

**LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y
Humanidades, Asunción, Paraguay**

ISSN en línea: 2789-3855, 2026

Desafíos del derecho marítimo en Ecuador: marco jurídico y siniestros marítimos

Challenges in ecuadorian maritime law: legal framework and
maritime incidents

Jose Antonio Duran Avendaño

josedulor22@hotmail.com

<https://orcid.org/0009-0000-3090-2775>

Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí

Manta – Ecuador

Jaime Miguel Marín Rodríguez

jaime-marin10@hotmail.com

<https://orcid.org/0009-0004-7850-9787>

Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí

Manta – Ecuador

DOI: <https://doi.org/10.56712/latam.v7i1.5340>


Redilat
Red de Investigadores
Latinoamericanos


LATAM

Revista Latinoamericana de
Ciencias Sociales y Humanidades

Artículo recibido: 13 de octubre de 2025.

Aceptado para publicación: 16 de febrero de 2026.

Conflictos de Interés: Ninguno que declarar.

VOLUMEN VII

DOI: <https://doi.org/10.56712/latam.v7i1.5340>

Desafíos del derecho marítimo en Ecuador: marco jurídico y siniestros marítimos

Challenges in ecuadorian maritime law: legal framework and maritime incidents

Jose Antonio Duran Avendaño

josedulor22@hotmail.com

<https://orcid.org/0009-0000-3090-2775>

Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí

Manta – Ecuador

Jaime Miguel Marín Rodríguez

jaime-marin10@hotmail.com

<https://orcid.org/0009-0004-7850-9787>

Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí

Manta – Ecuador

Artículo recibido: 13 de octubre de 2025. Aceptado para publicación: 16 de febrero de 2026.

Conflictos de Interés: Ninguno que declarar.

Resumen

En esta investigación, el artículo analiza, desde un enfoque bibliográfico y dogmático, el marco jurídico vigente relacionado con el Derecho Marítimo en Ecuador y sus Siniestros Marítimos. Se examinan normativas clave como la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la seguridad y Protección marítima y fluvial en los espacios acuáticos, así como el Código de Normas Internacionales y Prácticas Recomendadas para la Investigación de los Aspectos de Seguridad de Siniestros y Sucesos Marítimos, con el fin de identificar los vacíos legales y las limitaciones operativas que afectan en la eficiencia para la resolución de incidentes dentro de los espacios acuáticos. La investigación destaca el marco jurídico disperso y las dificultades para determinar responsables, comprometiendo no solo su eficiencia institucional, sino también la seguridad jurídica. Para ello, se propone una mejora dentro de la Ley analizada, la cual permitirá que la normativa pueda ser actualizada y vista desde un panorama moderno que pueda satisfacer las necesidades que el marco jurídico ecuatoriano necesita, mejorando la respuesta frente a los siniestros y fortaleciendo la regulación de las actividades marítimas de forma transparente e independiente en sus investigaciones como lo plantean en normas internacionales.

Palabras clave: derecho marítimo, siniestros marítimos, normativa, seguridad jurídica

Abstract

This research examines, from a bibliographic and dogmatic approach, the current legal framework related to Maritime Law in Ecuador and its Maritime Casualties. Key regulations, such as the Organic Law of Navigation, Maritime and Fluvial Safety and Protection Management in Aquatic Spaces, as well as the Code of International Standards and Recommended Practices for the Investigation of Maritime Safety Aspects of Accidents and Incidents, are reviewed in order to identify legal gaps and operational limitations that hinder the efficiency of incident resolution in aquatic spaces. The research highlights the fragmented legal framework and the challenges in determining responsibility, which compromises not only institutional efficiency but also legal certainty. In this context, the article proposes an

improvement to the analyzed law, which would allow the regulation to be updated and viewed from a modern perspective, meeting the needs of the Ecuadorian legal framework, enhancing the response to maritime accidents, and strengthening the regulation of maritime activities with transparent and independent investigations, as outlined in international standards.

Keywords: maritime law, maritime casualties, regulation, legal certainty

Todo el contenido de LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades, publicado en este sitio está disponibles bajo Licencia Creative Commons.



Cómo citar: Duran Avendaño, J. A., & Marín Rodríguez, J. M. (2026). Desafíos del derecho marítimo en Ecuador: marco jurídico y siniestros marítimos. *LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades* 7 (1), 1252 – 1265. <https://doi.org/10.56712/latam.v7i1.5340>

INTRODUCCIÓN

En este artículo se analiza el marco jurídico del derecho marítimo en Ecuador, identificando los principales desafíos y limitaciones normativas, como ejercidas en la práctica en la gestión de los siniestros marítimos, pretendiendo contribuir al desarrollo académico sobre la necesidad de que existan reformas legales y que su ejecución pueda desarrollarse en plazos razonables y bajo medidas no solo objetivas, sino transparentes.

La investigación es posible y notable no solo en el ámbito académico, sino también dentro de la práctica, pues se recopiló la literatura actual dentro del campo estudiado, atrayendo la atención en áreas jurídicas donde se pueden proponer recomendaciones que inciten a regulaciones. A su vez, al estudiar la cronología, contexto histórico y normativa se puede ofrecer un enfoque integral de las limitaciones y desafíos que se enfrentan en el Derecho Marítimo y el manejo de los Siniestros Marítimos.

