



UNIVERSIDAD ESTATAL DE BOLÍVAR

Facultad de Jurisprudencia Ciencias Sociales y Políticas

Carrera de Derecho

**Trabajo de Integración Curricular Modalidad Proyecto de
Investigación Previo la obtención del Título de Abogado**

Tema:

Análisis del marco regulador de las actividades del tráfico marítimo en las islas Galápagos, su relación con las actividades continentales; incidencia, alcance y limitaciones

Investigador:

Byron Neptalí Santillán Tandapilco

Tutora

Dra. Karina Marianela Ruiz Abril

Guaranda - Ecuador

2025

CERTIFICACIÓN DE AUTORÍA

Yo, **Doctora Karina Marianela Ruiz Abril** en mi calidad de Tutora del Proyecto de Investigación, designado por disposición de Consejo Directivo, bajo juramento **CERTIFICO:** que el señor **Byron Neptalí Santillán Tandapilco**, egresado de la Universidad Estatal de Bolívar, Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Políticas, Carrera de Derecho, ha cumplido con su trabajo de grado previo a la obtención del título de Abogado; con el tema: **“ANÁLISIS DEL MARCO REGULADOR DE LAS ACTIVIDADES DEL TRÁFICO MARITIMO EN LAS ISLAS GALAPAGOS, SU RELACIÓN CON LAS ACTIVIDADES CONTINENTALES; INCIDENCIA, ALCANCE Y LIMITACIONES”**; mismo que ha cumplido con todos los requerimientos exigidos por la institución, siendo la misma de su propia autoría, por lo que se aprueba la misma.

Es todo cuanto puedo decir en honor a la verdad, facultando al interesado a hacer uso de la presente, así como también se autoriza la presentación para la calificación por parte del jurado respectivo.

Atentamente,


Dra. Karina Ruiz Abril
Tutora

DECLARACIÓN JURAMENTADA DE AUTENTICIDAD DE AUTORÍA

Yo; BYRON NEPTALÍ SANTILLÁN TANDAPILCO, egresado de la Carrera de Derecho de la Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Políticas de la Universidad Estatal de Bolívar, bajo juramento declaro en forma libre y voluntaria que el presente Proyecto, con el tema: **“ANÁLISIS DEL MARCO REGULADOR DE LAS ACTIVIDADES DEL TRÁFICO MARITIMO EN LAS ISLAS GALAPAGOS, SU RELACIÓN CON LAS ACTIVIDADES CONTINENTALES; INCIDENCIA, ALCANCE Y LIMITACIONES”**; es de mí autoría, así como las expresiones vertidas en la misma, que se ha realizado bajo la recopilación bibliográfica tanto de libros, revistas, publicaciones, así como de artículos de la legislación ecuatoriana para el presente trabajo investigativo.

Atentamente,



Byron Neptalí Santillán Tandapilco

Autor



ESCRITURA PÚBLICA

DECLARACION JURADA

SR. BYRON NEPTALI SANTILLAN TANDAPILCO

En la ciudad de Guaranda, Capital de la Provincia de Bolívar, República del Ecuador, hoy día MARTES VEINTE Y OCHO DE OCTUBRE DE DOS MIL VEINTE Y CINCO , ante mí, Doctor GUIDO FABIAN FIERRO BARRAGAN, NOTARIO PÚBLICO PRIMERO DEL CANTÓN GUARANDA, comparece el señor **BYRON NEPTALI SANTILLAN TANDAPILCO**, portador de la cédula de ciudadanía número cero dos cinco cero dos cuatro seis ocho seis cinco. El compareciente es de nacionalidad ecuatoriana, mayor de edad, de estado civil, soltero, capaz de contraer obligaciones, domiciliado en la parroquia Guanujo, cantón Guaranda, provincia Bolívar, móvil número 0983677082, a quien de conocerlo doy fe en virtud de haberme exhibido su cédula de ciudadanía y certificado de votación ,cuyas copias adjunto a esta escritura. Advertido por mí el Notario de los efectos y resultados de esta escritura, así como examinados en forma separada, de que comparece al otorgamiento de la misma sin coacción, amenazas, temor reverencial, ni promesa o seducción, juramentado en debida forma, prevenido de la gravedad del juramento, de las penas del perjurio y de la obligación que tiene de decir la verdad con claridad y exactitud, bajo juramento declara lo siguiente: " Previo a la obtención del Título de Abogado que los criterios e ideas emitidas en el presente trabajo de investigación titulado **"ANÁLISIS DEL MARCO REGULADOR DE LAS ACTIVIDADES DEL TRÁFICO MARITIMO EN LAS ISLAS GALAPAGOS, SU RELACIÓN CON LAS ACTIVIDADES CONTINENTALES; INCIDENCIA, ALCANCE Y LIMITACIONES"**, son de mi exclusiva responsabilidad en calidad de autor. Es todo cuanto puedo decir en honor a la verdad." (Hasta aquí la declaración juramentada rendida por el compareciente, la misma que queda elevada a escritura pública con todo el valor legal). Para el otorgamiento de esta escritura pública se observaron todos los preceptos legales del caso; y leída que les fue a los comparecientes íntegramente por mí el Notario, se ratifican en todo su contenido y firman conmigo en unidad de acto. Incorporo esta escritura pública al protocolo de instrumentos públicos, a mi cargo. De todo lo cual doy fe.-


SR. BYRON NEPTALI SANTILLAN TANDAPILCO
C.C. 0250246865


Doctor Guido Fabián Fierro Barragán
NOTARIO PÚBLICO PRIMERO DEL CANTÓN GUARANDA.



