



## **UNIVERSIDAD DEL PACÍFICO**

**Artículo Científico:**

**MAESTRIA EN DERECHO MARITIMO INTERNACIONAL**

**Título del Trabajo de Titulación:**

**Análisis de la Normativa Portuaria aplicable a las operaciones de  
carga/ descarga de la Terminal de Fertisa.**

**Nombre del autor:**

**Janick Geovanny Mariscal Benavides.**

**Director de Trabajo de Titulación**

**Dr. Leonidas Villagran, LLM**

Guayaquil, agosto 2024.

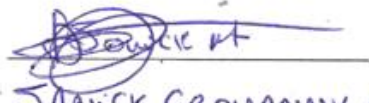
## DECLARACION DE AUTORIA

Yo, **Janick Geovanny Mariscal Benavides**, declaro bajo juramento que el trabajo aquí descrito es de mí autoría; que no ha sido previamente presentado para ningún grado, calificación profesional, o proyecto público ni privado; y que he consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

En caso de que la Universidad auspicie el estudio, se incluirá el siguiente párrafo:

A través de la presente declaración cedo mis derechos de propiedad intelectual correspondientes a este trabajo, a la UNIVERSIDAD DEL PACIFICO, según lo establecido por la Ley de Propiedad Intelectual, por su Reglamento y por la normatividad institucional vigente.

Nombre y firma



JANICK GEOVANNY MARISCAL B.

### **Resumen.**

La existencia de normas internacionales y nacionales para la regulación de las actividades marítimas crea un sentido de gobernabilidad referente al manejo de los puertos en el Ecuador donde, enfocándose principalmente a la carga que, constituye el fin último y la razón de ser de un buque mercante, su embarque y desembarque se realice en forma técnica y con los avales internacionales del caso. Uno de los terminales portuarios emblemáticos del principal puerto del país, que es Guayaquil, es el terminal portuario de Fertisa, el cual al cumplir con estas normas se establece como un referente para otros terminales situados en el sector. Por ser un trabajo de investigación cualitativo, se ha elegido el método deductivo, y una técnica de investigación bibliográfica y documental con lo cual se ha obtenido como principal resultado que las normas legales existentes para la normalización de las actividades marítimas permite la definición de conceptos y clasificación de actividades que han permitido que el terminal de Fertisa pueda operar cumpliendo todas las normas de seguridad existentes, evitando accidentes, contando con certificados internacionales que ofrecen la seguridad jurídica necesaria para mejorar la imagen del país como un cumplidor de las normas internacionales en materia marítima; siendo su principal conclusión que la gobernabilidad que ofrece el cumplir las normas sobre carga y descarga, abre la oportunidad de que se puedan ampliar las actividades para una adecuada gestión del mar en concordancia con la Estrategia Marítima Nacional promulgada por la Dirección General de Intereses Marítimos, que promueve a la infraestructura Portuaria como uno de sus ejes sobre los cuales se basa el desarrollo marítimo del país.

**Palabras clave:** carga, descarga, Fertisa, gobernabilidad, puerto.

### **Abstract.**

The existence of international and national standards for the regulation of maritime activities creates a sense of governance regarding the management of ports in Ecuador where, focusing mainly on cargo, which constitutes the ultimate purpose and reason for being of a ship merchant, its boarding and disembarkation is carried out in a technical manner and with the appropriate international guarantees. One of the emblematic port terminals of the country's main port, which is Guayaquil, is the Fertisa port terminal, which by complying with these standards establishes itself as a reference for other terminals located in the sector. Because it is a qualitative research work, the deductive method and a bibliographic and documentary research technique have been chosen, with which the main result has been obtained that the existing legal norms for the standardization of maritime activities allow the definition of concepts and classification of activities that have allowed the Fertisa terminal to operate in compliance with all existing safety standards, avoiding accidents, with international certificates that offer the legal security necessary to improve the image of the country as a compliant with international standards in maritime matters. ; Its main conclusion being that the governance offered by complying with the regulations on loading and unloading opens the opportunity to expand activities for adequate management of the sea in accordance with the National Maritime Strategy promulgated by the General Directorate of Maritime Interests, that promotes port infrastructure as one of the axes on which the country's maritime development is based.

**Keywords:** loading, unloading, Fertisa, governance, port.

## **Índice**

<b>1. Introducción.....</b>	<b>1</b>
<b>2. Objetivos.....</b>	<b>3</b>
<b>3. Marco Teórico.....</b>	<b>4</b>
<b>4. Metodología.....</b>	<b>6</b>
<b>5. Resultados.....</b>	<b>8</b>
<b>6. Discusión.....</b>	<b>14</b>
<b>7. Conclusiones.....</b>	<b>18</b>
<b>8. Referencias.....</b>	<b>19</b>

## 1. Introducción.

Debido a la globalización, así como el rompimiento de todas las barreras y fronteras físicas del comercio, a lo que se suma la importancia de las comunicaciones para afianzar relaciones comerciales a nivel regional, gubernamental y local, ha permitido que todo país posea una dependencia económica al mar, desarrolle como parte de su Poder Marítimo toda una infraestructura portuaria, que es la materialización del comercio marítimo al realizar las actividades correspondientes de intercambio de productos en las actividades de compra y venta emblemáticas de una nación.

Con este contexto, es necesario indicar que todos los puertos a nivel mundial se rigen a las diferentes normativas internacionales, a lo que cada nación deriva en sus directrices nacionales que le permitan operativizar los convenios existentes en el Derecho Marítimo Internacional y los convenios a los que el país es signatario siendo uno de ellos, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), y de aquellos que evitan la contaminación y permiten la formación de personal de marinos mercantes y personas dedicadas a la actividad marítima y que por consecuente el Estado Ribereño que es el Ecuador, tenga la jurisdicción necesaria para actuar a fin de materializar la libre navegación hacia y desde los puertos nacionales, así como ofrecer la seguridad necesaria a todas los actos que se desarrollan en los espacios marítimos jurisdiccionales definidos en la CONVEMAR (Ramos, 2022).

