sus componentes, patrimonio genético, Patrimonio Forestal Nacional, servicios ambientales, zona marino costera y recursos naturales; (...)

**Numeral 7:** Prevenir, minimizar, evitar y controlar los impactos ambientales, así como establecer las medidas de reparación y restauración de los espacios naturales degradados (...)

**Art. 5:** Derecho de la población a vivir en un ambiente sano. El derecho a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado comprende: (...)

**Numeral 2:** El manejo sostenible de los ecosistemas, con especial atención a los ecosistemas frágiles y amenazados tales como páramos, humedales, bosques nublados, bosques tropicales secos y húmedos, manglares y ecosistemas marinos y marinos - costeros; (...)

**Numeral 6:** La prevención, control y reparación integral de los daños ambientales; (...)

**Numeral 8:** El desarrollo y uso de prácticas y tecnologías ambientalmente limpias y sanas, así como de energías alternativas no contaminantes, renovables, diversificadas y de bajo impacto ambiental (...)

**Art. 6:** Derechos de la naturaleza. Son derechos de la naturaleza los reconocidos en la Constitución, los cuales abarcan el respeto integral de su existencia y el mantenimiento y regeneración de sus ciclos vitales, estructura, funciones y procesos evolutivos, así como la restauración.

Para la garantía del ejercicio de sus derechos, en la planificación y el ordenamiento territorial se incorporarán criterios ambientales territoriales en virtud de los ecosistemas. La Autoridad Ambiental Nacional definirá los criterios ambientales territoriales y desarrollará los lineamientos técnicos sobre los ciclos vitales, estructura, funciones y procesos evolutivos de la naturaleza.

**Art. 9:** Principios ambientales (...)

**Numeral 4:** El que contamina paga. Quien realice o promueva una actividad que contamine o que lo haga en el futuro, deberá incorporar a sus costos de producción todas las medidas necesarias para prevenirla, evitarla o reducirla. Asimismo, quien contamine estará obligado a la reparación integral y la indemnización a los perjudicados, adoptando medidas de compensación a las poblaciones afectadas y al pago de las sanciones que correspondan.

**Numeral 5:** In dubio pro natura. Cuando exista falta de información, vacío legal o contradicción de normas, o se presente duda sobre el alcance de las disposiciones legales en materia ambiental, se aplicará lo que más favorezca al ambiente y a la naturaleza. De igual manera se procederá en caso de conflicto entre esas disposiciones (...)

**Numeral 9:** Reparación Integral. Es el conjunto de acciones, procesos y medidas, incluidas las de carácter provisional, que aplicados tienden fundamentalmente a revertir impactos y daños ambientales; evitar su recurrencia; y facilitar la restitución de los derechos de las personas, comunas, comunidades, pueblos y nacionalidades afectadas

**Numeral 10:** Subsidiariedad. El Estado intervendrá de manera subsidiaria y oportuna en la reparación del daño ambiental, cuando el que promueve u opera una actividad no asuma su responsabilidad sobre la reparación integral de dicho daño, con el fin de precautelar los derechos de la naturaleza, así como el derecho de los ciudadanos a un ambiente sano. Asimismo, el Estado de manera complementaria y obligatoria exigirá o repetirá en contra del responsable del daño, el pago de todos los gastos incurridos, sin perjuicio de la imposición de las sanciones correspondientes. Similar procedimiento aplica cuando la afectación se deriva de la acción u omisión del servidor público responsable de realizar el control ambiental.

**Art. 21:** Fondo Nacional para la Gestión Ambiental. El Fondo Nacional para la Gestión Ambiental será de carácter público, cuyo objeto será el financiamiento total o parcial de planes, proyectos o actividades orientados a la investigación, protección, conservación y manejo sostenible de la biodiversidad, servicios ambientales, medidas de reparación integral de daños ambientales, mitigación y adaptación al cambio climático y a los incentivos ambientales.

Para cumplir con el objeto del Fondo Nacional para la Gestión Ambiental, los recursos se emplearán en base a las prioridades definidas por la Autoridad Ambiental Nacional. (CODA, 2017)

El Código Orgánico Del Ambiente en Ecuador representa un hito significativo en la protección ambiental, al abordar diversas medidas para la conservación, prevención, control y reparación del daño ambiental. Este enfoque abarca tanto la regulación de actividades potencialmente dañinas como la implementación de medidas correctivas en caso de perjuicio al medio ambiente.

El CODA establece regulaciones rigurosas para prevenir daños al ambiente, imponiendo restricciones y controles sobre actividades que podrían tener un impacto negativo en los ecosistemas. Fomenta la gestión sostenible de los recursos naturales, la conservación de la biodiversidad, la protección de los ecosistemas frágiles y la promoción de la utilización racional de los recursos naturales.

Además, introduce instrumentos como la evaluación de impacto ambiental, que exige a los proyectos someterse a evaluaciones para determinar y mitigar posibles impactos ambientales negativos. Incorpora el principio de precaución, en virtud del cual se toman medidas anticipadas ante la sospecha de riesgos para el medio ambiente, aunque no haya certeza científica absoluta.

Establece en igual sentido la responsabilidad por el daño ambiental, haciendo hincapié en el “quien contamina paga”. Los responsables deben reparar o indemnizar los daños causados al ambiente; incorpora mecanismos para la restauración del ambiente degradado. Los infractores son responsables de restaurar, en la medida de lo posible, a las condiciones previas al daño, así como de compensar económicamente cuando la restauración total no sea factible.

### **2.2.5 Ley Orgánica de Navegación, Gestión Seguridad y Protección Marítima**

La Ley Orgánica de Navegación, Gestión Seguridad y Protección Marítima en Ecuador es una normativa que regula las actividades marítimas la seguridad en el transporte por agua. Sus antecedentes y razones para su promulgación estriban en la importancia de una legislación integral que regule las actividades marítimas, se basa en la relevancia del transporte marítimo para el comercio internacional y la economía de un país con salida al mar. Antes de la ley mencionada, existían regulaciones dispersas en Ecuador relacionadas con la navegación y seguridad marítima. Sin embargo, la necesidad de una ley más completa era totalmente evidente.

Art. 1.- Objeto.- El objeto de la presente Ley es regular y garantizar la defensa de la soberanía y la integridad territorial en los espacios acuáticos nacionales, la protección de los derechos que salvaguardan la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación y la protección marítima, prevenir y controlar actos ilícitos en coordinación con las instituciones encargadas de preservar los recursos marinos.

Art. 2.- Ámbito.- Las disposiciones contenidas en la presente Ley se aplican en el territorio nacional y en los buques y artefactos navales de bandera nacional y a personas naturales y jurídicas vinculadas a la actividad marítima y fluvial, de acuerdo a las siguientes consideraciones: 1) Ámbito territorial.- Los espacios acuáticos nacionales ecuatorianos comprenden los espacios marítimos jurisdiccionales que incluyen: aguas interiores, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma continental; a más de las playas de mar, las áreas intermareales, así como también los lagos y ríos navegables. 2) Ámbito personal.- Las personas naturales y jurídicas que ejercen profesiones, actividades marítimas, oficios u ocupaciones relacionadas con la

actividad marítima, fluvial y lacustre, incluyéndose a la gente de mar y pesca, organizaciones y gremios de personal abordo, centros de capacitación y empresas de servicios conexos.

3) **Ámbito real.**- Las naves y artefactos navales de bandera nacional, los buques y artefactos navales de otras banderas que son autorizados para operar en tráfico de cabotaje, bajo las diferentes modalidades; así como, aquellos que se encuentren en los espacios marítimos jurisdiccionales y los terminales portuarios públicos y privados, que conforman el Sistema Portuario Nacional.