CERTIFICADO DE TURNITIN

Byron Santillan

Informe Final Byron Neptalí Santillán Tandapilco.docx

Universidad Estatal de Bolívar

Detalles del documento

Identificador de la entrega

trn:oid:::3117:520024456

69 páginas

Fecha de entrega

29 oct 2025, 12:09 p.m. GMT-5

14.788 palabras

Fecha de descarga

29 oct 2025, 3:43 p.m. GMT-5

86.954 caracteres

Nombre del archivo

Informe Final Byron Neptalí Santillán Tandapilco.docx

Tamaño del archivo

129.7 KB



Página 2 de 72 - Descripción general de integridad

Identificador de la entrega trn:oid:::3117:520024456

0% Similitud general

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para ca...

Filtrado desde el informe

- Bibliografía
- Texto citado
- Texto mencionado
- Coincidencias menores (menos de 108 palabras)

Fuentes principales

- 0% Fuentes de Internet
- 0% Publicaciones
- 0% Trabajos entregados (trabajos del estudiante)

Marcas de integridad

N.º de alertas de integridad para revisión

No se han detectado manipulaciones de texto sospechosas.

Los algoritmos de nuestro sistema analizan un documento en profundidad para buscar inconsistencias que permitirían distinguirlo de una entrega normal. Si advertimos algo extraño, lo marcamos como una alerta para que pueda revisarlo.

Una marca de alerta no es necesariamente un indicador de problemas. Sin embargo, recomendamos que preste atención y la revise.

Dra. Karina Marianela Ruiz Abril

Tutora

DERECHOS DE AUTOR

Yo; Byron Neptalí Santillán Tandapilco, portador de la Cédula de Identidad No 0250246865, en calidad de autor titular de los derechos morales y patrimoniales del Trabajo de Titulación: **Análisis del marco regulador de las actividades del tráfico marítimo en las islas Galápagos, su relación con las actividades continentales; incidencia, alcance y limitaciones**, modalidad Proyecto de Investigación, de conformidad con el Art. 114 del CÓDIGO ORGÁNICO DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE LOS CONOCIMIENTOS, CREATIVIDAD E INNOVACIÓN, concedemos a favor de la Universidad Estatal de Bolívar, una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos. Conservamos a mi/nuestro favor todos los derechos de autor sobre la obra, establecidos en la normativa citada.

Así mismo, autorizo/autorizamos a la Universidad Estatal de Bolívar, para que realice la digitalización y publicación de este trabajo de titulación en el Repositorio Digital, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

El (los) autor (es) declara (n) que la obra objeto de la presente autorización es original en su forma de expresión y no infringe el derecho de autor de terceros, asumiendo la responsabilidad por cualquier reclamación que pudiera presentarse por esta causa y liberando a la Universidad de toda responsabilidad.

Byron Neptalí Santillán Tandapilco
Autor

DEDICATORIA

A Dios por que nunca me ha soltado a pesar de las adversidades

A mis padres, Ángel leonardo y María Tandapilco que siempre han sido el motor fundamental en mi vida y en la travesía de esta carrera.

A mis hermanos por el apoyo incondicional que me han brindado

Byron Neptalí Santillán Tandapilco

AGRADECIMIENTO

En primer lugar a Dion por permitir seguir en este mundo y brindar el conocimiento necesario para luchar por mis metas.

A mis padres Ángel Leonardo Santillán y María Joaquina Tandapilco por instruirme y guiarme y ser un ejemplo a seguir y luchar y nunca rendirme hasta conseguir mis objetivos y son mi inspiración para seguir adelante.

A mis hermanos; Rosa, Vicente, lucia, Gloria, Leo, por el apoyo incondicional que he recibido, y no me han dejado decaer en ningún momento, han sido mi aliento y mi ayuda de superación.

A mi hija Helen Katherine Santillán De la Cruz quien ha sido una parte fundamental y ha llegado a mi vida a darme esa motivación y ser una razón por lo cual no debo rendirme nunca.

A mi novia Adriana De la Cruz por ese apoyo que siempre me ha brindado a pesar de las adversidades nunca me ha dejado solo y ha estado ahí para mí a pesar de los momentos difíciles que he atravesado en mi vida.

A mis sobrinas, Cintia, Nicol, Masho, Samira, que son mis niñas y las quiero mucho.

Byron Neptalí Santillán Tandapilco

Tabla de contenido

CERTIFICACIÓN DE AUTORÍA	I
DECLARACIÓN JURAMENTADA DE AUTENTICIDAD DE AUTORÍA.....	II
DEDICATORIA.....	III
AGRADECIMIENTO	V
TITULO:.....	IX
1. CAPITULO I.....	1
1.1. PROBLEMA	1
1.1.1. Resumen.....	1
1.1.2. Introducción	5
1.1.3. Planteamiento del Problema.....	8
1.1.4. Formulación del Problema	8
1.1.5. Hipótesis.....	8
1.1.6. Variables	9
1.1.7. Objetivos	9
1.1.8. Justificación.....	10
2. CAPITULO II.....	12
2.1. Marco Teórico	12
2.1.1. El Derecho Marítimo: Reconocimiento Legal Internacional y Evolución Histórica hacia un Régimen Jurídico Global.....	12
2.1.2. Principios Fundamentales del Derecho Marítimo	15
2.1.3. Principio de Libertad de navegación	15