Por consiguiente, el ser parte de los convenios internacionales aplicados al Derecho Marítimo, así como las regulaciones sobre el uso del mar, permite que el Ecuador pueda mostrar una imagen como una nación que cumple con las regulaciones que permite el comercio marítimo, así como ofrece una seguridad de las operaciones portuarias en todos los terminales existentes.

Con estas premisas, siendo el Ecuador un país marítimo por excelencia, el cual posee sus terminales portuarios internacionales, los cuales ofrecen sus servicios portuarios de acuerdo con los estándares establecidos para el efecto, hace que estos tengan que cumplir las normativas establecidas a nivel nacional, teniendo así una armonía entre las leyes nacionales y los convenios existentes en materia marítima aplicada al ámbito portuario.

Siendo la ciudad de Guayaquil, por tradición y por el comercio existente, el primer puerto del país, hace que todos sus terminales portuarios públicos y privados, deban cumplir con las normativas existentes en el Ecuador para ejecutar diferentes maniobras que se ejecutan en el interior del puerto con los productos que se dirigen hacia los diferentes buques mercantes que arriben a los terminales portuarios, ofreciendo así a las empresas navieras a nivel mundial, la seguridad necesaria para operar en los terminales existentes.

En la ciudad de Guayaquil, uno de sus terminales portuarios que posee una relevancia por la carga y descarga de productos es Fertisa, el cual está situado en uno de los esteros navegables de la ciudad de Guayaquil, cumple con todas las normativas existentes a nivel nacional basados en los convenios internacionales en materia marítima, lo que permite realizar todas sus actividades con seguridad, evitando así actos que contravengan a las disposiciones emitidas para la operación de terminales portuarios y que puedan ocasionar daños a los buques mercantes, así como atentar contra la vida humana de la gente de mar, personal en tierra o contaminar al estero salado.

Por lo tanto, es necesario analizar todas estas normativas existentes que rigen en el país para la operación de este terminal portuario, tomando en consideración su armonía con otras leyes en materia marítima nacionales y los diferentes convenios a lo que el Ecuador es signatario. En base a esto se plantea la pregunta de investigación, la cual guiará la misma durante todo su proceso para la obtención de los resultados: ¿Qué normativas legales son

aplicables para las operaciones de embarque y desembarque de productos en la Terminal Portuaria de Fertisa en la ciudad de Guayaquil?

## **2. Objetivos.**

De acuerdo con las premisas expuestas, se expone como objetivo general de la investigación en curso, el analizar el marco legal existente para las operaciones portuarias de carga, así como de descarga en la Terminal de Fertisa, con el fin de realizar una revisión de las normas actualmente vigentes y relacionarla con otras existentes en el país en el marco del Derecho Marítimo.

Como objetivos específicos en base al planteamiento del objetivo propuesto, se puede mencionar los siguientes:

- Realizar el análisis las normativas legales emitidas por la entidad encargada de los puertos y el transporte en el Ecuador, en lo que respecta a las normas de regulación de los servicios portuarios.
- Analizar las normas de navegación existentes para el acceso a los terminales portuarios para el arribo de la carga al terminal portuario en forma segura.
- Verificar las otras normas legales nacionales existentes que regulan la actividad marítima referente a la carga y descarga de productos aplicables para el terminal de Fertisa.

Con los objetivos diseñados a continuación, se expondrá el marco teórico correspondiente que permite contrastar la información existente en base a la metodología escogida.



### 3. Marco Teórico.

El Ecuador al ser un país marítimo, se ha adherido a varios convenios internacionales los cuales implican que deban cumplir estas normas, mostrando al estado ecuatoriano como un país cumplidor del Derecho Internacional, al realizar la operativización de estos por medio de leyes y normas nacionales que estén en armonía con la Constitución de la República. Todas las normas emitidas a nivel internacional, a las que Ecuador se adhiera son de cumplimiento obligatorio.

En 1976 en el país se emitió la Ley General de Puertos la cual fue incluida en el debido Registro Oficial del Ecuador con número 67 el día 15 de abril del año 1976. La ley daba disposiciones de cumplimiento para todos los puertos nacionales, dando a la Armada del Ecuador facultades de control por medio de la entidad que administraba las actividades mercantes en el Ecuador (DIGMER), y al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, teniendo ambas entidades las tareas de planificar, direccionar, coordinar y orientar, y la fiscalización de todas las normas a nivel marítimo que existan en el país, siendo su ámbito de aplicación a todas las instalaciones portuarias y fluviales que existan en el perfil costanero y los ríos navegables del país. (Autoridad Portuaria del Ecuador, 1976).

Debido a la reestructuración del Estado, que se dio después de que terminara el período de la Dictadura militar antes de la década del 80, existía el Código de Policía Marítima, norma legal que regulaba las actividades marítimas, sin embargo, esta nunca fue actualizada para hacer frente a los nuevos retos del presente siglo a nivel portuario, así como también al incremento del comercio marítimo desde y hacia los puertos marítimos del Ecuador, siendo esta norma tan ambigua que poseía sanciones monetarias aún en sucres (Consejo Supremo del Ecuador, 1960).