4) Las disposiciones de esta Ley no se aplicarán a los buques y embarcaciones de Estado sin fines comerciales, incluidos los de guerra; sin embargo, no están liberados de la obligación de registro de la propiedad naval

**Art. 4.- Principios de aplicación.**- La aplicación de la presente Ley y el ejercicio de las potestades públicas, se regirán por los principios contemplados en la Constitución de la República y que rigen al servicio público nacional, entre otros, los que se detallan a continuación:

1) **Preservar la vida humana en el mar.**- La salvaguarda de la vida humana en el mar prevalecerá en todos los actos y decisiones dentro del ámbito de esta Ley;

2) **Conservación.**- En todos los actos derivados del ámbito de esta Ley deberá tenerse en cuenta la preservación del ambiente marino, tanto en las medidas preventivas como en los actos que ejerza la Autoridad Marítima, para el control de los espacios acuáticos;

3) **Precaución.**- En caso de falta de información técnica y científica sobre los impactos o daños que una actividad humana pueda causar a los espacios acuáticos o a sus componentes, las autoridades competentes negarán la autorización para la realización de dichas actividades;

4) **Prevención.**- Toda actividad que pueda generar un impacto o daño ambiental en los espacios acuáticos contarán con las autorizaciones ambientales por parte de las autoridades competentes previas a su ejecución y el gestor de la misma tiene la responsabilidad de identificar e implementar las medidas necesarias, adecuadas y suficientes para minimizar el impacto y los daños causados por dichas actividades;

5) **Desarrollo sostenible.**- Todas las actividades que se lleven a cabo en los espacios acuáticos, velarán por el desarrollo que satisfaga las necesidades de las generaciones presentes y futuras;

6) **Celeridad.**- Los actos en el ejercicio de la potestad pública relacionados a las actividades marítimas serán ágiles, eficientes, transparentes y oportunos;

7) **Coordinación y corresponsabilidad.**- Las acciones que se lleven a cabo en los espacios acuáticos por parte de las entidades de la Función Ejecutiva y de los diversos niveles de gobierno, deberán planificarse de manera articulada, coordinada y complementaria, para la generación y ejecución de políticas, normativas, gestión de competencias y ejercicio de atribuciones, evitando la duplicidad de recursos y de gestión;

8) **Seguridad jurídica.**- Las actuaciones y procedimientos relacionados con la navegación, gestión de la seguridad y protección marítima y fluvial en los espacios acuáticos deberán llevarse a cabo respetando el marco legal, el debido proceso y el derecho a la defensa;

9) **Proporcionalidad.**- Las sanciones contempladas en esta Ley, que se impongan por el cometimiento de infracciones administrativas, serán proporcionales a la contravención cometida.

10) **Responsabilidad objetiva por daños al ambiente.**- Los actores de los procesos de producción, distribución, comercialización y uso de bienes o servicios asumirán la responsabilidad directa de prevenir cualquier impacto ambiental, de mitigar y reparar los

daños que ha causado, y de mantener un sistema de control ambiental permanente.

Art. 124.- Contravenciones Administrativas en los Espacios Acuáticos.- Son las acciones u omisiones de carácter administrativo descritas en la presente Ley, cometidas por personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, en los espacios acuáticos, por negligencia, impericia, imprudencia o inobservancia de la norma; estas contravenciones serán juzgadas y sancionadas por el Capitán de Puerto o por el Jurado de Capitanes, respectivamente.

Art. 125.- Tipo de sanciones.- Las sanciones aplicables por contravenciones a esta Ley, son las siguientes: 1) Multa; 2) Suspensión temporal o definitiva de la matrícula de la gente de mar y de pesca nacional; El procedimiento para la imposición de estas sanciones, se establecerá en el reglamento correspondiente.

Art. 126.- Clasificación de las contravenciones administrativas en los espacios acuáticos. - Según su gravedad, las contravenciones administrativas en los espacios acuáticos son de primera, segunda, tercera clase y por vertimiento de hidrocarburos

Art. 130.- De la contravención administrativa por vertimiento de hidrocarburos y su categorización.- El vertimiento de hidrocarburos al ambiente marino, por negligencia y/o impericia, se sancionará con la suspensión temporal o definitiva de la matrícula de gente de mar. (LONSEA, 2021)

La Ley Orgánica de Navegación Gestión de Seguridad Marítima y Fluvial busca tutelar la protección del ambiente marino, la seguridad de la navegación y la soberanía. Integra disposiciones específicas para prevenir vertimientos por hidrocarburos y efectos adversos que estos provoquen. Prohíbe expresamente los vertimientos de hidrocarburos en aguas jurisdiccionales y establece procedimientos para la notificación de incidentes y la actuación inmediata para mitigar riesgos.

Además, se enfoca de manera adecuada en las contravenciones por vertimiento de hidrocarburos al establecer medidas preventivas y claras, sin perjuicio de lo dicho, en cuanto a las sanciones no se puede apreciar un enfoque más sólido respecto a la mitigación, restauración o restablecimiento del daño provocado.

## 2.2.6 Reglamento Ley De Navegación Gestión De Seguridad Marítima Y Fluvial

El Reglamento de la Ley Orgánica de Navegación Gestión de Seguridad Marítima y Fluvial, fue promulgado recientemente en el año del 2023, busca la optimización de las disposiciones establecidas en la Ley Orgánica de Navegación Gestión de Seguridad Marítima y Fluvial estableciendo los procedimientos que han de seguirse en las acciones que la ley contempla dentro de esta temática.

Art. 1.- **Ámbito.** - Las disposiciones del presente Reglamento son de aplicación obligatoria en el ámbito territorial, personal y real y se extiende a todos los espacios acuáticos nacionales, naves, artefactos navales, y personas naturales y jurídicas establecidas en el artículo 2 de la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos (LONSEA).

Art. 345.- **Expediente Sumario.** - El Capitán de Puerto al tomar conocimiento de un siniestro o suceso marítimo dispondrá la apertura del expediente sumario de Ley, con la finalidad de investigar las causas que provocaron el siniestro y suceso marítimo, para posteriormente determinar responsabilidades en el ámbito técnico profesional, imponer sanciones y emitir recomendaciones.

Art. 346.- **Procedimiento del Expediente Sumario.**- El Capitán de Puerto dispondrá que se proceda con el Expediente Sumario conforme el siguiente procedimiento: 1) Recibido el aviso del siniestro, el Capitán de Puerto nombrará al asesor jurídico como "Comisionado Instructor" que será el encargado de recopilar la información necesaria para la comprobación del presunto suceso o siniestro marítimo, reciba las declaraciones testimoniales en compañía de un abogado y practique todas las diligencias para el esclarecimiento del hecho. En caso de que no hubiere asesor jurídico, nombrará a cualquiera de sus ayudantes como comisionado instructor para que cumpla con esta tarea. 2) El comisionado instructor, luego de su posesión, designará, un Secretario Ad Hoc quien tendrá un conocimiento de leyes, que legalizará las diligencias y actuaciones que se lleven a efecto y su correspondiente notificación de todo lo actuado en el expediente sumario a todas las partes involucradas. 3) Se realizará las notificaciones a las partes involucradas una vez iniciado el expediente sumario, durante todo el proceso y hasta la última diligencia ejecutada. 4) La organización del expediente sumario contendrá: a) Los antecedentes o partes, avisos del siniestro o suceso marítimo; b) El decreto del Capitán de Puerto que nombra comisionado instructor; c) El acta de posesión del comisionado instructor; d) El auto en que se ordene el inicio del expediente sumario, en el que se dispondrá la citación a las partes involucradas; e) La información océano-atmosférica y/o cartográfica proporcionada por el Servicio Hidrográfico; f) Los documentos estatutarios certificados por la entidad competente de la o las naves siniestradas; g) La matrícula de la gente de mar y pesca, personal fluvial y lacustre y demás documentos que acrediten su formación y capacitación; h) Las declaraciones de los testigos y personas que directa o indirectamente tuvieron conocimiento de los hechos. i) El informe de la investigación de siniestros y sucesos marítimos, informes médicos, o demás informes en los casos en que hubiere lugar a ellos. j) La entrega del expediente sumario al Capitán de Puerto, de lo que se dejará constancia. k) La notificación de la resolución del Capitán de Puerto o Jurado

de Capitanes. 5) El expediente sumario se hará en original, una copia legalizada física y una digital. 6) Las diligencias dispuestas en el expediente sumario se podrán realizar por vía telemática. 7) Este expediente sumario tiene valor legal para servir de base al juicio penal, si se dedujeren cargos que deben ser juzgados por la vía judicial.