En Ecuador al dejar el Código de la Policía Marítima, conocido como la ley tradicional que guiaba la intervención del Estado para garantizar una seguridad al encontrarse navegando y siendo complementada con otras normativas de convenios internacionales, fue reemplazada por la Ley Orgánica de Navegación de 2021 que en la actualidad se encuentra como la normativa marítima que regula el sector, pues antes se le establecía dentro del Código de Policía Marítima roles como al Capitán de Puerto para ejercer facultades dentro del ámbito administrativo y de justicia, aún con ciertas limitaciones, pero era parte de la normativa (Villagran, 2022).

Conforme se dieron cambios a través de los años en este antiguo Código de Policía Marítima, se denotó el cambio en la distribución de las funciones, como ejemplo se toma la sentencia de 1930 de Carlos Dumes vs. Compañía de Navegación General Italiana, donde el dictamen del Jurado de Capitanes fue considerado un fallo legal, aplicándose las normas del Código de Enjuiciamiento Civil. Otros de los aspectos que es importante destacar fue que, a pesar de las reformas dadas, la manera de llevarse las investigaciones y su estructura judicial seguía siendo la misma del Siglo XIX (Villagran, 2022).

Por lo que no solo por las dudas que se tuvieron sobre cómo llevar ciertos procesos administrativos y que las decisiones tomadas estuvieran fundamentadas en base a la ley, fue que a la Asamblea Nacional se le solicitó emitir una nueva norma y que la Corte Nacional continuará resolviendo los casos, siendo que para 2021 finalmente se constituyó la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial, estableciendo que estas funciones son parte de la Armada del Ecuador, a través de la DIRNEA que actúa como Estado receptor de puerto, Estado ribereño y Estado de abanderamiento (Villagran, 2022).

El Código de Investigación de Siniestros de 2008 establece que, dentro del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1948, se incorporó una disposición que obligaba a los Estados de abanderamiento a investigar cualquier siniestro ocurrido en buques que enarbolan su pabellón siempre que dicha investigación permite aportar información útil para identificar los posibles fallos normativos que contribuyeron en el accidente, siendo que los Estados de abanderamiento están comprometidos a realizar sus investigaciones en casos de siniestros ocurridos en alta mar.

Las investigaciones dentro de la Seguridad Marítima están dirigidas para entender las causas del origen en un siniestro o accidente en el área marítima, permitiendo llegar a realizar un informe que establezca las conclusiones, circunstancias y factores que pudieron contribuir con el incidente y la gravedad de este, bien este haya ocurrido en aguas jurisdiccionales del país o en embarcaciones que se encuentren operando en cualquier parte del mundo, pero cuenten con bandera ecuatoriana. Estas investigaciones tienen lineamientos marcados por el Código de Investigación de Siniestros y Sucesos

Marítimos de la Organización Marítima Internacional (OMI), la cual no busca general responsabilidades legales, sino mejorar la seguridad marítima en base a hechos ya ocurridos. (Dirnea, 2021)

Como objetivo de investigación se busca determinar los principales desafíos del Derecho Marítimo en Ecuador, a partir del marco jurídico vigente y la regulación de los siniestros marítimos, con el propósito de identificar sus debilidades normativas y proponer mejoras que fortalezcan la seguridad jurídica junto a su aplicación.

Se pretende:

- Identificar las normas nacionales e internacionales que regulan el Derecho Marítimo en Ecuador y su aplicación en casos de siniestros marítimos.
- Analizar los cambios legislativos que han influido en las competencias de las autoridades marítimas ecuatorianas en torno a la investigación de accidentes.
- Evaluar las limitaciones del marco jurídico actual en relación con la regulación de los siniestros marítimos, con el fin de proponer mejoras para la seguridad jurídica, la protección ambiental y su eficiencia operativa en el país.

Se plantean los objetivos en relación con la manera en que se rige dentro de Ecuador, el Derecho Marítimo con un marco jurídico disperso, pues para su aplicación de forma efectiva, los desafíos han sido notorios desde la normativa nacional e internacional, por lo que es importante analizarla a fondo, conociendo los históricos por donde se partió y de qué manera lo ha adoptado Ecuador en la actualidad.

Dentro de estas normativas y regulaciones, se va a enfocar a su vez en los siniestros marítimos y cómo esas limitaciones se presentan al momento de establecer responsables dentro de los informes, afectando la seguridad jurídica y su eficiencia para la resolución de conflictos.

Para la presente revisión es elemental contribuir a la comprensión de los desafíos que afronta el Derecho Marítimo dentro de Ecuador y como lo maneja dentro de un entorno que se encuentra en constante cambio tanto por la normativa nacional como internacional, donde predomina un contexto poco claro, transparente e independiente.

Mediante este análisis se espera remarcar en qué aspectos puede existir la mejora en la normativa existente y que estos hallazgos permiten guiar hacia dónde se deben enfocar los cambios y apoyar las investigaciones en base a la norma de forma efectiva y veraz, con una visión moderna y que contempla ambos puntos de vista.

METODOLOGÍA

Este artículo se basa en una metodología exploratoria con revisión bibliográfica de fuentes académicas, normativas internacionales y legislación nacional, centrada en recolectar, analizar y resumir literatura académica relevante para identificar los principales desafíos del Derecho Marítimo en Ecuador desde el marco jurídico y siniestros marítimos, empleando la investigación cualitativa para abordar la investigación con documentos que sustenten este trabajo y se permita profundizar en los aspectos vinculados al tema investigado.