Con el ascenso al gobierno del Ec. Rafael Correa Delgado, se introdujeron en el país cambios que implicaban la actualización, modernización y automatización del aparato estatal

para el año 2015, la entidad estatal que direccionaba el transporte pública y las obras al sector público, con ayuda del departamento estatal de puertos, tendría todas las competencias que tenía la entidad a nivel político que administraba la actividad mercante, y las adscritas al Consejo Nacional de Puertos, donde la Subsecretaría planificaría, dirigiría, emitiría regulación y controlaría las normas técnicas emitidas para el efecto. Para el año 2015, el Ministerio de Defensa por medio de la Fuerza Naval del país, en su facultad de Autoridad de Policía Marítima Nacional, entre otras tareas tendría la fiscalización y control de las diligencias que se ejecutan en el mar (Presidencia de la República, 2015).

Otras normas legales vigentes en el Ecuador en el ámbito de aplicación portuaria que habían regido en el país hasta el año 2015, y que han servido de insumo para la última promulgada en el año 2016 fueron:

- Ley Nacional de Puertos y Transporte Acuático.
- Ley de Régimen Administrativo y Portuario Nacional.
- Ley General del Transporte Marítimo y Fluvial.
- Ley de Régimen Administrativo de los Terminales Petroleros.
- Código de Policía Marítima.
- Reglamento de la Actividad Marítima.

Es necesario indicar que para la emisión del decreto No. 723 donde se señalan las competencias antes descritas en el año 2015, ya en el país se había adherido a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que permitía la delimitación marítima, donde además de la emisión de los derechos y obligaciones en materia marítima, también menciona al tránsito marítimo y las obligaciones que tienen los buques por los diferentes espacios definidos en el convenio.

En el año 2016, se emite en el Registro Oficial y por medio de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial el documento legal que contiene normas específicas

de cumplimiento obligatorio para todos los terminales Portuarios tanto públicos como privados como con el fin de armonizar sus actividades, en base a las normas internacionales, y que sean compatibles con todas las demás existentes en el ámbito marítimo, financiero, administrativo y laboral existente en el país, así como las actividades que rigen la actividad marítima en base a actividades consuetudinarias propias de la vida marinera.

Es necesario mencionar que en el año 2021 se promulgó por parte del Gobierno Nacional la ley que regula la navegación y la seguridad en todos los espacios navegables que, con su respectivo Reglamento publicado en el año 2023, permiten la definición de actividades relacionadas a las ejecutadas en los puertos, razón por la cual colaboran a los cuerpos legales emitidos para la regulación de los diferentes servicios portuarios. (Asamblea Nacional, 2021).

#### **4. Metodología.**

En concordancia con la teoría aplicada para el efecto, se manifiesta la metodología de la investigación que fue usada para llegar a los objetivos general y específicos, donde debido la naturaleza de la presente investigación es necesario conocer las siguientes definiciones:

- El presente trabajo, analiza por ser un artículo científico, la revisión de los documentos legales que existen en materia portuaria de forma documental, bibliográfica e histórica, donde no constituye una investigación experimental, puesto que sólo se analizan documentos físicos o en línea, encontrándose estos en los principales buscadores académicos así como también en las páginas oficiales de las principales entidades nacionales de control portuario en el Ecuador. Al ser una investigación que no posee datos para realizar experimentación en ellos, no se realizará un análisis de la población o muestra que puedan aportar al análisis de la normativa existente para las diferentes operaciones portuarias que efectúa este terminal portuario.

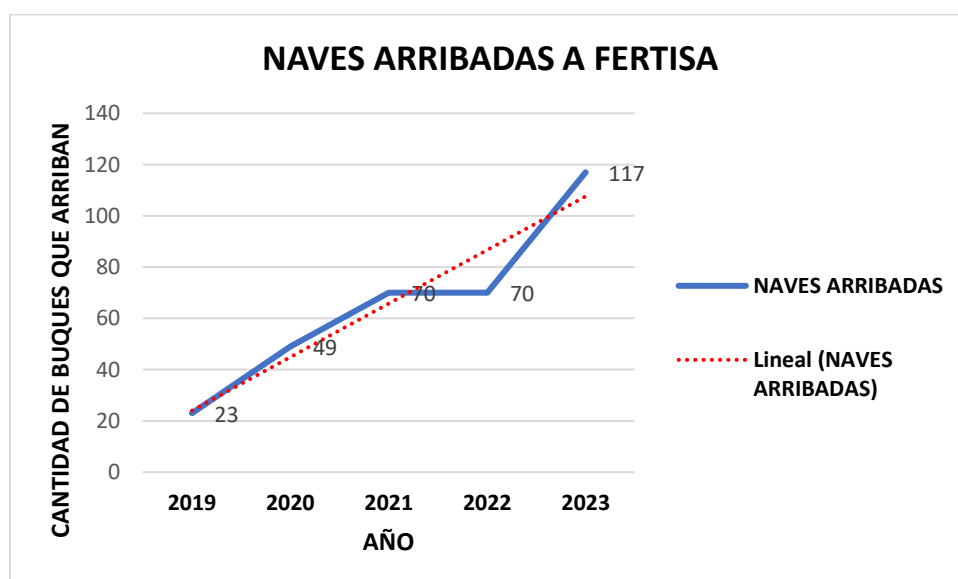
- Al ser un análisis de revisión documental y bibliográfica, el presente artículo posee un enfoque cualitativo, siendo así la teoría encontrada en las normas legales extrapolada con el análisis de la normativa respectiva, ofreciendo con esto, un criterio ampliado de esta normativa legal, buscando sus vacíos así como sus fortalezas y oportunidades, que ofrezcan una mejora continua a los procesos existentes en un terminal tan importante como es el de Fertisa en la ciudad de Guayaquil.
- El presente artículo científico al ser de enfoque cualitativo será investigado de manera exploratoria y descriptiva, donde la primera se direcciona al análisis de manera focalizada a la normativa expuesta aplicable para los terminales portuarios del Ecuador, y de manera descriptiva puesto que se profundizará en el análisis de los artículos existentes para la carga y descarga aplicable para el muelle del Terminal Fertisa.
- Por ser un análisis cualitativo, se utilizarán los métodos inductivo y deductivo para realizar un análisis con un pensamiento crítico, en forma holística e integral, así como la obtención del conocimiento en base a una comprensión lectora, aplicando la teoría expuesta con la realidad existente durante las acciones que efectúa el puerto de Fertisa.
- Se usa en esta investigación, a la lectura como la principal técnica para la obtención de datos relevantes, los cuales puedan ser analizados en forma cualitativa para ser comparados de manera objetiva, evitando sesgos que se aparten de los objetivos propuestos.