Art. 347.- Resolución. - La Resolución del Capitán de Puerto deberá ser notificada en el término de tres días a partir de su emisión.

Art. 349.- Presunción de Delito.- Si de los hechos acaecidos y recogidos en el sumario y analizados por el Capitán de Puerto o el Jurado de Capitanes resultaren presunciones de la existencia de un hecho constitutivo de delito, aquél, en el fallo, dispondrá se pase al fiscal competente copia certificadas de todo lo actuado; y, si por esos hechos no aparecieren presunciones de la comisión de un delito, sino contravenciones marítimas, se iniciara el correspondiente proceso administrativo sancionador.

Art. 356.- Expediente Sumario por vertimiento de hidrocarburos.- En caso de cometimiento de contravención administrativa por vertimiento de hidrocarburos, el Capitán de Puerto iniciará un expediente sumario de conformidad con el procedimiento establecido en los artículos que anteceden, dentro del cual se determinará lo siguiente:

- 1) La responsabilidad en el siniestro o suceso marítimo de la nave.
- 2) El pago de los daños y gastos que demanden la limpieza, remediación y mitigación de las áreas de espacios acuáticos afectadas los daños causados a través de la fianza o garantía suficiente que garantice.
- 3) El pago de las indemnizaciones que hubiere lugar que deberán ser pagadas por el propietario y más responsables solidarios.

Art. 358.- Informe técnico.- El Capitán de Puerto para la determinación de la fianza o garantía, gastos e indemnización deberá sustentarse con el respectivo informe técnico de la valoración de la contingencia emitido por la Autoridad Marítima Nacional y el informe técnico de afectación ecológica emitido por la Autoridad Ambiental competente.

Art. 359.- Responsabilidad Solidaria.- Cuando se produzca contaminación de los espacios acuáticos o daños a terceros, sean públicos o privados, ocasionados por una nave, su carga, su tripulación o un servicio portuario, el pago de las multas y gastos que demanden la limpieza, remediación y mitigación de las áreas afectadas, así como de la reparación de los bienes y el pago de las respectivas indemnizaciones recaerá solidariamente sobre el armador o naviero, el propietario y el capitán.

El Reglamento de la Ley de Navegación Gestión De Seguridad Marítima Y Fluvial otorga las competencias específicas que tienen las capitanías del mar y cuáles serán las obligaciones que realizarán en los diferentes procedimientos administrativos, así también de los siniestros marítimos en los que intervendrán los jurados de capitanes; A pesar de las medidas en las que se enfoca podría fortalecer aún más las disposiciones para la inspección y monitoreo continuo, así como para la capacitación y concientización de los actores involucrados en actividades marítimas para reducir los riesgos de contaminación por vertimiento de hidrocarburos.

### 2.3 Marco conceptual

**REPARACIÓN INTEGRAL:** “Restitución, en la medida de lo posible, al estado anterior de la comisión del hecho y que satisfaga a la víctima” (Diccionario panhispánico del español jurídico, 2023).

**VERTIMIENTO DE HIDROCARBURO:** Un derrame de petróleo o marea negra es un vertido de hidrocarburo que se produce debido a un accidente o práctica inadecuada que contamina el medio ambiente, especialmente el mar. Estos derrames afectan todo el ecosistema donde se produce el evento a lo cual perjudica gravemente la vida marina y la pesca, así como a las costas con efectos que pueden llegar a ser muy persistentes en el tiempo.

**DERECHOS DE LA NATURALEZA:** Conjunto de prerrogativas reconocidas en la Constitución de la República del Ecuador, cuyo titular es la Naturaleza o Pacha Mama ('madre Tierra', en quichua). Estas prerrogativas comprenden, entre otras, el derecho al respeto integral a su existencia, al mantenimiento y regeneración de sus ciclos vitales, su estructura, funciones y procesos evolutivos; además, el derecho a su restauración. Constitución de la República del Ecuador, art. 71 (Diccionario panhispánico del español jurídico, 2023).

**INDUBIO PRO NATURA:** Es un estándar de comportamiento para todas las personas -en general-, y los órganos del Estado -en particular-, que ante la posibilidad de elegir entre varias medidas, acciones o soluciones posibles, en un caso concreto, deben optar por aquella que tenga un menor impacto en el medio ambiente. (OLIVARES, 2018)

**ANTROPOCENTRISMO:** Concepción filosófica que considera al ser humano como centro de todas las cosas y el fin absoluto de la creación.



**BIOCENTRISMO:** Concepción filosófica que considera al ser humano como centro de todas las cosas y el fin absoluto de la creación.

## **CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO**

### **3.1 Diseño y tipo de investigación**

#### **Diseño de investigación**

El presente trabajo de investigación correspondió dirigirlo en un enfoque cualitativo donde se pudo realizar un análisis y estudio íntegro sobre el fenómeno puesto en estudio, brindando un resultado a profundidad comprendiendo la realidad del problema planteado, mismo que partió como base para diferentes teorías o hipótesis referente a problemas críticos que generan graves consecuencias para el medio ambiente y la población.

Esto tomando de referencia a lo que nos establecen los autores Mejía y Llanes mencionando que,

Los trabajos de investigación que se desarrollan al margen de un enfoque cualitativo lo que pretenden es entender un fenómeno de aspecto social como un todo, teniendo en consideración sus propiedades y su dinámica, obteniendo información de forma directa a través de los grupos o sociedades que son objeto de estudio. (llanes, 2018)

#### **Tipo de investigación**

La presente investigación se desarrolló en base al método exploratorio debido a que este ayudó a determinar los diferentes temas que se presentaron alrededor de la problemática ya indicada con anterioridad, donde se llegó a alcanzar la información necesaria para reivindicar la información actual que se ha venido manejando respecto a la conservación del medio ambiente y su reparación integral de manera adecuada.

Considerando que este tipo de estudio: “sirve para familiarizar al investigador con un objeto que hasta el momento le era totalmente desconocido” (otros, 1980). – “Se utiliza como base para la posterior realización de una investigación descriptiva, además puede crear en otros investigadores el interés por el estudio de un nuevo tema o problema” (otros, 1980).

### 3.2 Recolección de la información

#### Población

El autor, Arias (2012) define a la población como “un conjunto finito o infinito de elementos con características comunes para los cuales serán extensivas las conclusiones de la investigación. Ésta queda delimitada por el problema y por los objetivos del estudio” (pág. 81). Es por eso que la población se comprende como aquel grupo de elementos, siendo personas o cosas, que guardan y tienen estrecha relación con el objeto de estudio, siendo su objetivo principal el obtener o recopilar información durante el proceso de la investigación.

**TABLA #2**  
**POBLACIÓN**

<b>DESCRIPCIÓN</b>	<b>CANTIDAD</b>
C.R.E.	1
LONSEA	1
Abogados en el libre ejercicio	99.061
Miembros de los Jurados de Capitanes De La Capitanía De Salinas	5
<b>TOTAL</b>	<b>99.068</b>

**Elaborado por:** Autor

#### Muestra

De acuerdo a la investigación, el tipo de Muestra que se utilizó respecto a las necesidades de la investigación fue el muestreo no probabilístico por conveniencia. Es decir “el investigador determine la muestra en función de los intereses del objetivo de estudio, en función de accesibilidad de la información a la conveniencia” (Castillo, 2015).

Tomándose en cuenta la temática que se desarrolló en el presente trabajo de investigación se logró determinar la primacía de la utilización del tipo de muestra no probabilístico por conveniencia, puesto a que el objeto de estudio requirió de información sobre temas en concretos que manejan profesionales expertos en el tema, permitiéndose así agrupar a la población representativa y accesible para el efectivo desarrollo de esta investigación en función del cumplimiento de los objetivos previstos en este trabajo. De esta manera haciendo énfasis en que tomamos en cuenta un número reducido de 4 profesionales en el Derecho puesto a que no se conoce una cifra exacta de abogados expertos en materia ambiental, cuestión que benefició a este proyecto de investigación, a su vez se tomó en cuenta a un representante de la capitanía del puerto de salinas.