2.1.4. Principio de soberanía limitada	17
2.1.5. Principio de Jurisdicción Funcional	20
2.1.6. Principio de Cooperación Internacional	22
2.1.7. Principio de Preservación del Medio Marino	24
2.1.8. Uso Pacífico de los Océanos	27
2.1.9. El tráfico Marítimo: Elementos Jurídicos y Operativos	29
2.1.11. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR).....	31
2.1.12. Convenios MARPOL, SOLAS y otros tratados multilaterales	31
2.1.13. Normas de la Organización Marítima Internacional (OMI).....	32
2.1.14. Historia del tráfico marítimo en las Islas Galápagos.....	32
2.1.15. Tipología del Tráfico Marítimo y dinámica del tráfico marítimos actual en las Islas Galápagos.....	35
2.1.16. Impactos del tráfico marítimo en la región.....	36
2.1.17. Análisis Crítico del Marco Regulatorio Vigente	38
2.1.18. Alcances normativos y protección ambiental.....	38
2.1.19. Protocolos ambientales y bioseguridad	38
2.1.20. Regulación de cupos, embarcaciones y autorizaciones	39
2.1.21. Análisis de casos prácticos de tráfico marítimo en las Islas Galápagos.....	42
3. CAPITULO III.....	47
3.1. Metodología.....	47
3.1.1. Método de la Investigación	47

3.1.2. Tipo de Investigación.....	48
3.1.3. Técnicas e Instrumentos de Investigación.....	48
3.1.4. Criterio de Inclusión y Criterio de Exclusión	49
3.1.5. Criterio de exclusión	49
4. CAPITULO IV	51
4.1. Resultados y Discusión	51
5. CAPÍTULO V	54
5.1. Conclusiones y Recomendaciones.....	54
5.1.1. Conclusiones.....	54
5.1.2. Recomendaciones	56
BIBLIOGRAFÍA	57

TITULO:

“ANÁLISIS DEL MARCO REGULADOR DE LAS ACTIVIDADES DEL TRÁFICO MARITIMO EN LAS ISLAS GALAPAGOS, SU RELACIÓN CON LAS ACTIVIDADES CONTINENTALES; INCIDENCIA, ALCANCE Y LIMITACIONES”

1. CAPITULO I

1.1.PROBLEMA

Título

“ANÁLISIS DEL MARCO REGULADOR DE LAS ACTIVIDADES DEL TRÁFICO MARITIMO EN LAS ISLAS GALAPAGOS, SU RELACIÓN CON LAS ACTIVIDADES CONTINENTALES; INCIDENCIA, ALCANCE Y LIMITACIONES”

1.1.1. Resumen

El trabajo de investigación titulado "Análisis del Marco Regulador de las Actividades del Tráfico Marítimo en las Islas Galápagos, su Relación con las Actividades Continentales; Incidencia, Alcance y Limitaciones" tiene como objetivo estudiar el marco jurídico que regula el tráfico marítimo en el archipiélago de las Islas Galápagos y su conexión con las actividades económicas y logísticas del territorio continental ecuatoriano. Las Islas Galápagos son un ecosistema frágil y un Patrimonio Natural de la Humanidad, lo que exige un régimen normativo estricto que regule tanto el tráfico de personas y bienes como las actividades relacionadas con el turismo, la pesca, y el transporte de suministros.

En este contexto, el presente trabajo pretende enfocarse en determinar cómo las normas actuales logran equilibrar la preservación del ecosistema de las islas con las necesidades económicas y sociales tanto de los habitantes del archipiélago como del resto del país; analizando la aplicación de la Ley Especial de Galápagos y su interrelación con normativas nacionales e internacionales como el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) y otros tratados ambientales y de seguridad marítima; a través de este trabajo investigativo, se pretende identificar las incidencias positivas y negativas del tráfico marítimo sobre el entorno natural de las

Galápagos, así como las limitaciones del marco regulatorio para enfrentar los crecientes la problemática actual, como el cambio climático, el aumento del turismo y la expansión comercial.

La metodología utilizada en esta investigación es de tipo descriptiva y explicativa; la fase descriptiva se enfoca en la recopilación y presentación detallada de las normativas vigentes en el estado ecuatoriano relacionadas con el tráfico marítimo y las actividades en el archipiélago. A través del análisis de fuentes bibliográficas y normativas, se proporciona una visión del marco legal que regula las actividades marítimas en las Islas Galápagos. Por otro lado, la fase explicativa busca establecer las causas y consecuencias del tráfico marítimo en la región, evaluando su impacto en el ambiente, la economía y las relaciones entre las islas y el continente.

El enfoque analítico del estudio se centra en comprender las interacciones entre el tráfico marítimo y la preservación ambiental, investigando cómo las actividades comerciales y de transporte influyen en la biodiversidad y las aguas protegidas de las Galápagos. También se investiga la relación con el territorio continental, identificando cómo la normativa ecuatoriana coordina las actividades de transporte y comercio entre ambas zonas.

Palabras clave: Derecho marítimo, legislación ecuatoriana, tráfico marítimo, actividades comerciales, preservación del medio ambiente.

Abstract

The research work entitled "Analysis of the Regulatory Framework of Maritime Traffic Activities in the Galápagos Islands and Their Relationship with Continental Activities: Incidence, Scope, and Limitations" aims to study the legal framework governing maritime traffic in the Galápagos Islands archipelago and its connection with the economic and logistical activities of mainland Ecuador. The Galápagos Islands are a fragile ecosystem and a UNESCO Natural World Heritage Site, which demands a strict regulatory regime to control the movement of people and goods, as well as activities related to tourism, fishing, and the transportation of supplies.