Se pretende poner en consideración los hechos o factores que puedan ayudar a identificar cómo se lleva a cabo el Derecho Marítimo en el Ecuador, principalmente los desafíos que pueden afectar y cómo estos son relacionados con los siniestros marítimos dentro de un marco establecido, al igual que las posibles áreas de mejora para fortalecer tanto la seguridad marítima como el cumplimiento de estándares internacionales.

Además, de emplear el método dogmático que permite centrarse en la normativa vigente, para poder analizar e interpretar las disposiciones legales que se encuentran y llevarlos al análisis de las leyes y doctrinas que permitan esa interpretación que lleven a la conclusión de forma crítica y estructurada.

De igual manera, el método teórico integrado por lo histórico-lógico, con el fin de evaluar cómo ha evolucionado la normativa marítima en Ecuador y pueda ser comparada con el estilo internacional, siendo útil para tener una interpretación de cómo otros países regulan los siniestros marítimos y conocer su normativa, permitiendo contrastar aquello con la realidad de nuestro país.

Para esta investigación fue primordial utilizar también la investigación descriptiva, permitiendo entender el estado actual del Derecho Marítimo en el Ecuador y poder describir las normativas existentes en conjunto con las instituciones que las dirigen y cuáles son los tipos de siniestros más frecuentes o existentes, lo que demuestra la situación real del tema estudiado.

Por último, fue necesario emplear la investigación aplicada en virtud de proponer mejoras a las normativas y gestión existente, tomando en cuenta como base principal las referencias jurídicas utilizadas que ayudarán a proporcionar soluciones a los problemas identificados durante el estudio, que benefician al sistema jurídico y su gestión marítima.

Las técnicas utilizadas para recopilar y analizar la información fueron: la revisión bibliográfica de la doctrina especializada en derecho marítimo, las normas nacionales e instrumentos internacionales, en conjunto con un análisis de casos relacionados con siniestros dados en aguas ecuatorianas. Añadiendo un enfoque descriptivo que explica la situación actual del marco jurídico y el manejo de los siniestros marítimos que al estar integrados ayudó a dar una visión crítica y práctica sobre los desafíos que enfrenta el Derecho Marítimo en el Ecuador.

DESARROLLO

Derecho Marítimo en Ecuador

El derecho marítimo en el Ecuador al tener como objeto regular las relaciones civiles y comerciales derivadas de las actividades o contratos relacionados con la navegación, como lo menciona Villagran (2022), esta se puede dar tanto en mar como en aguas interiores, respecto al transporte tanto de personas como de mercancías.

Históricamente en Ecuador, el Código de Comercio tiene bases remontadas a las tradiciones jurídicas europeas y nacionales desde el siglo XIX, adquiriendo un carácter público enfocado en establecer normativas y condiciones para la navegación de las embarcaciones y que se proteja la vida humana en el mar. Villagran (2022) abarca que no solo se limitaba a la seguridad de los tripulantes, sino también al respeto de sus condiciones laborales y la prevención en la contaminación marina.

Tomando eso en consideración, Genovese (2022) explica cómo durante la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar pudo destacar Ecuador frente a la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), impulsando la inclusión de espacios marítimos de 200 millas náuticas en conjunto con Chile y Perú, sin embargo, no fue hasta 1958 donde se reunieron formalmente para definir una posición respecto a esa soberanía con los recursos existentes y sus países costeros.

Es de esta manera que se logran sentar las bases para que el concepto de Zona Económica Exclusiva se lleve a cabo, siendo respaldado por diversas naciones latinoamericanas, donde Ecuador participó de manera activa con la gestión de dicha Zona a través de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y es en la Tercera Conferencia desarrollada en 1974 y 1982 que terminó dándose con una Convención conocida como CONVEMAR, la cual en la actualidad es de los acuerdos internacionales más aceptados.

La CONVEMAR, como lo explica Genovese (2022), no solo se enfoca en las normas tradicionales sobre el uso de los océanos, sino que también agrega otros conceptos como el reconocimiento de derechos de acceso al mar para los países sin litoral, dado que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar surge como ese resultado de la evolución en el ámbito social y de la necesidad del sistema internacional para lograr establecer un marco estructurado.

Aunque se puede decir que solo se limita a definir y regular espacios marítimos, en realidad plantea varias estructuras jurídicas destinadas a organizar internacionalmente el uso del mar, dando lugar a una nueva forma de Derecho del Mar (Allott, 1992, como se citó en Genovese, 2022). Esta transformación se sustenta en cuatro principios fundamentales, de los cuales el primero es el de la integración, ya que la convención rompe con esa visión tradicional que separaba el mar de la tierra y el aire.

Esa nueva perspectiva responde a la necesidad de las sociedades de coordinar sus actividades en los diferentes espacios físicos, pues todos ellos se encontraban conectados en los desafíos sociales y políticos globales.