**TABLA #3**  
**MUESTRA**

<b>DESCRIPCIÓN</b>	<b>CANTIDAD</b>
LONSEA	1
CODA	1
Abogados en el libre ejercicio	4
Miembros de los Jurados de Capitanes De La Capitanía De Salinas	1
<b>TOTAL</b>	<b>7</b>

**Elaborado por:** Autor

## **MÉTODOS, TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN**

### **Métodos de investigación**

#### **Método de Observación**

“La observación es el procedimiento empírico elemental de la ciencia que tiene como objeto de estudio uno o varios hechos, objetos o fenómenos de la realidad actual.” (Bunge, 2007)

La experiencia es la mejor evidencia ante el cambio repentino de las modalidades actuales, si desde tiempos anteriores se predicaba que la naturaleza es sujeto de derechos, hoy en la actualidad se deja en evidencia la inoperancia del mandato constitucional que respalda tal afirmación.

#### **Método de Análisis**

“El análisis es el procedimiento que, por medio de la división o de la reducción, resuelve una cuestión compleja en sus elementos simples y absolutos.” (Gutiérrez, 2005)

Se utilizó este método ya que, mediante el estudio meticuloso de cada uno de los respectivos temas que englobó esta investigación se pudo evidenciar de manera clara y precisa el contenido de los mismos, por medio de información verificada por fuentes oficiales confiables, con la finalidad de que al esquematizar se pueda comprobar la ineficacia de los mecanismos de reparación integral, respecto a los instrumentos internacionales, generando vulneración a los derechos humanos y de la naturaleza.

## **Técnicas De Investigación**

### **Fichaje**

Esta técnica es necesaria para el análisis de textos relacionados con el objeto de estudio del actual trabajo de investigación, debido a que para su correcto desarrollo fue necesario recopilar información acerca de doctrinas y normas afines, para dar cumplimiento al debido desarrollo al marco teórico y su complementación en el análisis del alcance que tiene la problemática presentada.

### **Entrevista**

Por otro lado, esta técnica permitió obtener la información necesaria permitiendo la profundización sobre el tema del presente trabajo de investigación puesto que, a través de esta técnica se procedió a realizar un intercambio de información mediante una serie de preguntas abiertas ventajosas para la recolección de información, misma realizada entre el investigador y el entrevistado acerca del tema que se está desarrolló en este trabajo.

## **Instrumentos De Investigación**

Dentro del presente trabajo de investigación se implementaron los debidos instrumentos para la recolección de datos e información, como lo es una respectiva guía de entrevista, misma que fue dirigida a abogados especialistas en materia ambiental y a un representante de la capitanía del puerto de salinas. Dicha guía de entrevista sirvió como un apoyo y base fundamental para el tema de investigación, puesto a que la opinión, conocimiento y guía de los abogados direccionaron a contrastar la falta de aplicación de la respectiva reparación integral a la naturaleza.

De igual manera se utilizó la ficha bibliográfica debido al uso de distintas fuentes de información para corroborar la investigación desarrollada a lo largo de este trabajo y su alcance en el ámbito jurídico y social, siendo esta, una manera más eficaz para captar la información requerida respecto a Contravenciones Administrativas Por Vertimiento De Hidrocarburos.

### **3.3 Tratamiento de la información**

Tras recopilar la información mediante entrevistas con las partes relevantes involucradas en el problema identificado, se procedió a revisar cuidadosamente el material bibliográfico pertinente para asegurar un manejo adecuado de los datos obtenidos. Las entrevistas se llevaron a cabo de manera presencial y utilizando la plataforma Zoom, seleccionada por su capacidad de grabación, lo que permitió preservar el contenido de las conversaciones.

La capacidad de grabación de la plataforma resultó esencial, toda vez que posibilitó una revisión exhaustiva de los diálogos y opiniones expresados, ofreciendo una base sólida para el análisis de los resultados obtenidos. Esto facilitó la elaboración del informe objetivo y detallado, puesto que se contaba con la información completa y precisa proveniente de las entrevistas.

### 3.4 Operacionalización de las variables

**TABLA #4**  
**OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLE DEPENDIENTE**

VARIABLES	CONCEPTUALIZACIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	INSTRUMENTOS
<b>DEPENDIENTE</b>  Contravenciones Administrativas por vertimiento de hidrocarburos.	Las contravenciones administrativas por vertimiento de hidrocarburos son las acciones ilegales o irresponsables de verter sustancias derivadas de hidrocarburos en el medio ambiente, lo cual causa daños ambientales y pone en riesgo a salud pública.  Estas contravenciones incluyen sanciones económicas y suspensión de licencias de la gente del mar. Se debe garantizar la restauración ambiental.	DERECHOS HUMANOS Y DE LA NATURALEZA	Desarrollo normativo de las recomendaciones de los convenios internacionales  Sumak kawsay	¿Cree usted que las 2 únicas sanciones que contempla la LOSNEA, son suficientes para garantizar un ambiente sostenible?  ¿Usted considera que la práctica de vertimiento de hidrocarburos es algo normal?  ¿Existe un control y seguimiento efectivo en materia de contravenciones administrativas por vertimiento de hidrocarburos?	Entrevistas dirigidas a un representante de la capitanía del puerto de salinas y a abogados especialistas en materia ambiental.

Elaborado por: Autor

**TABLA #5**  
**OPERACIONALIZACIÓN DE LA VARIABLE INDEPENDIENTE**

VARIABLES	CONCEPTUALIZACIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	INSTRUMENTOS
<b>INDEPENDIENTE</b>  Mecanismos de reparación integral.	Las recomendaciones impartidas en los instrumentos internacionales suponen su desarrollo normativo en los Estados partes. La naturaleza como sujeto de derechos, goza de la aplicabilidad de estas recomendaciones y principios establecidos en la normativa internacional y nacional, contrarrestando la contaminación ambiental y garantizando su restauración mediante mecanismos de reparación integral.	DERECHO DEL MAR Y AERONÁUTICO	Efectividad de los mecanismos de reparación integral vigentes  Afectación al principio de proporcionalidad	¿Conoce sobre los mecanismos de reparación integral?  ¿Usted cree que los mecanismos de reparación integral son aplicados de manera efectiva por las autoridades competentes?	Entrevistas dirigidas a un representante de la capitanía del puerto de salinas y a abogados especialistas en materia ambiental.

**Elaborado por:** Autor



## **CAPÍTULO IV: RESULTADOS Y DISCUSIÓN**

### **4.1 Análisis, interpretación y discusión de los resultados**

#### **4.1.1 Entrevista dirigida a Representante de la Capitanía del puerto del Cantón Salinas.**

**Nombre del entrevistado:** Anónimo.

**Fecha de la entrevista:** 13 de Noviembre del 2023

**Lugar de la entrevista:** Capitanía del puerto del Cantón Salinas.

**Pregunta #1** En su opinión, ¿La ley Orgánica De Navegación, Gestión Seguridad Y Protección Marítima, ¿establece procedimientos claros para la reparación integral de las contravenciones administrativas por vertimiento de hidrocarburos?

**Pregunta #2** ¿El marco normativo ecuatoriano proporciona lineamientos específicos para la evaluación y determinación de daños ocasionados por vertimientos de hidrocarburos en contravenciones administrativas?

**Pregunta #3** ¿Qué desafíos o limitaciones identifica en la legislación ecuatoriana en términos de garantizar una reparación integral por vertimientos de hidrocarburos?

**Pregunta #4** ¿Cree que la normativa actual contempla los recursos y medidas necesarias para asegurar la ejecución efectiva de la reparación integral en casos de vertimiento de hidrocarburos?

**Pregunta #5** ¿Considera que la normativa actual establece con claridad las responsabilidades de las partes involucradas (empresas, individuos, entidades gubernamentales) en el proceso de reparación integral por vertidos de hidrocarburos?  
Únicamente hace referencia a los convenios internacionales

**Pregunta #6** ¿En base a su experiencia, la legislación actual es suficiente para garantizar la reparación integral en casos de vertimientos de hidrocarburos, o existen áreas que requieren ajustes para mejorar su eficacia desde el punto de vista normativo?