## 5. Resultados.

Del análisis de la resolución publicada en el Registro Oficial No. 732 emitida por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas “Normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador”, la que expone las actividades ejecutadas exclusivamente para el ámbito de las operaciones propias del terminal de Fertisa, se puede mencionar que esta normativa se aplica a este puerto, el cual ejecuta actividades marítimas desde el año 1964, siendo uno de los terminales emblemáticos en el principal puerto del Ecuador, al estar situado en el estero del Muerto, brazo de mar que le permite por sus condiciones de navegabilidad, receptor buques de hasta 10 metros de calado, razón por la cual, hace que este tipo de unidades navales, pueda realizar una carga y descarga de contenedores y carga al granel considerable, tomando en cuenta la importancia de la ciudad de Guayaquil en la economía nacional, así como de su Puerto Marítimo que se ha constituido en el principal terminal de ingreso de mercancías en el país.

**Figura 1**

*Naves arribadas a Fertisa*

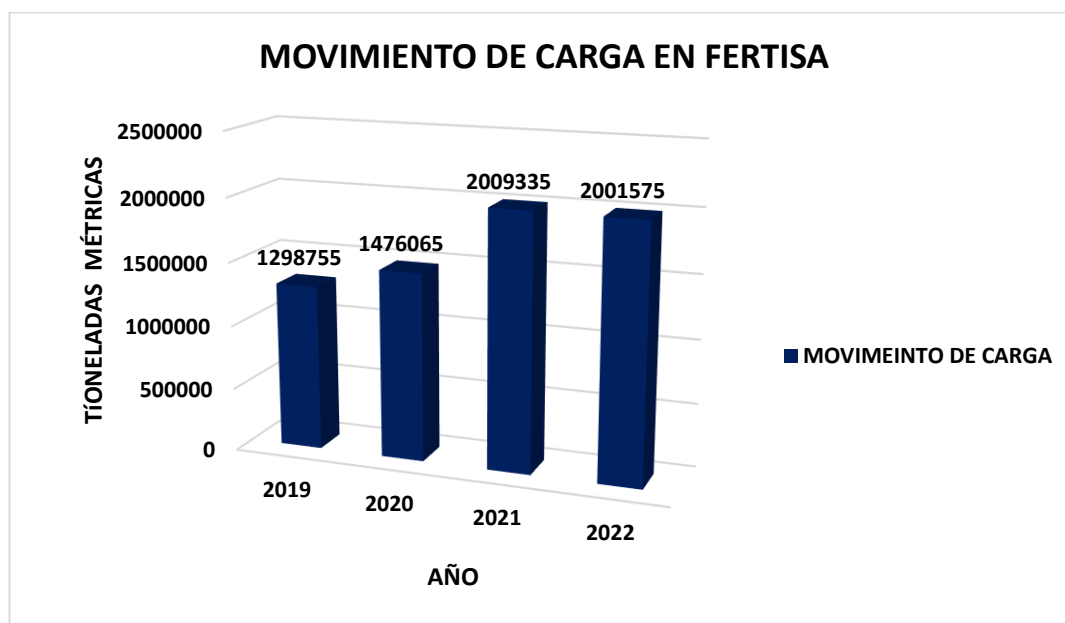


*Nota.* La figura muestra la importancia en la economía nacional y local del puerto de Fertisa, indicando el número creciente de mercantes que arriban a este muelle. Tomado del boletín estadístico del ministerio de Transporte. Elaboración hecha por el autor.

Como evidencia de este aporte a la economía en el Ecuador la figura 1, muestra la cantidad de buques que ha arribado al muelle de Fertisa desde el año 2019 hasta el 2023, donde ha existido un crecimiento lineal teniendo como muestra el incremento de 40 unidades entre los años 2022 y 2023, estos datos indican que este movimiento de naves y su respectiva carga dinamizan la economía local y nacional por la contratación de servicios logísticos varios.

El terminal de Fertisa, también por la longitud de su muelle puede abarcar dos unidades a la vez, teniendo una capacidad de receptor carga general en contenedores y gráneles sólidos, poseyendo un área de almacenamiento de 3,59 hectáreas, pudiendo albergar hasta tres millones de toneladas métricas de carga.

Para esta capacidad de almacenamiento, cuenta con 17 grúas de diferente tipo para la carga y descarga de material, así como cuatro básculas de hasta 80 toneladas de peso, ofreciendo este terminal también todo tipo de servicios portuarios a tiempo completo durante todos los días del año, para poder realizar el embarque y desembarque de la carga antes mencionada de los diferentes tipos de buques que arriben a su muelle.

**Figura 2***Movimiento de carga en Fertisa*

*Nota.* La figura muestra la cantidad de toneladas métricas que ingresan al terminal de Fertisa. Tomado del boletín estadístico del ministerio de Transporte. Elaboración hecha por el autor.

La figura 2 muestra la cantidad de toneladas métricas que son movilizadas en el terminal de Fertisa desde el año 2019, lo que constituye la evidencia que demuestra las capacidades operativas existentes de este terminal para movilizar la carga con sus grúas y su capacidad de espacio físico para almacenamiento.