In this context, the present study seeks to determine how the current regulations manage to balance the preservation of the islands' ecosystem with the economic and social needs of both the archipelago's inhabitants and the rest of the country. It analyzes the application of the Special Law for Galápagos and its interrelation with national and international regulations such as the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and other environmental and maritime safety treaties. Through this research, the study aims to identify the positive and negative impacts of maritime traffic on the natural environment of the Galápagos, as well as the limitations of the regulatory framework in addressing growing contemporary challenges such as climate change, increased tourism, and commercial expansion.

The methodology used in this research is both descriptive and explanatory. The descriptive phase focuses on the collection and detailed presentation of the current regulations in force in Ecuador related to maritime traffic and activities in the archipelago. Through the analysis of bibliographic and legal sources, a comprehensive overview of the legal framework regulating maritime activities in the Galápagos Islands

is provided. The explanatory phase, on the other hand, aims to establish the causes and consequences of maritime traffic in the region, assessing its impact on the environment, the economy, and the relationship between the islands and the mainland.

The analytical focus of the study centers on understanding the interactions between maritime traffic and environmental preservation, examining how commercial and transport activities affect the biodiversity and protected waters of the Galápagos. The relationship with the mainland is also explored, identifying how Ecuadorian regulations coordinate transport and trade activities between the two regions.

Keywords: Maritime law, Ecuadorian legislation, maritime traffic, commercial activities, environmental preservation.

1.1.2. Introducción

El derecho marítimo en nuestro país se encuentra enmarcado dentro de un conjunto de normas y tratados internacionales que regulan las actividades relacionadas con la navegación, el comercio marítimo, la protección ambiental marina y la jurisdicción en aguas territoriales. En particular, la situación geográfica del estado ecuatoriano, con una extensa costa en el Pacífico y las Islas Galápagos como Patrimonio Natural de la Humanidad, le otorga una relevancia única en la región. Las Galápagos, con su ecosistema frágil y biodiversidad única, representan un reto en términos de la regulación del tráfico marítimo, lo que ha llevado al país a adoptar una normativa rigurosa para proteger este archipiélago.

El derecho marítimo en el estado ecuatoriano está regulado principalmente por el Código de Comercio, que dedica un título a las normas marítimas, y por convenios internacionales de los cuales Ecuador es parte, como el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). Este marco legal se aplica a las actividades comerciales y de transporte, estableciendo reglas claras sobre el uso de las aguas territoriales, la regulación de los buques, las responsabilidades de los propietarios de navíos y las políticas ambientales para la preservación del entorno marino.

Además de la legislación nacional, nuestro país ha ratificado tratados internacionales que complementan su derecho marítimo, tales como el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) y el Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por los Buques (MARPOL); estos acuerdos buscan asegurar la protección de la vida humana y la preservación del ambiente marino, lo que resulta trascendental para la sostenibilidad de las Islas Galápagos.

El tráfico marítimo en las Galápagos incluye embarcaciones turísticas, buques de transporte de suministros y embarcaciones de pesca; todas estas actividades están sujetas a estrictas normas ambientales que buscan minimizar el impacto humano en el ecosistema; en este sentido, el derecho marítimo ecuatoriano, complementado por la Ley de Galápagos, regula el número de buques autorizados a operar en el área, la necesidad de permisos específicos para el ingreso a las aguas de la Reserva Marina de Galápagos, y el tipo de combustible que pueden utilizar las embarcaciones, privilegiando aquellos que generan menos contaminación.

La protección del ambiente marino en las Galápagos es un tema de alta prioridad, dado que las corrientes oceánicas y el tráfico marítimo pueden generar contaminación, afectando tanto la fauna como la flora marina; para evitar esto, se han implementado medidas como la obligación de que las embarcaciones cuenten con sistemas de tratamiento de aguas residuales, evitando así el vertido de desechos en el mar. Además, los buques que ingresan a las aguas protegidas deben cumplir con rigurosas inspecciones y limitaciones de carga para evitar posibles derrames de hidrocarburos, que tendrían efectos devastadores en el frágil ecosistema.

El crecimiento del turismo en las Islas Galápagos ha incrementado la presión sobre su ecosistema; cada año llegan miles de turistas a bordo de embarcaciones que recorren el archipiélago, lo que genera un problema adicional en cuanto a la necesidad de mantener un equilibrio entre la actividad económica y la preservación del entorno natural. El derecho marítimo ecuatoriano, a través de sus normativas ambientales y de navegación, ha jugado un rol fundamental en el control del tráfico marítimo, pero también enfrenta la necesidad de actualizarse constantemente para hacer frente a los nuevos retos del cambio climático y el aumento de la actividad humana en la región.

El estado ecuatoriano ha implementado políticas que buscan el desarrollo sostenible, tales como la promoción de embarcaciones con tecnología más eficiente y menos contaminante, así como la digitalización de procesos para la emisión de permisos y la supervisión del tráfico marítimo. Sin embargo, a futuro será necesario que el país fortalezca sus capacidades de monitoreo y control en tiempo real del tráfico marítimo, así como la cooperación con organizaciones internacionales para garantizar que el comercio y las actividades turísticas no pongan en riesgo la sostenibilidad del ecosistema marino de las Galápagos.