El segundo principio se refiere a la participación, especialmente en relación con el concepto de propiedad, pues para las sociedades contemporáneas, la propiedad no se concibe simplemente como un bien sobre el que se ejerce dominio, sino como parte del entramado social. Por lo que, la propiedad de los recursos marinos implica la intervención de múltiples actores y el Derecho del Mar se convierte en el instrumento que garantiza esa participación colectiva en el acceso y uso de esos recursos (Allott, 1992, como se citó en Genovese, 2022).

El interés público es el tercer principio, ya que, en el ámbito internacional, los Estados representan los intereses de sus pueblos, implicando que las decisiones tomadas por las relaciones internacionales deben reflejar las prioridades sociales internas de cada país. Antes de la existencia de CONVEMAR, los conflictos y acuerdos sobre los mares eran manejados en su mayoría entre los Estados, pero ahora los usos del espacio marítimo están encaminados con las metas colectivas de alcance global (Allott, 1992, como se citó en Genovese, 2022).

El principio de responsabilidad, conocido como cuarto y último principio, se relaciona en el sentido de que las decisiones actuales deben considerar su impacto en las generaciones futuras, pues la convención no sólo busca regular el presente, sino también establecer normas que condicionen el comportamiento de los Estados a largo plazo, promoviendo una gestión sostenible de los océanos (Allott, 1992, como se citó en Genovese, 2022).

Generando por parte de los cuatro principios una integración, participación, interés público y responsabilidad que reflejan el deseo global de adoptar una diplomacia multilateral que proteja los intereses comunes de la humanidad, incluso dentro de los espacios marítimos bajo soberanía estatal.

Mendoza (2023) destaca que la regulación dentro del ámbito marítimo en Ecuador al coexistir con otros organismos tanto nacionales como internacionales, no se tienen mandatos definidos, lo que conlleva contradicciones al darse su aplicación y complicando la cooperación de los Estados.

Las instituciones más influyentes que señala Mendoza (2023) como encargadas de los aspectos físicos de navegación son la Organización Marítima Internacional (OMI), la Autoridad de Fondos Marinos (ISA) y las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera (OROP), las cuales también se encargan de la seguridad marítima y el aprovechamiento de recursos en zonas específicas.

Sin embargo, las disposiciones de estas organizaciones no suelen ser compatibles, provocando una eficacia limitada dentro de las políticas que apoyan el uso responsable de los océanos y su conservación, pero los problemas que se dan en alta mar van más allá de esto, pues el Estado no puede

ejercer una jurisdicción absoluta y con la ausencia del marco coordinado entre las entidades es complicado controlar actividades como la pesca ilegal, minería en fondos marinos, asegurar la seguridad de los tripulantes y la explotación de hidrocarburos en aguas internacionales.

Marco jurídico

En el antiguo Código de Policía Marítima, el Capitán de Puerto era nombrado directamente por el Presidente de la República, vinculándolo a la función ejecutiva, al igual que los integrantes del Jurado de Capitanes. Sin embargo, con la entrada en vigor de la Constitución de 2008, las competencias jurisdiccionales comenzaron a debilitarse en cumplimiento con el principio de separación de poderes. (Villagran, 2022)

El debilitamiento de estas funciones se hizo más evidente con la promulgación del Código Orgánico Integral Penal (COIP) en 2014, que establece que solo jueces o tribunales pueden dictar medidas privativas de libertad, salvo en casos excepcionales como la flagrancia, generando dudas sobre la validez de la jurisdicción naval y el rol de los Jurados de Capitanes como entes de administración de justicia.

Aunque la nueva Constitución prohíbe que los funcionarios del ejecutivo ejerzan funciones jurisdiccionales, en la práctica se mantuvo durante un tiempo, dado que el Capitán de Puerto y los Jurados de Capitanes continuaron realizando investigaciones, pero únicamente desde un enfoque administrativo. La información sumaria dejó de ser considerada como parte de un juicio penal, convirtiéndose en un procedimiento sancionador de carácter administrativo.

En consecuencia, Villagran (2022) explica como ya no se trataban las contravenciones penales marítimas contempladas en el antiguo Código de Policía Marítima, sino que se limitaban a determinar responsabilidades profesionales, sin que existiera una atribución clara para aplicar sanciones, plantándose más dudas en torno a la manera en que los Jurados de Capitanes debían emitir sus decisiones.

Mientras aún se mantenía el criterio del “leal saber y entender”, la Constitución ya exigía que todas las resoluciones administrativas estuvieran debidamente motivadas, conforme al principio de legalidad. El cuestionamiento a este modelo también se vio reforzado por los cambios constitucionales y legales, especialmente con la aprobación del Código Orgánico Administrativo (COA), el cual unificó los procedimientos aplicables a todos los organismos del sector público y tiene un rango superior a las leyes ordinarias.

Conforme se sumaron fallos de la Corte Nacional de Justicia, fue que se la declaró incompetente para conocer las consultas establecidas en el Código de Policía Marítima. Posteriormente, la Corte Constitucional declaró la inconstitucionalidad diferida de dichas normas, dándole paso a la Asamblea Nacional para legislar y, mientras tanto, permitiendo que la Corte Nacional siguiera conociendo esos casos.

Tomando eso en consideración, el 14 de junio de 2021 se publicó en el Registro Oficial la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos, buscando proporcionar mayor seguridad jurídica, sobre todo en los procesos administrativos relacionados con los siniestros marítimos.