De acuerdo a las regulaciones portuarias a nivel internacional en materia de seguridad física, y debido a la situación que vive el país por la influencia del narcotráfico por medio de cárteles internacionales provenientes de México y Europa del Este, este terminal portuario tiene una certificación BASC (Business Alliance for Secure Commerce), que durante todo el proceso de embarque y desembarque de carga con destino al exterior, evita que esta sea contaminada con drogas o contrabando durante su embarque en el muelle. Otra certificación que posee el terminal de Fertisa, corresponde al Código Internacional PBIP diseñado para la

seguridad interior y exterior de puertos y buques atracados en sus muelles, que fue emitido luego de los ataques ocurridos en Nueva York en el año 2001, donde este código insta a todos los puertos a incrementar su seguridad para contrarrestar cualquier ataque terrorista hecho por grupos internacionales o grupos que afecten a las actividades marítimas.

También, con las exigencias existentes a nivel internacional para los terminales portuarios, Fertisa posee toda la tecnología adecuada para seguridad física, así como el transporte a su destino seguidos por tecnología GPS, y las operaciones marítimas por el software NAVIS. (Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, 2022).

Con las bondades que posee este terminal, permite que la normativa vigente para la regulación de las actividades portuarias que se ejecutan en el país, sea cumplida de forma cabal puesto que este documento, describe las diferentes maneras en que los puertos prestan sus servicios que se pueden realizar en el Ecuador, siendo según esta normativa realizada por el terminal de Fertisa en forma directa según lo indica el Artículo No. 3 puesto que, es un terminal privado que realiza estas actividades en forma continua por más de 50 años.

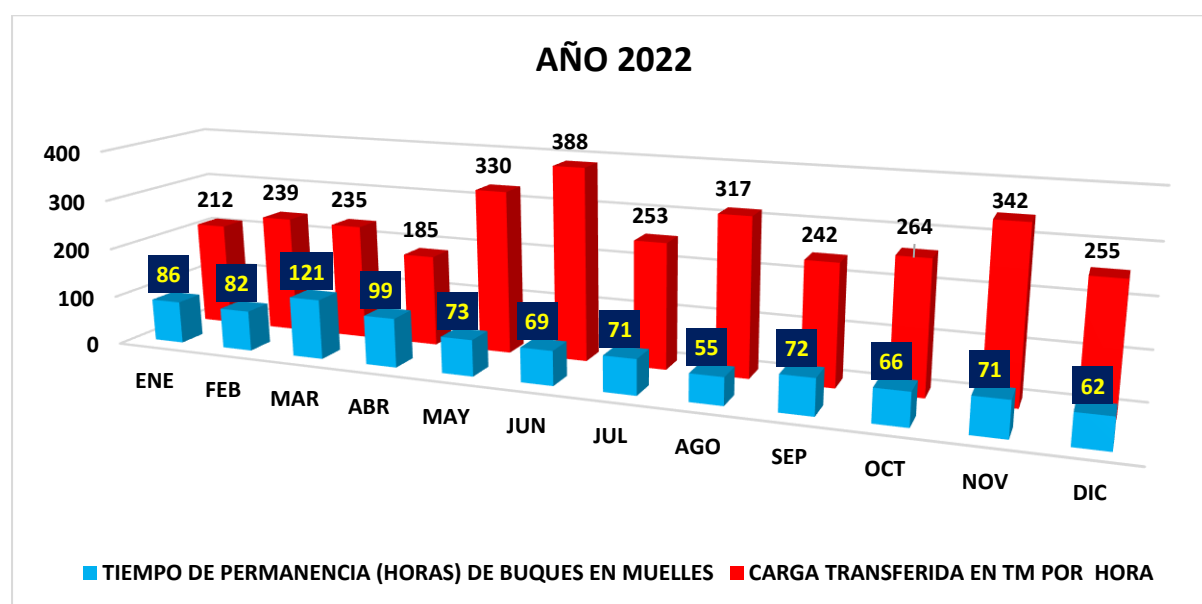
De acuerdo con el Artículo No. 4 de referido cuerpo legal, se definen también los tipos de servicios portuarios que existen por norma en el país, donde el terminal portuario de Fertisa cumple con los descritos en el punto 4.1 al referirse a los servicios generales, ya que este terminal marítimo es privado y realiza una prestación directa de los servicios que oferta. También cumple con lo que dicta el punto 4.2 con los servicios específicos de brindar prácticos, remolque, amarre y desamarre y todo el apoyo necesario para maniobras de buques. Los servicios descritos en el punto 4.3 enfocados a la carga, son aquellos que se realizan una vez que esta haya sido desembarcado para poder así ser verificada y entregada para su traslado vía terrestre a su destinatario. Este proceso sustantivo es aquel que constituye la razón de todo terminal portuario, y que para el caso del terminal de Fertisa, también constituye su prestigio ganado a lo largo de los años puesto que, al cumplir con la normativa



en análisis, permite proyectarse como un puerto que cumple las regulaciones nacionales e internacionales para toda compañía naviera que realice actividades en el país. Por lo tanto, al cumplir con lo que dicta la norma en los aspectos de carga, descarga, trinca, estiba, pesaje, almacenaje, embalaje y el suministro de energía necesaria a los contenedores permite dar la confianza necesaria para que todo buque que arriba a su muelle no tenga que realizar la contratación de terceras empresas para poder realizar estos servicios, y que no se originen retrasos que afectan a la planificación operativa tanto del puerto como del comercio existente hacia el Puerto de Guayaquil.