Las Islas Galápagos, declaradas Patrimonio Natural de la Humanidad, enfrentan graves amenazas debido a la intensificación del tráfico marítimo, como la introducción de especies invasoras, la contaminación y los derrames de petróleo; realizar un análisis acerca del marco regulador vigente permitirá identificar si las normativas actuales son suficientes para mitigar estos riesgos y proteger la biodiversidad de las islas, contribuyendo a la preservación de un ecosistema vital para el planeta.

Además, es importante analizar la relación del tráfico marítimo de Galápagos con las actividades comerciales y económicas del continente ecuatoriano; puesto que las islas dependen en gran medida de las mercancías, alimentos y productos que llegan desde el continente; este trabajo de investigación aportará a entender cómo el marco regulador influye en la eficiencia y sostenibilidad de esta conexión marítima, asegurando un flujo económico adecuado que no comprometa los esfuerzos de conservación ambiental en el archipiélago.

1.1.3. Planteamiento del Problema

El comercio moderno de mercancías se lo realiza a través de las grandes navieras internacionales que trabajan para mover cargamentos entre los distintos continentes y estas deben respetar la regulación de cada país por donde circulan.

Las empresas o particulares al frente de un buque de pasajeros o de carga necesitan interactuar con las autoridades de un país para realizar su labor: desde cumplir con las normas para pedir el acceso a un puerto y utilizar sus instalaciones para transportar su mercancía, hasta respetar los trámites de aduanas, seguridad y gestión de pasajeros. Además, pueden surgir accidentes en alta mar o en las zonas costeras de un país y será necesario establecer responsabilidades.

Las Islas Galápagos fueron declaradas Patrimonio Natural de la Humanidad en 1976, Reserva de la Biosfera de la UNESCO en 1984 y Sitio Ramsar en 2001; situación que obliga al estado ecuatoriano a ser responsable de su cuidado, más aún por parte de los Gobierno Autónomo Descentralizados; al estar ubicadas prácticamente en el mar se ven afectadas por el tráfico marino.

1.1.4. Formulación del Problema

¿Es suficiente el marco regulador de las actividades del tráfico marítimo en las islas Galápagos patrimonio natural de la humanidad para protegerlas y preservar su ecosistema?

1.1.5. Hipótesis

El marco regulador de las actividades del tráfico marítimo en las Islas Galápagos presenta limitaciones en su capacidad para proteger adecuadamente el ecosistema marino y regular eficientemente las relaciones comerciales y logísticas con el continente

ecuatoriano, lo que afecta negativamente tanto la preservación ambiental del archipiélago como el desarrollo económico de la región.

1.1.6. Variables

1.1.6.1.Variable Independiente

Marco regulador de las actividades de tráfico marítimo en las Islas Galápagos.

1.1.6.2.Variable Dependiente

Presenta limitaciones en su capacidad para proteger adecuadamente el ecosistema marino y regular eficientemente las relaciones comerciales y logísticas con el continente ecuatoriano, lo que afecta negativamente tanto la preservación ambiental del archipiélago como el desarrollo económico de la región.

1.1.7. Objetivos

1.1.7.1.Objetivo General

Analizar el alcance de la normativa que regula las actividades del tráfico marítimo en las Islas Galápagos con la finalidad de determinar si está orientada a la protección del ecosistema de este Patrimonio Natural de la Humanidad.

1.1.7.2.Objetivos Específicos

Realizar un análisis jurídico y doctrinario de la normativa de derecho marítimo que rige en el estado ecuatoriano.

Analizar las actividades del tráfico marino que se llevan a cabo por las Islas Galápagos.

Determinar el alcance de la normativa que regula las actividades del tráfico marítimo en las Islas Galápagos.

1.1.8. Justificación

La realización de este trabajo de investigación jurídica es de suma importancia debido a varios factores clave relacionados con la protección ambiental, la seguridad marítima y el desarrollo económico tanto de las Islas Galápagos como del Ecuador continental. En primer lugar, el tráfico marítimo en las Islas Galápagos tiene un impacto directo en el ecosistema único de este archipiélago, reconocido como Patrimonio Natural de la Humanidad por la UNESCO; es así que, el análisis del marco normativo pertinente permitirá identificar si las actuales normativas marítimas son adecuadas para proteger la biodiversidad marina y terrestre de las islas frente a los riesgos inherentes a las actividades de transporte, turismo, pesca y comercio marítimo- Además, identificará las medidas de mitigación adoptadas para prevenir la contaminación y preservar el equilibrio ecológico de la región insular estatal.

En segundo lugar, esta investigación contribuirá a entender la relación entre las actividades marítimas en Galápagos y el continente ecuatoriano; destacando que el tráfico marítimo es esencial para el suministro de bienes, alimentos y recursos a las islas, así como para el intercambio económico y turístico. Sin embargo, es necesario evaluar cómo las regulaciones vigentes conectan las actividades marítimas entre ambos territorios y si existen áreas de mejora para aumentar la eficiencia y la sostenibilidad de estas operaciones.

Otro aspecto importante es el análisis de la seguridad marítima y el cumplimiento de normas internacionales, pues es bien conocido que las Islas Galápagos son una zona de alta sensibilidad ambiental y geopolítica, por lo que el tráfico marítimo debe cumplir con estrictos estándares de seguridad y protección medioambiental. El análisis del alcance de las regulaciones en estos aspectos permitirá identificar lagunas o

limitaciones en las políticas actuales, así como proponer reformas para mejorar el control y la vigilancia de las actividades marítimas.