Esta ley estableció que es la Armada del Ecuador, la encargada a través de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (Dirnea), la autoridad marítima nacional con la competencia necesaria como Estado rector de puerto, Estado ribereño y Estado de abanderamiento.

Este reglamento al definir los procedimientos para la designación del Jurado de Capitanes y su desarrollo de investigaciones sobre los incidentes marítimos, es considerado fundamental, siendo así que, en enero de 2022 por parte de la Asamblea Nacional, se aprobó el Convenio sobre el Trabajo Marítimo MLC 2006, contando con los cuatro pilares del sistema regulatorio marítimo internacional SOLAS, MARPOL, STCW y MLC, pues este fue ratificado por parte de Ecuador actualmente, dejándolo ser parte del convenio histórico y contándose como el octavo país en América Latina que lo reiteró.

En los últimos años han existido transformaciones con impacto significativo en el ámbito del derecho marítimo ecuatoriano, pues con el nuevo Código de Comercio en 2019, se incorporaron principios del derecho marítimo internacional privado en temas como los contratos de transporte, fletes, abordajes y salvamento, llegando así a modernizar las disposiciones que con anterioridad eran establecidas como parte de los criterios de los Códigos en el siglo XIX.

Siendo que, aunque el Código no es perfecto, ha logrado representar un avance hacia una mayor certeza jurídica, de igual manera, en la Ley de Navegación de 2021 se resuelve ese antiguo conflicto sobre cuál es la institución pertinente para ejercer la autoridad marítima, asignándole la competencia a la Armada del Ecuador.

Ecuador a su vez, también ha adoptado de forma reciente, el Convenio de Hamburgo como parte de los convenios ratificados de forma internacional, el cual establece que sus normas son aplicadas en cualquier contrato de transporte marítimo entre dos países distintos siempre y cuando se cumplan al menos una de las siguientes condiciones como: que el puerto de carga o descarga indicado en el contrato se encuentre en un Estado que haya adoptado el convenio, que uno de los posibles puertos de descarga con la característica mencionada sea utilizado y este en un Estado contratante con un documento que respalde su contrato, este puede ser el conocimiento de embarque que haya emitido por un país firmante o que se establezca que se rige por ese Convenio o una legislación incorporada.

Las reglas dentro de este Convenio son aplicadas sin importar la nacionalidad del buque o de las personas involucradas durante el proceso de transportación, sin embargo, los contratos de relacionados con el fletamiento quedan excluidos de esta regulación, a menos que se emita un conocimiento de embarque que permita la relación entre el transportista y un tercero que no sea el fletador, de ser así, si se puede aplicar las disposiciones dentro del Convenio.

De igual manera, se contempla que, si un contrato planea tener varios embarques en un período determinado, cada uno de estos embarques tendrá que estar sujeto a las normas del Convenio, a menos que sea un fletamiento donde rige una la excepción planteada con anterioridad.

Siniestros Marítimos

Cuando ocurre un incidente marítimo en alta mar o dentro de una zona económica exclusiva, el país bajo cuya bandera navega el buque afectado deberá informar del suceso a los demás Estados con intereses relevantes tan pronto como sea razonablemente posible.

Si el incidente ocurre dentro del territorio de un Estado ribereño, incluyendo su mar territorial, tanto el Estado del pabellón como el Estado ribereño tienen la obligación de notificar mutuamente el suceso, e informar a otros Estados involucrados en cuanto sea viable y su notificación deberá realizarse incluso si aún no se cuenta con todos los datos completos del siniestro.

En cuanto a la estructura de la notificación, ésta deberá contener, en la medida de lo posible, la siguiente información disponible, según se establece por el Código de investigación de siniestros.

Debe establecerse el nombre del buque junto a su país de registro, su número IMO, el tipo de incidente, la ubicación del evento, la fecha y hora del suceso, al igual que el número de víctimas fatales o las

personas que cuenten con lesiones graves, se debe establecer el impacto del siniestro en las personas, bienes o el medio ambiente y por último identificar si existieron otros buques involucrados.

Para investigar los siniestros graves es necesario considerar que todo siniestro marítimo que se considere de gran gravedad deberá ser objeto de una investigación enfocada en la seguridad marítima, a menos que se haya firmado un acuerdo conforme al capítulo 7 del Código de investigación de siniestros, donde el Estado del pabellón del buque implicado en un incidente de este tipo será el encargado de asegurar que se realice dicha investigación conforme a lo establecido en este código.

Ecuador está obligado a cumplir con una serie de disposiciones tanto a nivel internacional como nacional para poder llevar a cabo las investigaciones relacionadas con siniestros marítimos, pues las normativas permiten desarrollar informes técnicos periciales que tienen como finalidad determinar las causas del incidente y así evitar que situaciones similares se repitan. (Torres, 2025)

Según el Código de Investigación de Siniestros Marítimos de la Organización Marítima Internacional, un siniestro es conocido como cualquier suceso o serie de eventos relacionados con la operación de un buque que puede tener consecuencias graves.

Estas consecuencias pueden incluir la pérdida de vidas humanas, lesiones graves o desapariciones de personas a bordo. Además, se pueden considerar siniestros marítimos a todos aquellos sucesos que involucran daños significativos al buque, tales como varaduras, colisión o pérdidas totales.