**Resumen:**

Nuestra institución se basa específicamente bajo convenios internacionales, los cuales son el MARPOL, CRC, FONDO. Respecto a los mecanismos de reparación integral estos se manejan únicamente dentro de los “planes de contingencia” que son llevados a cabo por cada una de las embarcaciones y bajo la supervisión de un comité de seguridad conformada por varias instituciones. Partiendo de este punto, luego intervienen el jurado de capitanes de acuerdo a la investigación y si se tratara de una contención se activaría el comité de seguridad. El jurado de capitanes básicamente lo que hace es evaluar la situación y si se tratara de un tema que cruzara la línea entre delitos y contravenciones, se levanta un informe inicial, que posterior se entregaría a la Fiscalía y ellos serían la institución competente en llevar a cabo la causa. De acuerdo a la aplicación de los convenios en un determinado suceso, si el convenio CRC, no es suficiente se aplica el convenio de fondo y las limitaciones se hallarían en si el contraventor es capaz o no de pagar con la sanción impuesta. Haciendo mención a la parte monetaria nuestra institución se ve afectada en la parte presupuestaria, ya que la capitanía al momento no se encuentra al 100%, con los recursos necesarios para acudir ante una emergencia, debido a que el presupuesto esta recortado, lo que hace que ciertas funciones se vean limitadas.

Los convenios internacionales los aplican los contraventores, las embarcaciones denominadas tanqueros que transportan grandes cantidades de hidrocarburos, ellos cuentan con certificaciones por parte de la capitanía, certificaciones internacionales e inspecciones del ARCE. Por ejemplo: si en el caso de una emergencia dentro de la línea de visión de la capitanía existiera un derramamiento de hidrocarburos en el mar, se activa el plan de contingencia del buque y el del personal de la capitanía, las sanciones correspondientes a aplicarse son únicamente la suspensión de la licencia de la gente del mar y la sanción monetaria. Por lo que en el tema de contravenciones administrativas no recomiendo la implementación de los mecanismos de reparación integral, lo que se hace es derivar tales acciones necesarias a otras instituciones.

#### **4.1.2 Entrevista dirigida a Abogados especialistas en Materia Ambiental.**

**Nombre del entrevistado:** Abg. José Andrés Paredes.

**Fecha de la entrevista:** 13/11/2023

**Lugar de la entrevista:** Vía telemática, zoom.

**Pregunta #1** ¿El marco normativo ecuatoriano proporciona lineamientos específicos para la evaluación y determinación de daños ocasionados por vertimientos de hidrocarburos y la posterior reparación integral?

**Pregunta #2** En casos de vertimiento de hidrocarburos al ambiente marino como resultado de contravenciones administrativas debidas a negligencia y/o impericia, la única sanción prevista actualmente es la suspensión temporal o definitiva de la matrícula de gente de mar.

¿Considera que estas sanciones son adecuadas y suficientes para: Prevenir, mitigar y reparar eficazmente los posibles daños causados por tales incidentes?

**Pregunta #3** ¿Qué desafíos o limitaciones identificas en la legislación ecuatoriana en términos de garantizar una reparación integral por vertimientos de hidrocarburos?

**Pregunta #4** ¿Existen aspectos en la legislación actual que considera que deben mejorarse para garantizar una reparación integral en casos de vertimiento de hidrocarburos?

**Pregunta #5** ¿Cree que la legislación ecuatoriana actual posee mecanismos claros para garantizar la restauración de los ecosistemas afectados por vertidos de hidrocarburos?

**Pregunta #6** Dentro del marco de contravenciones administrativas por vertimiento de hidrocarburos, la sanción de suspensión temporal o definitiva de la matrícula de gente de mar se aplica de manera abstracta en casos de negligencia y/o impericia, sin una cuantificación aproximada en términos del daño causado. ¿Qué opina sobre la pertinencia de esta falta de diferenciación en las sanciones según la gravedad del daño, considerando que esta regulación no establece distinción entre daños graves y menores, siempre que exista negligencia y/o impericia? ¿Cree que sería beneficioso introducir un sistema que considere la cuantificación del daño para aplicar sanciones más proporcionales a la magnitud de la infracción?

**Resumen:**

Respecto al enfoque de las contravenciones no existen, sin embargo el ordenamiento jurídico ecuatoriano posee lineamientos específicos que tipifican y sancionan la vulneración del bien jurídico protegido que comprende toda la biodiversidad, específicamente esta infracción se encuentra tipificada dentro del COIP en su Art. 251.

Las sanciones que se efectúan administrativamente no son adecuadas y suficientes para prevenir, mitigar y reparar el daño causado al ambiente, porque el Derecho Administrativo si bien tiene potestad sancionadora tal y como se tipifica en el Código Orgánico Administrativo en el Capítulo denominado Procedimiento Administrativo Sancionador, puede de alguna manera precautelar el bien jurídico protegido que es la biodiversidad marina y el ambiente, sin embargo, el Derecho Administrativo tiene un límite dentro de su capacidad sancionadora y para sancionar lesiones graves al bien jurídico protegido antes mencionado existe el Derecho Penal. Así mismo desde mi punto de vista no existen limitaciones de la legislación ecuatoriana , pero podría ser un desafío dentro del abanico en el cual cabe la reparación integral de un bien jurídico protegido estaría enfocado en que las instituciones estatales que ejercen como entes de control y cuidado del agua en este caso como bien jurídico protegido, constaten de manera efectiva que ese bien volvió a ese estado original, ya que esa es una de las finalidades de la reparación integral cuando de ambiente se trata y para que este proceso se garantice es importante la creación de leyes o instructivos que regulen y establezcan procedimientos para el correcto tratamiento por parte de la industria y personas naturales de hidrocarburos, para la correcta verificación y cumplimiento de la reparación integral en el caso de contaminación ambiental por el derrame de estas sustancias. Los recursos naturales en este caso el agua, es un bien jurídico que tiene que ser protegido sobremanera considerando que de él depende la vida de muchas especies, por lo tanto en la legislación ecuatoriana se debe diferenciar sanciones, porque no es justo que grandes empresas contaminantes sean sancionadas de una manera igualitaria con pequeñas empresas o a lo mejor con personas naturales que por circunstancias accidentales derramaron hidrocarburos, La aplicación de la Justicia debe ser acorde con el daño causado y basarse en el principio de proporcionalidad y legalidad.

### **4.1.3 Entrevista dirigida a Abogados especialistas en Materia Ambiental.**

**Nombre del entrevistado:** Abg. Xavier Ramos.

**Fecha de la entrevista:** 17/11/2023

**Lugar de la entrevista:** Vía telemática, zoom.

**Pregunta #1** ¿El marco normativo ecuatoriano proporciona lineamientos específicos para la evaluación y determinación de daños ocasionados por vertimientos de hidrocarburos y la posterior reparación integral?

**Pregunta #2** En casos de vertimiento de hidrocarburos al ambiente marino como resultado de contravenciones administrativas debidas a negligencia y/o impericia, la única sanción prevista actualmente es la suspensión temporal o definitiva de la matrícula de gente de mar.

¿Considera que estas sanciones son adecuadas y suficientes para: Prevenir, mitigar y reparar eficazmente los posibles daños causados por tales incidentes?

**Pregunta #3** ¿Qué desafíos o limitaciones identificas en la legislación ecuatoriana en términos de garantizar una reparación integral por vertimientos de hidrocarburos?

**Pregunta #4** ¿Existen aspectos en la legislación actual que considera que deben mejorarse para garantizar una reparación integral en casos de vertimiento de hidrocarburos?

**Pregunta #5** ¿Cree que la legislación ecuatoriana actual posee mecanismos claros para garantizar la restauración de los ecosistemas afectados por vertidos de hidrocarburos?