Este trabajo también es importante ya que se analiza limitaciones del marco regulador y los nudos críticos a los que se enfrentan las autoridades locales y nacionales en la supervisión del tráfico marítimo; hay que puntualizar que en muchas ocasiones, los recursos limitados, la falta de tecnología avanzada y las capacidades institucionales reducidas han dificultado la implementación efectiva de las normativas, generando vacíos en el control de las actividades marítimas.

Finalmente, esta investigación no solo aporta al desarrollo jurídico y normativo, sino que también servirá como una herramienta para sensibilizar y concienciar a las autoridades y a la sociedad sobre la importancia de un manejo adecuado del tráfico marítimo en una zona tan sensible como las Islas Galápagos. La interacción entre las actividades comerciales y la conservación ambiental es clave para garantizar la sostenibilidad de las islas y el bienestar de las comunidades que dependen de sus recursos.

2. CAPITULO II

2.1.Marco Teórico

2.1.1. El Derecho Marítimo: Reconocimiento Legal Internacional y Evolución Histórica hacia un Régimen Jurídico Global

El derecho marítimo es una rama del derecho que regula las actividades vinculadas al comercio, navegación y otras operaciones en los mares y océanos. Su importancia ha crecido exponencialmente en un mundo globalizado, donde más del 80% del comercio internacional se realiza por vía marítima (International Maritime Organization [IMO], 2020). El derecho marítimo, conocido también como derecho de la navegación, abarca diversas áreas, incluyendo la seguridad de la navegación, la protección del medio ambiente marino, la jurisdicción de los estados en aguas internacionales y la regulación del comercio marítimo.

Esta rama especializada del derecho regula las actividades humanas relacionadas con la navegación, el comercio marítimo, la explotación de los recursos oceánicos y la utilización de los mares como medio de comunicación y desarrollo económico. Su desarrollo histórico ha estado marcado por la necesidad de establecer reglas comunes para garantizar la seguridad jurídica en un espacio que, por su naturaleza, escapa a la soberanía territorial tradicional de los Estados.

El Derecho Marítimo ha evolucionado desde un sistema de normas consuetudinarias hasta convertirse en un complejo entramado jurídico internacional y nacional. En sus orígenes, el mar era considerado *res nullius*, es decir, de nadie, lo que permitía su libre uso; sin embargo, con el auge de la navegación y el comercio internacional, las potencias marítimas comenzaron a delimitar sus zonas de influencia, dando paso al concepto de soberanía sobre las aguas cercanas a sus costas (Paz-Ares Rodríguez, 2018).

Históricamente, las primeras manifestaciones del Derecho Marítimo pueden rastrearse hasta el Código de Rodas, considerado una de las normas marítimas más antiguas, cuyo contenido se refería principalmente al reparto de daños en caso de avería común durante la navegación (Mendieta-Pino, 2020). Durante la Edad Media, surgieron otros cuerpos normativos de influencia, como las Ordenanzas de Bilbao y el Consulado del Mar, los cuales fueron bases jurídicas fundamentales para el comercio marítimo europeo.

Durante la Edad Moderna y la Edad Contemporánea, el desarrollo de códigos marítimos nacionales y la jurisprudencia de tribunales internacionales consolidaron principios básicos como la libertad de navegación, la responsabilidad por abordajes, la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), y la protección del medio marino (Mendieta-Pino, 2020).

El reconocimiento legal internacional del Derecho Marítimo se consolidó en el siglo XX con la adopción de tratados multilaterales que organizaron jurídicamente el uso del espacio marítimo; el punto culminante de esta evolución fue la aprobación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) en 1982, que entró en vigor en 1994. Esta convención es considerada una verdadera “constitución de los océanos”, y establece el marco legal para el uso equitativo y sostenible de los recursos marinos, regulando aspectos como las aguas territoriales, la zona económica exclusiva, la plataforma continental, el paso inocente, y la protección del medio marino (Molina del Pozo, 2021).

Actualmente, más de 160 Estados son parte de la CONVEMAR, lo que evidencia su reconocimiento universal y su rol como fuente principal del Derecho Internacional Marítimo; su aplicación ha sido complementada con otros instrumentos

internacionales como la Convención para la Prevención de la Contaminación del Mar (MARPOL), el Convenio SOLAS sobre seguridad de la vida humana en el mar, y diversas resoluciones de la Organización Marítima Internacional (OMI), que fortalecen la gobernanza oceánica global (Jiménez Gadea, 2022).

En este sentido, el Derecho Marítimo ha evolucionado de un cuerpo normativo consuetudinario de alcance regional a un sistema jurídico altamente estructurado de carácter internacional, que responde a los desafíos contemporáneos como la protección ambiental, el cambio climático, la explotación de los fondos marinos y la seguridad en rutas marítimas internacionales. Este proceso ha sido posible gracias al principio de cooperación internacional y al reconocimiento del mar como patrimonio común de la humanidad, lo que ha transformado su tratamiento jurídico en una cuestión global.

Hoy en día, el Derecho Marítimo enfrenta desafíos que exigen una actualización permanente del marco normativo: el aumento del tráfico marítimo comercial, el uso de plataformas offshore para la explotación de recursos, los efectos del cambio climático sobre los mares, la contaminación por hidrocarburos y residuos plásticos, y el incremento de la piratería y la pesca ilegal (Jiménez Gadea, 2022).

La protección del medio marino se ha convertido en un eje transversal del Derecho Marítimo moderno. La Convención MARPOL y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible impulsan normas cada vez más rigurosas para mitigar la contaminación marina y conservar la biodiversidad oceánica.