También se incluyen los daños a las instalaciones marítimas que puedan o llegasen a poner en riesgo la seguridad tanto de las embarcaciones como de las personas a bordo, al igual que los daños al medio ambiente marino o el riesgo de que estos se produzcan de forma inminente.

Este código, forma parte del Convenio SOLAS, donde se establece que toda investigación de este tipo debe realizarse con el objetivo principal de prevenir nuevos siniestros. Dicho proceso puede desarrollarse en ámbitos públicos o privados e incluye la recopilación y evaluación de datos, la identificación de los factores que contribuyeron al suceso y la emisión de conclusiones y recomendaciones pertinentes (OMI, 1984).

La OMI también señala que, en una gran proporción de estos casos, especialmente aquellos considerados de fuerza mayor, el error humano es un elemento determinante. Por esta razón, las investigaciones de siniestros marítimos no sólo buscan esclarecer responsabilidades, sino también elevar los niveles de seguridad y formular recomendaciones útiles para el sector.

En Ecuador, la entidad encargada de realizar estas investigaciones es la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (Dirnea), a través de las Capitanías de Puerto y en esas instancias asignan peritos especializados cuya tarea es identificar las causas del accidente e implementar recomendaciones orientadas a la prevención de futuros incidentes similares.

El artículo 850 en el Código de Comercio fija un límite a la responsabilidad de los armadores al señalar que se restringe al valor del buque, incluyendo sus pertenencias y los fletes obtenidos durante el viaje y ese valor corresponde al que tenía la nave antes de producirse el abordaje.

Al igual que en el artículo 851 establece que, en caso de que ese valor no sea suficiente para que se cubran todas las obligaciones, la prioridad debe darse con la indemnización correspondiente a las compensaciones por fallecimiento o lesiones de las personas.

Dentro del artículo 96 de la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la seguridad y Protección Marítima, se establece que en caso de siniestros o incidentes marítimos en aguas ecuatorianas, estos deben ser reportados de forma inmediata a las Capitanías de Puerto correspondiente.

Siendo los capitanes y tripulantes, los obligados a informar sobre los mismos, ya sea en aguas nacionales o internacionales y que de esta forma se pueda garantizar la seguridad y se lleve a cabo el cumplimiento de las regulaciones marítimas.

Se reconoce por medio del artículo 97 dentro de la Ley expuesta que, la investigación de siniestros y sucesos marítimos es la Capitanía de Puerto la encargada de llevar a cabo la investigación, pero con el apoyo de investigadores especializados.

Con el objetivo de que se puedan identificar las causas y se puedan imponer sanciones, además de que los costos de dicha investigación son cubiertos por los responsables del siniestro, como se establece en el reglamento.

En cuanto a las investigaciones sobre la seguridad marítima, en el artículo 98 de la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la seguridad y Protección Marítima, la Fuerza Naval del Ecuador a través de la DIRNEA, se considera responsable de realizar investigaciones en cuanto a la seguridad marítima que busca prevenir accidentes y sucesos marítimos.

Los casos que involucren buques de otras banderas o incidentes dados en aguas jurisdiccionales de otro país, se llevará a cabo su investigación en conjunto con los Estados involucrados como lo establece el Derecho Marítimo Internacional.

De manera que las investigaciones de los siniestros marítimos, tal como lo establece el artículo 101 dentro del mismo reglamento, es la Fuerza Naval del Ecuador la que jugará un papel importante dentro de las investigaciones de los siniestros marítimos, no sólo con la experiencia de sus investigadores, sino con la contribución de esclarecer las causas de los incidentes, bien sean relacionados a la nave, su actividad o los artefactos navales.

Como parte del Informe de Siniestros Marítimos 2021-2022 se determinaron con base a 37 siniestros y 19 eventos marítimos registrados durante este periodo, siendo que estos casos se clasificaron con distintas características según su naturaleza, incluyendo colisiones o abordajes, hundimientos, inundaciones, explosiones, incendios, fallos en sus sistemas o equipos, personas desaparecidas o fallecidas a bordo y varamientos.

Lo cual reveló una serie de deficiencias dentro de la planificación, el mantenimiento, la ejecución de los procedimientos de seguridad a bordo de dichas embarcaciones afectadas, pues se resalta que los incendios, hundimientos, colisiones y varamientos, fueron el reflejo de lo que se necesita en las normativas de seguridad marítima, al mejorar su personal y garantizar que las tecnologías empleadas, al igual que sus equipos de seguridad sean efectivos y se encuentren en buen estado, pues aunque varios de estos accidentes tuvieron un índole natural, la otra gran parte fue provocada por los errores humanos y la falta de preparación.

DISCUSIÓN

Con la revisión en esta investigación se refleja que, aunque Ecuador se encuentre mejorando su marco jurídico de una manera moderna en el ámbito marítimo, este proceso aun enfrenta esos desafíos tanto estructurales como operativos, pues van de la mano para su funcionamiento.

A pesar de la incorporación de las normas internacionales como la CONVEMAR y la Ley Orgánica de Navegación de 2021, las cuales son un paso importante para fortalecer la seguridad marítima, hay una brecha visible entre la normativa y su aplicación, lo cual ha sido evidente desde la transición de ese modelo vinculado al poder ejecutivo para buscar una estructura más independiente y que establezca esa separación de poderes.