**Pregunta #6** Dentro del marco de contravenciones administrativas por vertimiento de hidrocarburos, la sanción de suspensión temporal o definitiva de la matrícula de gente de mar se aplica de manera abstracta en casos de negligencia y/o impericia, sin una cuantificación aproximada en términos del daño causado. ¿Qué opina sobre la pertinencia de esta falta de diferenciación en las sanciones según la gravedad del daño, considerando que esta regulación no establece distinción entre daños graves y menores, siempre que exista negligencia y/o impericia? ¿Cree que sería beneficioso introducir un sistema que considere la cuantificación del daño para aplicar sanciones más proporcionales a la magnitud de la infracción?

**Resumen:**

Efectivamente el marco normativo del Acuerdo Ministerial 100 A del 01 de abril de 2020 se expide el Reglamento ambiental de operaciones hidrocarburíferas en el Ecuador, el cual determina que cuando exista una emergencia ambiental por daños o vertimientos de hidrocarburos, el operador y/ sujeto de control, está obligado a informar a la autoridad competente sobre lo sucedido, sin perjuicio de los actos administrativos legales sean estos penales o civiles. La autoridad Ambiental Competente, realizará una inspección para verificar los vertidos de descargas y la cantidad de hidrocarburo que se encuentre afectando a un cuerpo receptor sean estos, suelo, mar, o río. De existir una violación a estos recursos se deberán aplicar todas las leyes conexas en casos de incumplimientos a lo requerido por la Autoridad Ambiental Competente, el operador y/o sujeto de control está obligado en realizar un análisis o muestreo de calidad de suelo, agua y lo que solicite la Autoridad Ambiental Competente, por los vertidos de hidrocarburos. Una vez que la autoridad competente determine el impacto ambiental a los componentes bióticos y abióticos, se solicitará al responsable la reparación integral de los componentes afectados según corresponda la respectiva compensación y de ser el caso la indemnización.

Aunado a esto considero que se deberán aplicar otras vías legales, aunque según el caso ya se encuentran establecidas en el Código Orgánico del Ambiente, Reglamento al Código Orgánico del Ambiente, Código Orgánico Integral Penal, es importante verificar la magnitud y la gravedad en el área afectada a los componentes físicos, bióticos y sociales. Los vertidos de hidrocarburos originan diferentes problemas fisiológicos y/o bioquímicos en los organismos afectados. Estos impactos van a tener consecuencias sobre su viabilidad y éxito reproductivo, pudiendo provocar alteraciones genéticas. No solo sería la paralización de un proyecto, obra o actividad ante una negligencia o impericia, se debería aplicar altas multas conforme establece el Código Orgánico del Ambiente art 318, e inclusive la detención de los causantes que afectaron a los componentes antes mencionados.

La Constitución de la República del Ecuador establece en el Art. 397.- En caso de daños ambientales el Estado actuará de manera inmediata y subsidiaria para garantizar la salud y la restauración de los ecosistemas. Además de la sanción correspondiente, el Estado repetirá contra el operador de la actividad que produjera el daño las obligaciones que conlleve la reparación integral, en las condiciones y con los procedimientos que la ley establezca. La responsabilidad también recaerá sobre las servidoras o servidores responsables de realizar el control ambiental.

El principio de proporcionalidad y el de Reparación integral son esenciales para garantizar el acceso a la justicia y una infalible tutela judicial efectiva, a fin de garantizar que se repare las consecuencias de la vulneración de un derecho se debe tomar en cuenta varios aspectos: material, inmaterial, patrimonial. Las medidas de reparación comprenden aquellas destinadas a obtener la restitución integral una justa indemnización del daño en materia e inmaterial; la rehabilitación; satisfacción; y garantía de no repetición, en sus dimensiones individual, colectiva, material, moral. Se deberían implementar lineamientos específicos para la reparación integral en materia de hidrocarburos donde se especifique y cuantifique, la cantidad y gravedad del impacto ambiental ocasionado a los componentes, bióticos, abióticos y social, en estos casos se deberá hacer efectiva de manera inmediata las Pólizas Ambientales a las empresas petroleras que causen los daños. Por vertidos de hidrocarburo. El Código Orgánico del Ambiente tiene como objetivo garantizar el derecho de los ciudadanos ecuatorianos a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, mismo que a la par vela por la protección de los derechos de la naturaleza por medio de principios de sostenibilidad (desarrollo sostenible, conservación, el que contamina paga).

Sin embargo deberán seguir implementando normas técnicas expedidas por la Cartera de Estado como Autoridad Ambiental Nacional, ya que por el momento no existen lineamientos claros por el daño ambiental que ocasionan estos derrames. La reparación del daño es una pena pecuniaria que consiste en la obligación impuesta al delincuente de restablecer el statu quo ante y resarcir los perjuicios derivados de su delito. Considero que se debería realizar una caracterización y cuantificación de acuerdo al Código Orgánico Ambiente, Reglamento al Código Orgánico del Ambiente, en cuanto a las infracciones Art 316 Infracciones Leves, Art 317 Infracciones Graves y Art 318 Infracciones Muy Graves y Art 322 Variables de la multa para las infracciones ambientales de cada proyecto.

#### **4.1.4 Entrevista dirigida a Abogados especialistas en Materia Ambiental.**

**Nombre del entrevistado:** Abg. Enzo Navia

**Fecha de la entrevista:** 17/11/2023

**Lugar de la entrevista:** GAD, municipal del cantón Salinas.

**Pregunta #1** ¿El marco normativo ecuatoriano proporciona lineamientos específicos para la evaluación y determinación de daños ocasionados por vertimientos de hidrocarburos y la posterior reparación integral?

**Pregunta #2** En casos de vertimiento de hidrocarburos al ambiente marino como resultado de contravenciones administrativas debidas a negligencia y/o impericia, la única sanción prevista actualmente es la suspensión temporal o definitiva de la matrícula de gente de mar.

¿Considera que estas sanciones son adecuadas y suficientes para: Prevenir, mitigar y reparar eficazmente los posibles daños causados por tales incidentes?

**Pregunta #3** ¿Qué desafíos o limitaciones identificas en la legislación ecuatoriana en términos de garantizar una reparación integral por vertimientos de hidrocarburos?

**Pregunta #4** ¿Existen aspectos en la legislación actual que considera que deben mejorarse para garantizar una reparación integral en casos de vertimiento de hidrocarburos?

**Pregunta #5** ¿Cree que la legislación ecuatoriana actual posee mecanismos claros para garantizar la restauración de los ecosistemas afectados por vertidos de hidrocarburos?

**Pregunta #6** Dentro del marco de contravenciones administrativas por vertimiento de hidrocarburos, la sanción de suspensión temporal o definitiva de la matrícula de gente de mar se aplica de manera abstracta en casos de negligencia y/o impericia, sin una cuantificación aproximada en términos del daño causado. ¿Qué opina sobre la pertinencia de esta falta de diferenciación en las sanciones según la gravedad del daño, considerando que esta regulación no establece distinción entre daños graves y menores, siempre que exista negligencia y/o impericia? ¿Cree que sería beneficioso introducir un sistema que considere la cuantificación del daño para aplicar sanciones más proporcionales a la magnitud de la infracción?



## **Resumen:**

En el contexto de la reparación integral dentro de la LONSEA no veo que se hable de la misma, sino que simplemente veo que existe la sanción de suspensión temporal o definitiva de la licencia de la gente del mar, lo que significa que si yo fuera en mi embarcación y derramo hidrocarburos al navegar, me suspenden la licencia cierto tiempo pero el daño ya está hecho, hice que se mueran algunas especies pero al final, yo continuo navegando mi embarcación, es decir que veo que la sanción es muy básica. En la misma ley tampoco me dice que cantidad debo verter o no para que se vulneren los derechos de la naturaleza, en el peor de los casos donde se determine la gravedad, la persona simplemente no puede volver a navegar pero el daño ya está hecho, lo cual no debería sancionarse de manera superficial, ya que la naturaleza también tiene derechos y estos derechos deben velar porque efectivamente se le garantice al ambiente su derecho a la restauración, sin eximir al responsable de un responsabilidad penal, yo no me puedo remitir a alguna otra normativa ambiental, lamentablemente esta norma regula específicamente los espacios acuáticos, es decir que ya hay una sanción aquí y es imposible que en otra normativa nos indique otra sanción relacionada al mismo tema, el ente de control en el mar es la fuerza naval.