El Derecho Marítimo ha pasado de ser un conjunto de normas dispersas a consolidarse como una rama estructurada y reconocida del derecho internacional; la creciente interdependencia de los Estados en el ámbito marítimo y la necesidad de preservar los ecosistemas oceánicos han impulsado su evolución constante. En la

actualidad, se presenta como una herramienta vital para garantizar la navegación segura, el comercio justo, la cooperación entre naciones y la sostenibilidad del planeta.

2.1.2. Principios Fundamentales del Derecho Marítimo

El Derecho Marítimo se sustenta en un conjunto de principios jurídicos que orientan su interpretación y aplicación, tanto en la esfera nacional como internacional; estos principios fundamentales buscan armonizar los derechos de los Estados con la necesidad de mantener el orden jurídico en espacios que no pertenecen a ninguna soberanía absoluta. Estos principios no sólo orientan la interpretación de las normas, sino que configuran el espíritu mismo del Derecho del Mar moderno (Jiménez Gadea, 2022).

2.1.3. Principio de Libertad de navegación

El mar ha sido, desde tiempos inmemoriales, una vía de comunicación natural entre los pueblos, facilitando el comercio, la exploración y el intercambio cultural; en este contexto, el principio de libertad de navegación surge como una norma consuetudinaria que ha evolucionado hasta convertirse en uno de los pilares del Derecho Marítimo moderno. Su reconocimiento explícito en el Derecho Internacional ha permitido consolidar un orden jurídico que promueve el uso pacífico de los océanos y garantiza el libre tránsito de embarcaciones, especialmente en la alta mar (Mendieta-Pino, 2020).

Históricamente, la idea de la libertad de los mares fue defendida por el jurista holandés Hugo Grocio en su obra *Mare Liberum* allá por el año 1609, en la cual postulaba que ningún Estado podía apropiarse del mar ni impedir su uso por otros pueblos. Esta tesis se convirtió en una referencia doctrinal frente a las pretensiones de dominio marítimo de los imperios coloniales de la época (Paz-Ares Rodríguez, 2019).

Durante los siglos siguientes, el principio se fue consolidando como norma consuetudinaria, hasta que fue formalizado en instrumentos jurídicos multilaterales. El más importante de ellos es la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), adoptada en 1982 y vigente desde 1994, que establece en su artículo 87 que "la alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral", incluyendo la libertad de navegación (Naciones Unidas, 2021).

El artículo 87 de la CONVEMAR reconoce expresamente varias libertades en alta mar, entre ellas la libertad de navegación, la libertad de sobrevuelo, la libertad de tendido de cables y tuberías submarinos, y la libertad de pesca, entre otras. Estas libertades están sujetas a las condiciones impuestas por la Convención y deben ejercerse con el debido respeto a los intereses de otros Estados y a la protección del medio marino (Molina del Pozo, 2021).

Asimismo, el artículo 90 establece que "todo Estado, ribereño o sin litoral, tiene derecho a que sus buques naveguen por la alta mar bajo su pabellón". Este derecho también se extiende al paso inocente por el mar territorial de otros Estados, conforme al artículo 17, siempre que no se cause perjuicio a la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño.

A pesar de su reconocimiento normativo, la libertad de navegación enfrenta retos contemporáneos derivados de la geopolítica, la seguridad y la protección del medio ambiente. Algunos Estados han restringido el paso de buques por determinadas zonas con base en razones de seguridad nacional, lucha contra la piratería, o protección de ecosistemas sensibles.

En este contexto, el principio debe armonizarse con otras obligaciones internacionales, como las derivadas del Convenio MARPOL sobre prevención de la

contaminación marina, o las medidas de control de tráfico marítimo establecidas por la Organización Marítima Internacional (OMI) (Jiménez Gadea, 2022). Además, las disputas por el control de rutas estratégicas, como el estrecho de Ormuz o el mar de la China Meridional, han reavivado los debates sobre los límites de la libertad de navegación y su eventual subordinación al principio de soberanía de los Estados ribereños en aguas adyacentes.

El principio de libertad de navegación es un elemento esencial del orden jurídico marítimo internacional. Ha permitido garantizar el tránsito pacífico de embarcaciones, facilitar el comercio global y consolidar un régimen de cooperación entre los Estados. No obstante, su ejercicio debe equilibrarse con otros principios fundamentales, como la protección ambiental y la seguridad marítima. En este sentido, el futuro del principio dependerá de su capacidad para adaptarse a los desafíos del siglo XXI sin perder su esencia jurídica de apertura y universalidad.

2.1.4. Principio de soberanía limitada

La noción de soberanía, entendida como el poder supremo de un Estado sobre su territorio, encuentra límites en el contexto del Derecho del Mar. A diferencia del espacio terrestre, el mar es compartido por la comunidad internacional, lo cual impone restricciones al ejercicio del poder estatal sobre zonas marítimas. El principio de soberanía limitada establece que los Estados ribereños ejercen soberanía o derechos soberanos sobre ciertas zonas marítimas, pero dicha potestad no es absoluta, sino regulada por normas internacionales que garantizan derechos concurrentes de otros Estados y protegen el interés común (Mendieta-Pino, 2020).

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), firmada en 1982 y en vigor desde 1994, es el instrumento jurídico que

codifica este principio. En su artículo 2, la Convención establece que la soberanía de un Estado se extiende más allá de su territorio y aguas interiores al mar territorial, hasta un límite de 12 millas náuticas. No obstante, esta soberanía se ejerce conforme a las disposiciones de la propia Convención, lo que implica un carácter limitado (Naciones Unidas, 2021).