Sin embargo, como se estableció, esto generó incertidumbre, lo cual es entendible si quienes estaban encargados de esto eran los Jurados de Capitanes y su competencia frente al tema era muy precaria, incluso después de las reformas constitucionales y legales, dando por entendido que no solo depende de las leyes que se establezcan, sino cómo estas son empleadas.

Esto va de la mano con cómo las autoridades enfrentan los siniestros marítimos, pues se establece que, en Ecuador, gracias a la aplicación de la OMI es que se investiga y notifica dichos siniestros, pero eso no da por sentado que las investigaciones sean llevadas de forma correcta, limitándose por la falta de recursos técnicos y la demora en implementación de las normas.

Sin embargo, la transición desde un modelo institucional prácticamente vinculado con el poder ejecutivo hacia una estructura que tuviera mayor independencia y especialización provocó lo que se conoce como incertidumbre jurídica en términos de derecho.

Estas incertidumbres se dieron debido a que las competencias concedidas a los mencionados órganos, que fueron señalados de forma breve con anterioridad, como los Jurados de Capitanes resultaron insuficientes e inadecuados para llevar a cabo sus competencias, tanto en lo técnico como en lo procedimental, para atender de forma adecuada los retos dentro de un derecho marítimo moderno.

Incluso después de las reformas constitucionales y legales, queda claro que el problema no radica únicamente en las leyes y su contenido, sino en cómo se desarrollan y aplican, pues deja ver la manera en que el personal encargado de llevarlas a cabo y darles ejecución no se encuentra capacitado de manera correcta o permiten los vacíos dentro de los protocolos claros para su ejecución.

En el caso de los siniestros marítimos, aunque Ecuador ha adecuado su marco jurídico con las directrices de la Organización Marítima Internacional (OMI), en cuanto a los procedimientos a realizar para los reportes, las investigaciones y su respectiva notificación a través de las Capitanías de Puerto y de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA), eso no implica que las investigaciones realizadas sean llevadas a cabo con la rigurosidad, imparcialidad y rapidez exigidos.

Las limitaciones siguen persistiendo debido a la falta de recursos técnicos, las demoras dentro de la implementación de los reglamentos y la falta de capacitación profesional en sus colaboradores e investigadores, lo cual contribuye e impacta de forma negativa para la inseguridad jurídica y operativa de las actividades marítimas realizadas en el país.

Con base en lo establecido por la Ley Orgánica de Navegación y de su reglamento, se pueden identificar varios aspectos que pueden ser optimizados por medio de reformas específicas. Entre estos, se puede destacar:

Reforzar la independencia y métodos profesionales de las investigaciones, ya que, aunque dentro de la normativa se estiman las capacitaciones bajo la OMI 3.11, es importante garantizar que los investigadores actúen con autonomía técnica, manteniendo al margen las presiones de competidores o cualquier ente externo, en conjunto con procesos transparentes para su designación, plazos de estabilidad dentro de sus cargos y recursos de rendición de cuentas.

Se debe considerar establecer plazos procesales estrictos y públicos, pues en la actualidad están dados en función a la prescripción que se encuentra establecida por tres años para iniciar procesos y un año para que se ejecuten las sanciones.

Se debe considerar que, de todas formas, no existen límites claramente establecidos para cada fase o paso de la investigación, pues al incluirse plazos para apertura, desarrollo y la resolución de los expedientes, también se puede considerar los mecanismos que permitan controlar, garantizar que se lleven de manera más rápida y con transparencia, en beneficio de todas las partes involucradas.

A su vez, otro punto importante a considerar para la reforma es poder consolidar la cooperación interinstitucional, pues si bien la ley le permite a la autoridad marítima poder coordinarse con otras entidades, la dificultad radica en esos protocolos poco claros que retrasan los procesos

Si bien la ley faculta a la autoridad marítima a coordinar con otras entidades, la práctica demuestra que la falta de protocolos claros retrasa los procesos. Formalizar acuerdos entre DIRNEA, Fiscalía, aseguradoras, autoridades ambientales y puertos permitiría abordajes más integrales y eficientes.

Otro aspecto sería, poder optimizar el uso de la tecnología, ya que dentro del marco legal es admitido como prueba o evidencia, pero resulta necesario que su uso de forma avanzada sea reglamentado, al igual que su alcance dentro de una base de datos nacional que sirva para llevar un análisis estadístico que permita prevenir hechos y mejorar la toma de decisiones en cuanto a los mismos para los siniestros de forma nacional.

De manera que, también debe reforzarse el régimen de responsabilidad administrativa, de modo tal que, además de las sanciones impuestas a los operadores, se contempla de igual manera la responsabilidad de los funcionarios que ya sea por omisión o negligencia, lleguen a retrasar los procesos o puedan comprometer las investigaciones, estableciéndoles multas e inhabilitaciones que fomenten el cumplimiento dentro de sus funciones.

Se debe tener en cuenta que estos ajustes podrían ayudar a cerrar la brecha existente entre la ley y su ejecución dentro de la práctica, pues las reformas sugeridas no son expuestas como propuesta de nuevas leyes, sino como la mejora de las ya existentes dentro del ordenamiento vigente, las cuales permitirán tener una orientación que va de la mano con los estándares internacionales que buscan la cooperación efectiva e independencia técnica.