Cuando se habla de remediación, las instituciones por lo general te piden un plan de acción, y esto ¿qué es? Es un cronograma establecido en el que se tiene planificado remediar el daño, por consiguiente las autoridades tienen que aprobarlo y uno tiene que aplicarlo, una vez que ya se culmine el plazo se tendrá que demostrar que se remedió el daño causado, pero esto tiene que evaluarlo la autoridad de control, si la persona no actúa inmediatamente, el estado tiene que actuar urgentemente para posterior recaer la responsabilidad a la persona que cometió el hecho.

Respecto a lo que establece la LONSEA, yo no creería que en esta normativa se establecen medidas adecuadas y eficaces, ya que estos parámetros se consideran de manera subjetiva puesto que el jurado de capitanes según le parezca grave o no tomará las sanciones que para ellos les parezcan adecuadas, en otro sentido estas medidas podrían ser adecuadas en el enfoque de la proporcionalidad, es decir que una sanción siempre debe ser proporcional al hecho, guardando relación con lo que establece nuestra carta magna. Por ejemplo si alguien derrama un galón de combustible y le suspenden definitivamente la licencia la gente va a decir que por un galón no es justo tales medidas, pero si ya derramó 10 tanques de combustible ahí la cosa cambia, una situación distinta también es, que se contamine el suelo, donde se remedia de manera rápida, haciendo únicamente el cambio de tierra, pero en el mar

es diferente, si estas en altamar, se está lejos de todo, no hay nada y la corriente haría que se expanda toda la contaminación matando a las especies. En materia ambiental existe la responsabilidad objetiva, esto significa que no se admiten excusas cuando existe un daño ambiental, el artículo 396 de la CRE, establece que todo daño ambiental es objetivo y así mismo nos habla sobre la obligación de restaurar todo lo causado, estoy de acuerdo con la proporcionalidad de las sanciones respecto a los contraventores, ya que existen muchas personas que dependen de su único sustento que es la pesca, pero otro escenario sería si el contraventor es reincidente, más sin embargo si nosotros somos muy permisibles y no aplicamos sanciones drásticas tampoco se puede garantizar una cultura de respeto hacia la naturaleza. Existen bastantes desafíos, en el sentido de que las leyes están dadas para proteger al medio ambiente, el problema es que no se designa al personal capaz de velar por el cuidado del ambiente, eso no hay aquí, por lo que no hay como garantizar que verdaderamente el ambiente sea reparado si no hay los organismos de control pertinentes que tomen el procedimiento de un determinado caso, por ejemplo que realicen incautaciones, aprendan a personas para llevarlos ante los órganos de justicia, no solo es cuestión de tener una política ambiental sancionatoria, sino que mejor sería una política ambiental preventiva, por ejemplo con medidas de precauciones, hay que capacitar al sector pesquero artesanal, es decir que dentro del esquema de la reparación integral también deberían considerarse el tema de fomentar capacitaciones respecto a la no contaminación hacia el ambiente, de la mano con las garantías de no repetición del hecho mas no, solo sancionar la reincidencia. La LONSEA es muy generalista, no es específica en el sentido de no establecer todas las particularidades de cómo hacer tal procedimiento.

## **4.2 Verificación de la idea a defender**

El marco normativo Ecuatoriano, visto jerárquicamente acoge desde la constitución las recomendaciones de los mecanismo internacionales en el sentido de la implementación de los mecanismos de reparación integral como comedio sancionatorio en cualquier instancia donde se vea perjudicado el ambiente, el código orgánico del ambiente también acoge esas recomendaciones en sus líneas normativas, pero la LONSEA, que es la ley de estudio de este presente proyecto de investigación, no acoge tales mecanismos de reparación integral dentro de sus sanciones administrativas por el vertimiento de hidrocarburos en el mar, faltando al deber objetivo en materia ambiental, dejando en evidencia la ineficacia de tales mecanismos de reparación integral y peor aun no estableciendo la cuantificación de la proporcionalidad de juzgamiento por la cantidad de daño ocasionado, demostrando una vez más la insuficiencia del alma de la norma, careciendo de poder jurídico sobre el fin que debe perseguir el derecho.

Qué razón constitucionalista representaría que los mecanismos únicamente sean aplicados en última ratio de acuerdo al derecho penal. Todo lo que se pueda evitar es controlable, no se debe delimitar a las contravenciones administrativas en sanciones leves y básicas como lo establece el artículo 130 de la Ley Orgánica de Navegación, Gestión Seguridad y Protección Marítima, sino más bien desde estas acciones de descuido o impericias ir erradicando de manera eficaz y veraz la no repetición del daño hacia el ambiente.

Se ha evidenciado mediante el estudio de los convenios internacionales, la información bibliográfica, la examinación de la normativa Ecuatoriana y el análisis de los datos recopilados por medio de las entrevistas, la veracidad de la idea a defender, donde se establece que el alcance de los mecanismos de reparación integral es ineficaz y limitado en materia de contravenciones administrativas por vertimiento de hidrocarburos, dejando expuesta la idea de que no solo hace falta que su alcance sea eficaz sino de cómo hacer que lo sea, en la práctica se expone la inoperancia de las personas frente a cualquier escenario donde se vea involucrada la naturaleza.

## CONCLUSIONES

Tras haber culminado con la investigación de este proyecto, en donde se destacó la revisión exhaustiva de la literatura especializada sobre el enfoque de las variables de estudio, la recopilación de información a través de los mecanismos e instrumentos necesarios y con la correcta aplicación de las metodologías aprendidas, se llega a las siguientes conclusiones:

Que, desde el 2008 con la nueva Carta Magna se pretendía garantizar a la naturaleza como sujeto de derechos desde un enfoque biocéntrico, pero la interpretación del ser humano sobre el verdadero fin de preservar el cuidado del ambiente hizo que este enfoque diera un giro antropocéntrico, justificando sus necesidades en malas prácticas de explotación, vulnerando el verdadero fin de cuidado.

Que, las contravenciones administrativas por vertimiento de hidrocarburos no son un espacio de error o equivocación para justificar alguna actividad, deben ser consideradas como el primer paso para evitar grandes catástrofes.

Que, mediante las respectivas entrevistas a los abogados especialistas y al representante de la capitanía del puerto de salinas, se pudo concluir que las sanciones contempladas en la LONSEA, son muy flexibles al daño ocasionado al mar, si no se implementan sanciones adecuadas, no se puede generar una cultura de respeto hacia la naturaleza.

Que, la vulneración de derechos hacia el medio marino, es crucial para el Ecuador ya que el estado ratifica una serie de convenios internacionales para la eficacia del alcance de los mecanismos de reparación integral.

Que, la proporcionalidad de la sanción es esencial en la responsabilidad administrativa que recae sobre el contraventor, y esta no se ve reflejada en la LONSEA, a pesar de ser un principio constitucional.

## **RECOMENDACIONES**

Después del marco de estudio plasmado en el presente proyecto de investigación, con el respectivo sustento literario e investigativo y con las conclusiones antes expuestas, se recomienda lo siguiente:

Que, se impulse políticas públicas que intervengan de manera directa ante sucesos de vertido de hidrocarburos, destinando fondos necesarios para una correcta remediación al espacio marino.

Que, se fomente el conocimiento acerca de los mecanismos de reparación integral en los convenios internacionales para una correcta aplicabilidad de sanciones respecto a las contravenciones administrativas por vertimiento de hidrocarburos.

Que, se realicen implementación de mesas de trabajo entre las instituciones competentes para trabajar desde la prevención ante los daños que ocasionan las contravenciones administrativas por vertimiento de hidrocarburos.

Que, se debe capacitar de manera correcta y efectiva a la gente del mar, sobre planes de acción alcanzable, apegados a los que la normativa internacional señala respecto al vertimiento de hidrocarburos en el mar.