### Figura 3

*Servicios portuarios ofrecidos por Fertisa año 2022*



*Nota.* La figura muestra las horas que utiliza cada buque que arriba a Fertisa y la cantidad de toneladas descargas en el mismo durante su atraque. Tomado del boletín estadístico del ministerio de Transporte. Elaboración hecha por el autor.

Un indicador de los servicios que presta el terminal de Fertisa, y que están en concordancia con las “Normas que regulan los servicios portuarios en el Ecuador” norma legal en revisión, se evidencia por las estadísticas existentes en el año 2022, en que la figura 3 indica la razón de buques que han ingresado al terminal de Fertisa por meses, donde se

aprecia también la comparación existente de carga en toneladas métricas descargas por hora mientras estuvieron estos buques mercantes atracados al muelle de Fertisa, donde a su vez, tanto la carga como el buque mercante gozaron de todos los beneficios referentes a los servicios portuarios que ofrece este terminal.

El punto 4.5 de la norma legal en estudio menciona a los servicios conexos, los cuales se enfocan a la descripción de los servicios de apoyo para que el servicio portuario se realice en forma normal siendo notable los aplicables a la carga y descarga para el terminal de Fertisa, siendo aplicables también el punto 4.5.8 referente a la inspección de la carga, que como ya se ha mencionado este puerto posee la norma BASC lo que permite estar en concordancia con la norma legal en estudio.

Ahora, debe entenderse que el traslado de la carga a lo largo de canal de acceso al Puerto de Guayaquil, así como los diferentes esteros navegables existentes, siendo el estero del Muerto donde se encuentra el terminal de Fertisa, razón por la cual a nivel nacional se han emitido normas para la navegabilidad para asegurar la carga, debido a que las condiciones y configuración de este brazo de mar es necesario que existan las regulaciones que normen el ingreso de buques en base a su eslora y su calado, así como establecer también el número de remolcadores, prácticos y la velocidad con el fin de salvaguardar la unidad evitando accidentes por colisiones entre buques mercantes durante el tránsito por el estero del Muerto, o que existan varamientos en caso de una mala maniobra ya sea con propulsión propia o asistido por remolcadores. (Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, 2020).

Por lo tanto, el establecer normas para la navegación permite también que se asegure la carga que sea llevada en contenedores, puesto que cualquier mala maniobra implica que los que se encuentren sobre cubierta puedan caer por la borda ocasionando entre otros eventos un daño para el medio ambiente, así como ser un obstáculo para la navegación durante el tiempo

que sean recuperados. Además, ocasionaría un retraso total a la navegación por este estero a los diferentes buques mercantes que arriben a otros terminales portuario.

Ahora, la Ley Orgánica de Navegación, Gestión Seguridad y Protección Marítima, que controla la navegación y la seguridad de sus actividades emitida en el año 2021, como máxima norma vigente existente con su respectivo reglamento para normar las actividades marítimas, menciona las contravenciones existentes en caso de que un puerto, armador, operador portuario o personal natural o jurídica que realice actividades marítimas, exceda la capacidad de la carga autorizada al zarpe de un terminal portuario o en navegación, y que es aplicable en este caso para el terminal de Fertisa. Ante esta situación, el cometimiento de esta acción constituye una contravención administrativa de segunda clase según el Artículo 128 numeral 2, siendo las de primera clase según lo norma el Artículo No 127 en su numeral 5) la prohibición total de desembarcar carga en muelles no autorizados, o con destino diferente. Cabe indicar que las regulaciones también se enmarcan en las contravenciones existentes por realizar maniobras de carga sin cumplir las normas de seguridad existentes a nivel mundial, a lo que el terminal de Fertisa de acuerdo con sus capacidades lo cumple a cabalidad evitando así el cometimiento de estas contravenciones.