Ecuador al estar adoptando estándares internacionales, le es posible seguir encaminando hacia esa modernización jurídica con el enfoque normativo nacional como internacional para el bien común dentro del Derecho Marítimo, actualmente con la ratificación del Convenio de Hamburgo se permite mejorar las reglas que se aplican en cuanto al transporte internacional de mercancías mediante el mar, lo que beneficia la equidad y seguridad jurídica dentro de ambas partes.

Considerando que como se expuso, esta estructura busca equilibrar las responsabilidades entre los cargadores y transportistas, pues en otros convenios se buscaba favorecer o tenía mayor autoridad eran los armadores, pero al aplicarlo dentro de Ecuador, se está favoreciendo la transparencia dentro del marco normativo y en sus operaciones marítimas internacionales, evitando conflictos y estableciendo esa perspectiva internacional de la cual es necesario que se lleve de la mano para poder interpretarlo de esa manera sin faltar a la legislación actual, pero proporcionando el enfoque moderno que se debe llegar.

CONCLUSIONES

Dentro del Ecuador existen leyes que buscan solventar los problemas existentes dentro del derecho marítimo, sin embargo, basándonos en la revisión bibliográfica, se pudo determinar que las deficiencias existen y los cambios que pueden establecerse mejorarían no solo la celeridad con que se llevan a cabo los procedimientos, sino la eficiencia con que se desempeñan.

Es claro que estos problemas no son recientes y como se estableció, se han dado de forma histórica, aún con la necesidad de adoptar resoluciones internacionales, la normativa no es llevada a la práctica en su totalidad y la falta de independencia dentro de las investigaciones por parte de quienes las realizan deja abierta la brecha que aporta a las deficiencias encontradas.

Las mejoras planteadas para la normativa vigente no buscan reemplazarla, sino dar a conocer las limitaciones que están afectando a que el proceso se lleve con transparencia y de forma eficaz y cómo estas pueden mejorarse en base a las leyes ya existentes, sin afectar la forma en que se llevan a cabo las actividades marítimas y las acciones sancionadas tengan una base sólida dentro de los informes pertinentes.

REFERENCIAS

CÓDIGO DE NORMAS INTERNACIONALES Y PRÁCTICAS RECOMENDADAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ASPECTOS DE SEGURIDAD DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS (2008) https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/marima_mercante/normativa-maritima/codigo/10_codigo_investigacion_de_siniestros.pdf

Crespo, E., & Martínez, A. (2010). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) una alternativa viable comercialmente y soberanamente responsable para el Ecuador. <https://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/1083>

DIRNEA (2021). Informe sobre el análisis y gestión de recursos. <https://www.dirnea.org/web/content/44981?unique=0b55596ff27c1a77e4e322d1080284793deb4f06&download=true>

Ecuador ratifica el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006). (2025, 7 abril). International Labour Organization. [https://www.ilo.org/es/resource/news/ecuador-ratifica-el-convenio-sobre-el-trabajo-maritimo-2006-en-su-version#:~:text=Ecuador%20ratifica%20el%20Convenio%20sobre,%2C%202006\)%%20%7C%20Internati onal%20Labour%20Organization](https://www.ilo.org/es/resource/news/ecuador-ratifica-el-convenio-sobre-el-trabajo-maritimo-2006-en-su-version#:~:text=Ecuador%20ratifica%20el%20Convenio%20sobre,%2C%202006)%%20%7C%20Internati onal%20Labour%20Organization)

Genovese, C. G. (2022). Visión marítima del Ecuador en sus espacios marítimos jurisdiccionales y en la región del Océano Pacífico Oriental frente al derecho del mar, período 2012-2021. <https://repositorio.iaen.edu.ec/xmlui/handle/24000/6639>

Ley Orgánica de Navegación, Gestión, Seguridad y Protección Marítima, No. 6 (2021). https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP_6_Ley-Organica-de-Navegacion-Gestion-Seguridad-y-Proteccion-Maritima-2021.pdf

Mendoza-Armijos, H. E. (2023). Desafíos jurídicos en el marco del derecho marítimo y la protección de los recursos oceánicos. *Horizon Nexus Journal*, 1(3), 57-69. <https://doi.org/10.70881/hnj/v1/n3/24>

Naciones Unidas. (1978). Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Reglas de Hamburgo, 1978). https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/es/hamburg_rules_s.pdf

Torres, P. (2025). Peritajes marítimos en el contexto ecuatoriano: experiencias en las investigaciones de accidentes e incidentes marítimos. *Facultad Del Mar. UPACIFICO*. Guayaquil. 45 p. <https://uprepositorio.upacifico.edu.ec/handle/123456789/992>

Urday Berenguel, P. (2017). Manual de derecho marítimo. <https://repositorio.pucp.edu.pe/server/api/core/bitstreams/a29eb592-0070-42d8-b49b-2e2750a2956a/content>

Villagran, L. (2022). Reseña histórica del Derecho Marítimo en Ecuador. Guayaquil, Guayas, Ecuador. Retrieved agosto, 8. <https://uees.edu.ec/wp-content/uploads/2022/06/Resena-historica-del-Derecho-Maritimo-en-Ecuador.docx-Documentos-de-Google.pdf>

Todo el contenido de LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades, publicados en este sitio está disponibles bajo Licencia [Creative Commons](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) 