## BIBLIOGRAFIA

### 5 Bibliografía

AMBIENTE, C. O. (2017). *TITULO I OBJETO, AMBITO Y FINES*.

Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador. (2021). *Ley Orgánica de Navegación, Gestión, Seguridad y Protección Marítima*. Quito: Registro Oficial Suplemento 472.

Barreto, W. E. (2022). El Buen Vivir y su impacto en la Constitución ecuatoriana. *Revista científica Sociedad & Tecnología*, 35.

Bitalia, P. (2022). *Reparación integral de la naturaleza en Ecuador Un análisis de su aplicación y relevancia en el contexto de cambio climático*. QUITO: Universidad Andina Simón Bolívar.

Castillo, C. &. (2015). *Guía Metodológica De Proyectos De Investigación Social*. Santa Elena: Universidad Estatal Península de Santa Elena. Cadena, C. O. (2017).

CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR, [. (2008). QUITO: REGISTRO OFICIAL SUPLEMENTO 303.

Diccionario panhispánico del español jurídico. (2023).

Ensabella, B. (2015). *Derechos de la naturaleza. Ética biocéntrica y políticas ambientales*. Editorial Tinta Limón.

Estupiñán, L., Storini, C., Martínez, R., & Carvalho, F. (2019). *La naturaleza como sujeto de derechos en el constitucionalismo democrático*. Bogotá: Universidad Libre.

Faria, C., & Páez, E. (2014). Antropocentrismo y especismo: cuestiones conceptuales y normativas. *Rev. Bioética y Derecho n°32*.

Gorosito, R. (2017). Los principios en el Derecho Ambiental. *Revista de Derecho (UCUDAL)*.

Gudynas, E. (2010). La senda biocéntrica: valores intrínsecos, derechos de la naturaleza y justicia ecológica. <https://www.gudynas.com/publicaciones/articulos/GudynasBiocentrismoJusticiaEcologicaTRasa10.pdf>.

LEY ORGÁNICA DE NAVEGACIÓN, G. S. (2021). Registro Oficial Suplemento 472.

Ilanes, M. M. (2018). Obtenido de [https://es.scribd.com/document/538234945/SIN\\_TESIS1](https://es.scribd.com/document/538234945/SIN_TESIS1)

OLIVARES, A. Y. (2018). Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/197/19758439018/19758439018.pdf>

- Olivares, A., & Lucero, J. (2018). Contenido y desarrollo del principio in dubio pro natura. Hacia la protección integral del medio ambiente. *Hacia la protección integral del medio ambiente Ius et Praxis*, vol. 24, núm. 3.
- otros, S. y. (1980). Obtenido de [http://www.formaciondocente.com.mx/06\\_RinconInvestigacion/01\\_Documentos/El%20Proyecto%20de%20Investigacion.pdf](http://www.formaciondocente.com.mx/06_RinconInvestigacion/01_Documentos/El%20Proyecto%20de%20Investigacion.pdf)
- Pamela Aguirre Castro, P. A. (2018). JURISPRUDENCIA. *El estándar de la reparación integral en la jurisprudencia de la Corte Constitucional*, 2.
- Plaza, R. C. (2008). La responsabilidad objetiva por daños ambientales y la inversión de la carga de la prueba en la Nueva Constitución. *PROGRAMA ESTUDIOS SOCIOAMBIENTALES - FLACSO SEDE ECUADOR*, 24.
- Sanmartín, J. (1995). Obtenido de <https://www.eusko-ikaskuntza.eus/PDFAnlt/azkoaga/02/02295314.pdf>
- UNIDAS, N. (2013). Obtenido de <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/60540fe6-09d0-4a6f-bbbd-9d7e06b6902f/content>

## ANEXOS

### ANEXO #1 ENTREVISTA PARA LOS MIEMBROS DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SALINAS



UNIVERSIDADESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA  
CARRERA DE DERECHO

**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN:** Contravención Administrativa por Vertimiento de Hidrocarburos  
Contemplado en el Art. 130 LONSEA y los Mecanismos de Reparación Integral Ambiental.

**INVESTIGADOR:** Alan Murillo

**OBJETO:** Analizar los criterios de los miembros de la Capitanía de puerto de Salinas en base a su experiencia en el juzgamiento y sanción de las contravenciones administrativas en el vertimiento de hidrocarburos.

1. En su opinión, Ley Orgánica De Navegación, Gestión Seguridad Y Protección Marítima, ¿establece procedimientos claros para la reparación integral de las contravenciones administrativas por vertimiento de hidrocarburos?
2. ¿El marco normativo ecuatoriano proporciona lineamientos específicos para la evaluación y determinación de daños ocasionados por vertimientos de hidrocarburos en contravenciones administrativas?
3. ¿Qué desafíos o limitaciones identificas en la legislación ecuatoriana en términos de garantizar una reparación integral por vertimientos de hidrocarburos?
4. ¿Cree que la normativa actual contempla los recursos y medidas necesarias para asegurar la ejecución efectiva de la reparación integral en casos de vertimiento de hidrocarburos?
5. ¿Considera que la normativa actual establece con claridad las responsabilidades de las partes involucradas (empresas, individuos, entidades gubernamentales) en el proceso de reparación integral por vertidos de hidrocarburos?
6. ¿En base a su experiencia, la legislación actual es suficiente para garantizar la reparación integral en casos de vertimientos de hidrocarburos, o existen áreas que requieren ajustes para mejorar su eficacia desde el punto de vista normativo?



## ANEXO #2 ENTREVISTA PARA ABOGADOS EN EL LIBRE EJERCICIO



UNIVERSIDADESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA  
CARRERA DE DERECHO

**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN:** Contravención Administrativa por Vertimiento de Hidrocarburos  
Contemplado en el Art. 130 LONSEA y los Mecanismos de Reparación Integral Ambiental.

**INVESTIGADOR:** Alan Murillo

**OBJETO:** Analizar los criterios de Abogados en el libre ejercicio frente a los mecanismos de reparación integral en el contexto de las contravenciones administrativas en el vertimiento de hidrocarburos.

1. ¿El marco normativo ecuatoriano proporciona lineamientos específicos para la evaluación y determinación de daños ocasionados por vertimientos de hidrocarburos y la posterior reparación integral?
2. En casos de vertimiento de hidrocarburos al ambiente marino como resultado de contravenciones administrativas debidas a negligencia y/o impericia, la única sanción prevista actualmente es la suspensión temporal o definitiva de la matrícula de gente de mar. ¿Considera que estas sanciones son adecuadas y suficientes para prevenir, mitigar y reparar eficazmente los posibles daños causados por tales incidentes?
3. ¿Qué desafíos o limitaciones identificas en la legislación ecuatoriana en términos de garantizar una reparación integral por vertimientos de hidrocarburos?
4. ¿Existen aspectos en la legislación actual que considera que deben mejorarse para garantizar una reparación integral en casos de vertimiento de hidrocarburos?
5. ¿Cree que la legislación ecuatoriana actual posee mecanismos claros para garantizar la restauración de los ecosistemas afectados por vertidos de hidrocarburos?
6. Dentro del marco de contravenciones administrativas por vertimiento de hidrocarburos, la sanción de suspensión temporal o definitiva de la matrícula de gente de mar se aplica de manera abstracta en casos de negligencia y/o impericia, sin una cuantificación aproximada en términos del daño causado. ¿Qué opina sobre la pertinencia de esta falta de diferenciación en las sanciones según la gravedad del daño, considerando que esta regulación no establece distinción entre daños graves y menores, siempre que exista negligencia y/o impericia? ¿Cree que sería beneficioso introducir un sistema que considere la cuantificación del daño para aplicar sanciones más proporcionales a la magnitud de la infracción?"

**ANEXO #3 ENTREVISTA AL REPRESENTANTE DE LA CAPITANIA DEL  
PUERTO DE SALINAS**



**ANEXO #4 ENTREVISTA AL ABG. ENZO NAVIA**



## ANEXO #5 ENTREVISTA AL ABG. JOSE ANDRES PAREDES