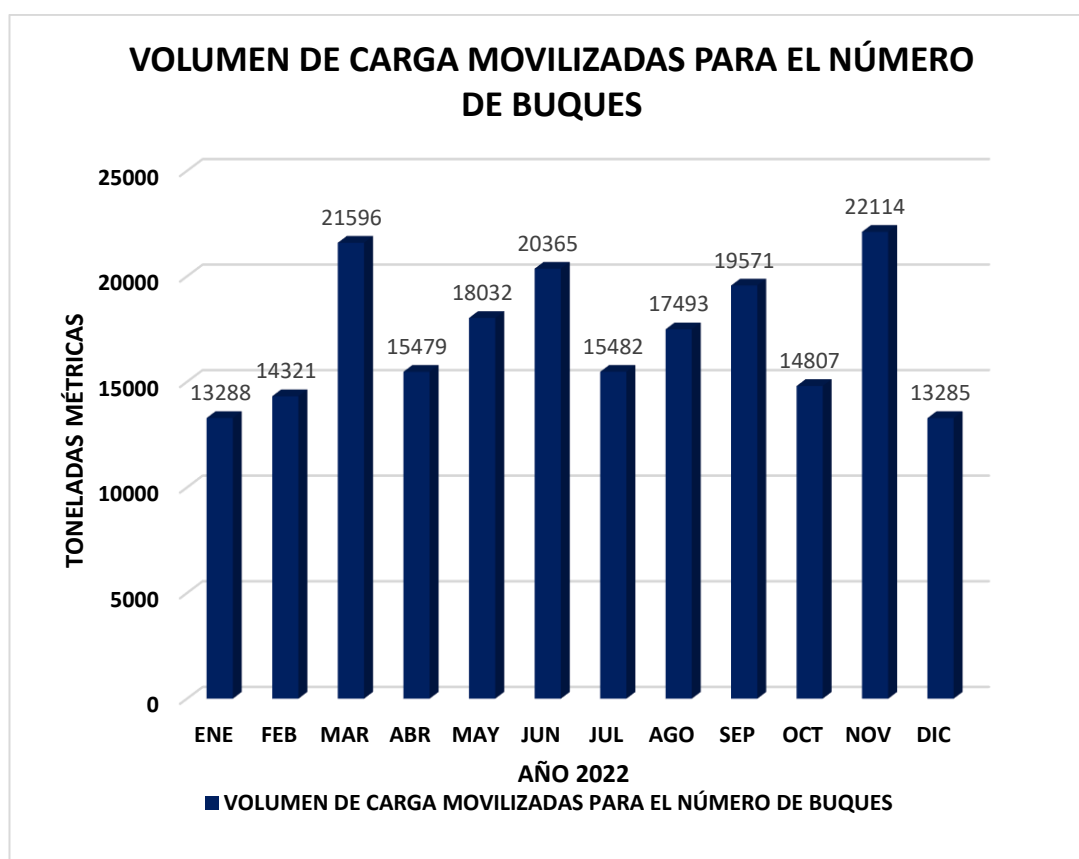
## **6. Discusión.**

De las normas legales analizadas se evidencia que el terminal de Fertisa cumple con las mismas, siendo así un referente ante el resto de las terminales públicos y privados sobre el manejo de carga, una vez que las capacidades que posee se ajustan a estas normas, ofreciendo una seguridad durante las operaciones que ejecuta este terminal. Cabe indicar que estas normas existentes en el país, se ajustan a la realidad de estos terminales, razón por la cual el terminal de Fertisa en el tiempo ha tenido que realizar cambios y modernizaciones que le permitan operar la carga en el menor tiempo posible, con seguridad y adaptados a las normas

vigentes, evitando según la nueva ley de Navegación emitida en el año 2021 sanciones administrativas, las cuales además del pago a realizar, afectan directamente al prestigio de este terminal portuario, así como también a la economía del país por la reducción de carga que ingresa, y a la economía local puesto que se cortaría la contratación de servicios en el cantón Guayaquil como es el transporte, personal y logística necesaria para el movimiento de la carga a sus destinatarios finales. El cumplimiento de estas normas se verifica en base a la Figura 4, la cual muestra el volumen de carga que se ha movilizado en el terminal de Fertisa según el número de buques ingresados, lo que recalca el compromiso de este terminal con la comunidad marítima nacional e internacional.

#### Figura 4

*Volumen de carga movilizada por el número de buques.*



*Nota.* La Figura 4 muestra el volumen de carga movilizada en el terminal Fertisa por la cantidad de buques que ingresaron. Tomado del boletín estadístico del ministerio de Transporte. Elaboración hecha por el autor.

De acuerdo a la situación que vive el país, por la declaratoria de emergencia emitida en el año 2024, la emisión de estas normas en el tiempo ha permitido ofrecer la seguridad jurídica necesaria para establecer derechos y obligaciones a todos los terminales portuarios, puesto que estos son la puerta de salida de grandes cantidades de droga hacia puertos internacionales, por lo que, si no existieran estas normativas no se podría exigir una seguridad en las operaciones marítimas en base a una norma que pueda regular la transferencia, almacenamiento o resguardo de la carga en forma técnica que evite errores o accidentes que afecten a la seguridad del material y del personal embarcado o que se encuentre en el muelle durante sus labores normales o que esté afectado por la injerencia de cárteles internacionales de droga.

El beneficio de las normativas portuarias aplicables para el manejo de carga en general y que son cumplidas por el terminal de Fertisa, proporciona un soporte a nivel nacional para que todas las empresas o terceros contratados se adapten a estas normativas, permitiendo así que la carga no sufra daños y que esto afecte a la imagen no sólo del terminal en estudio, sino también a las buenas relaciones económicas y comerciales que posea el país con sus pares que adquieran los productos nacionales emblemáticos.

Por consiguiente, la relevancia del cumplimiento de las disposiciones sobre carga y descarga en el terminal Portuario de Fertisa, ofrece una oportunidad para que este puerto pueda ampliar en un futuro sus operaciones, y a su vez permitiendo a la Autoridad Marítima Nacional que es la Fuerza Naval del Ecuador en conjunto con el organismo encargado del estado ecuatoriano actúen con el fin de que las normas se actualicen de manera periódica para cumplir también con los convenios internacionales en materia marítima y con las normas

legales, laborales, financieras del Ecuador. También el ampliar las operaciones de este puerto ofrece una oportunidad económica a todo el personal cuya relación laboral depende de este terminal, así como también demostrar ante la sociedad la importancia de la relación del mar con la economía del Ecuador (Diario el Telegrafo, 2013), puesto que constituye uno de los ejes de los Intereses Marítimos del país (Dirección General de Educación y Doctrina, 2020), y que son la base de la Estrategia Marítima Nacional emitida por la Dirección Nacional de Intereses Marítimos (Dirección General de Intereses Marítimos, 2020), que como uno de los órganos de planificación y desarrollo de la Fuerza Naval como Autoridad Marítima Nacional descrita en la ley de navegación vigente desde el año 2021, define a la infraestructura Portuaria como uno de los seis ejes de los Intereses Marítimos, sobre el cual se materializa el comercio marítimo y las relaciones comerciales del país desde y hacia las diferentes zonas del mundo.

El cumplimiento de las normativas por parte del terminal de Fertisa, permite la Gobernabilidad Marítima en el Ecuador, que es uno de los ejes sobre los que se ha trabajado por parte de la Autoridad Marítima Nacional para establecer las medidas necesarias para una adecuada gestión del mar y de todas sus actividades relacionadas, siendo una de estas la que ejecutan los terminales portuarios. Actualmente el puerto de Fertisa, al cumplir con las normativas legales, establece una medida que puede ser un ejemplo para el desarrollo de nueva infraestructura portuaria no sólo en la ciudad de Guayaquil, sino también en otros puertos que están en desarrollo como es Manta y Puerto Bolívar, los cuales posee una geografía que permite la construcción de nuevos puertos, los cuales puedan proyectarse como nuevos terminales para poder incrementar aún más el comercio internacional del país.

Debido a que el Terminal de Fertisa, constituye un emblema en la ciudad de Guayaquil, puede ampliarse de tal manera que albergue un muelle con mayores capacidades,

ofreciendo un incremento en la capacidad de carga y descarga el cual cumpliría con las normativas existentes en el Ecuador.

Cabe recalcar que Fertisa en la actualidad posee un prestigio que le permite contar con una relevancia entre sus pares portuarios, siendo parte de la dinamización de la economía, producto de la actividad portuaria, que además promueve la vinculación del mar con la sociedad de la ciudad de Guayaquil, la cual, históricamente, ha sido el pilar del desarrollo marítimo del Ecuador.

## **7. Conclusiones.**

Del análisis sobre los documentos y las operaciones referidas a la carga y descarga en el Terminal Portuario de Fertisa, se puede observar que estas son claras y concisas, siendo así que este terminal cumple de manera expedita y objetiva las normas nacionales, en concordancia con las normativas internacionales evitando afectaciones a la imagen del país.

La norma legal objeto de estudio del presente ensayo, ha permitido que se establezcan conceptos necesarios y se clasifiquen todos los servicios que puede ofrecer un puerto, donde de esta norma el terminal de Fertisa cumple con todos los puntos establecidos para la carga, descarga, ofreciendo servicios portuarios acorde para que esta carga pueda llegar a su destino, así como también cuente con las seguridades del caso.

Los documentos existentes para la navegación emitidas por la autoridad competente como es la entidad gubernamental del Ecuador encargada de los puertos, permite que la navegación de los buques mercantes en el estero de muerto, sitio geográfico donde se encuentra el Terminal Portuario de Fertisa, sea ejecutada con seguridad evitando choques entre las embarcaciones mercantes, así como también que su carga sufra un accidente afectando a la navegación, así como también sea un foco de contaminación en el mencionado brazo de mar.

El establecimiento de otras normas legales para terminales portuarios en lo que respecta al desembarque y embarque, como es la ley en navegación vigente, permite que el terminal de Fertisa al cumplir con todos estos cuerpos legales ofrezca la gobernabilidad necesaria para que se pueda hacer una adecuada gestión del mar, en armonía con la Autoridad Marítima Nacional que es la Armada Nacional, así como su organismo encargado de promover los Intereses Marítimos del Ecuador que es la Dirección General de Intereses Marítimos.

El cumplimiento de todas las normativas por parte del Terminal de Fertisa, ofrece también la legalidad necesaria para evitar que este terminal sea sancionado con contravenciones administrativas por mal manejo de carga, o la descarga en lugares no autorizados, los mismos que se encuentran descritos en la ley marítima vigente en el país.

## **8. Referencias**

Asamblea Nacional. (14 de junio de 2021). Ley Orgánica de Navegación, Gestión Seguridad y Protección Marítima. Quito, Pichincha, Ecuador. Retrieved 30 de noviembre de 2022.

Autoridad Portuaria del Ecuador. (15 de abril de 1976). Ley general de Puertos. Quito, Ecuador: Registro Oficial No 67. Retrieved 22 de mayo de 2024, from <http://www.puertodeguayaquil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/LEY-GENERAL-DE-PUERTOS.pdf>

Consejo Supremo del Ecuador. (20 de Julio de 1960). Código de Policía Marítima. Quito, Ecuador: Registro Oficial 1202. Retrieved 22 de mayo de 2024, from <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/CODIGO-DE-POLICIA-MARITIMA.pdf>



- Diario el Telegrafo. (02 de septiembre de 2013). ¿Cuál es el aporte del mar a la economía ecuatoriana? Quito, Pichincha, Ecuador. Retrieved 29 de enero de 2023, from <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/masqmenos-2/1/cual-es-el-aporte-del-mar-a-la-economia-ecuatoriana>
- Dirección General de Educación y Doctrina. (2020). Doctrina Básica de la Armada del Ecuador. Guayaquil, Guayas, Ecuador. Retrieved 30 de enero de 2023.
- Dirección General de Intereses Marítimos. (03 de diciembre de 2020). Estrategia Marítima Nacional. Quito, Pichincha, Ecuador. Retrieved 27 de marzo de 2023.
- Presidencia de la República. (09 de julio de 2015). Decreto Ejecutivo. Quito, Pichincha, Ecuador: Registro Oficial del Ecuador. Retrieved 22 de mayo de 2024, from <https://www.suinba.com/website/Leyes/DECRETO%20EJECUTIVO%20723.pdf>
- Ramos, C. (2022). La Gobernabilidad Marítima y su relación con la Estrategia Marítima Ecuatoriana ante las nuevas amenazas en los recursos vivos en la zona económica exclusiva insular hasta el 2030. *Revista de Ciencias de Seguridad y Defensa*, 7(3), 68-79. <https://doi.org/https://doi.org/10.24133/RCSD.VOL07.N03.2022.05>
- Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. (07 de julio de 2020). Guayaquil, Guayas, Ecuador: Registro Oficial del Ecuador. Retrieved 22 de mayo de 2024, from <https://derechoecuador.com/registros-oficiales-no-240-martes-07-de-julio-del-2020/>
- Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. (2022). Estadísticas Portuarias y de Transporte Marítimo 2022. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Retrieved 05 de enero de 2024, from <https://asotep.org/wp-content/uploads/2022/11/SPTMF-Boletin-Estadistico-Portuario-2021.pdf>