Por ejemplo, el artículo 17 reconoce el derecho de paso inocente de buques extranjeros por el mar territorial, lo que implica que, a pesar de la soberanía del Estado costero, no puede impedir el tránsito pacífico de embarcaciones foráneas, salvo en circunstancias muy específicas (Molina del Pozo, 2021).

El principio también se manifiesta en la distinción entre soberanía y derechos soberanos. En la zona económica exclusiva (ZEE), que se extiende hasta las 200 millas náuticas desde la línea base, el Estado ribereño no ejerce soberanía, sino derechos soberanos para fines específicos, como la explotación de recursos naturales y la investigación científica (art. 56 de la CONVEMAR). Estos derechos no pueden ejercerse en detrimento de la libertad de navegación u otros usos lícitos por parte de otros Estados (Jiménez Gadea, 2022).

Asimismo, la plataforma continental permite al Estado ribereño ejercer derechos sobre los recursos del subsuelo hasta 200 millas o más, pero sin tener jurisdicción sobre la columna de agua suprayacente, la cual permanece abierta a la navegación y demás libertades de alta mar (Paz-Ares Rodríguez, 2019).

El principio de soberanía limitada adquiere relevancia en diversos escenarios actuales. Por ejemplo, en el contexto del paso de buques militares por el mar territorial de otros Estados, muchos países permiten su tránsito con base en la doctrina del paso inocente, siempre que no representen una amenaza a la paz o seguridad. Del mismo

modo, la instalación de cables submarinos en la ZEE debe notificarse, pero no requiere autorización del Estado costero (Mendieta-Pino, 2020).

Este principio también se aplica en la protección del medio marino, ya que ningún Estado puede ejercer soberanía para contaminar el mar más allá de su jurisdicción, en virtud del artículo 192 de la CONVEMAR, que impone la obligación universal de preservar el entorno marino. Refleja el esfuerzo del Derecho del Mar por armonizar los intereses soberanos de los Estados con la naturaleza compartida del espacio marítimo; lejos de debilitar la soberanía, este principio permite una distribución racional de competencias, garantiza la cooperación internacional y protege bienes jurídicos de interés global, como la libertad de navegación, la seguridad y el medio ambiente marino. En consecuencia, se configura como un principio esencial para la gobernanza equitativa y sostenible de los océanos.

Aunque los Estados ejercen soberanía plena sobre sus aguas interiores y el mar territorial (hasta 12 millas náuticas), esta soberanía es limitada por el deber de permitir el paso inocente de buques extranjeros, conforme al artículo 17 de la CONVEMAR. A partir de la zona económica exclusiva (ZEE), que se extiende hasta las 200 millas náuticas, los Estados costeros gozan de derechos soberanos para fines específicos, como la exploración y explotación de recursos, pero no de soberanía plena (Molina del Pozo, 2021).

El Derecho Marítimo establece diferentes regímenes jurídicos según la zona marítima. Por ejemplo, en la plataforma continental, el Estado costero tiene jurisdicción sobre los recursos del subsuelo, mientras que en alta mar, la jurisdicción sobre los buques corresponde al Estado del pabellón. Este principio distribuye competencias funcionales sin fragmentar el mar como un todo jurídico (Mendieta-Pino, 2020).

2.1.5. Principio de Jurisdicción Funcional

El Derecho del Mar moderno se basa en una sofisticada arquitectura jurídica que distingue entre diferentes espacios marítimos: aguas interiores, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva (ZEE), plataforma continental y alta mar; esta diferenciación implica que los Estados no ejercen soberanía plena sobre todas estas áreas, sino que su autoridad se delimita según la función que cumplen y el interés jurídico en juego. De allí nace el principio de jurisdicción funcional, que asigna competencias específicas a los Estados según la zona marítima de que se trate (Mendieta-Pino, 2020).

El principio de jurisdicción funcional implica que los Estados costeros no ejercen una autoridad homogénea sobre todo el espacio marítimo adyacente a su territorio, sino que dicha autoridad varía en alcance y contenido; por ejemplo, el Estado tiene soberanía plena sobre sus aguas interiores y su mar territorial (hasta 12 millas náuticas), pero solo posee derechos soberanos en la ZEE (hasta 200 millas) para la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales (CONVEMAR, 1982, arts. 2 y 56).

Este principio refleja una distribución racional de competencias: se reconoce la necesidad de control estatal en zonas cercanas a la costa, mientras se garantiza la libertad de navegación y otros intereses de la comunidad internacional en zonas más alejadas. Así, se configura un equilibrio entre soberanía, jurisdicción especial y libertades marítimas (Molina del Pozo, 2021).

Casos de aplicación práctica del principio:

Mar territorial y paso inocente: En el mar territorial, el Estado ejerce soberanía, pero esta se limita por el derecho de paso inocente de buques extranjeros

(CONVEMAR, art. 17). Es decir, el Estado costero no puede impedir arbitrariamente el paso pacífico de embarcaciones, lo que constituye una jurisdicción funcional limitada.

Zona económica exclusiva (ZEE): En la ZEE, el Estado costero no tiene soberanía, sino derechos funcionales sobre los recursos naturales y ciertas actividades como la instalación de estructuras, investigación científica y protección ambiental. Los demás Estados conservan la libertad de navegación, sobrevuelo y tendido de cables submarinos (CONVEMAR, art. 58).

Alta mar: En alta mar, ningún Estado ejerce soberanía, pero sí tiene jurisdicción sobre los buques que enarbolan su pabellón. Esta es una jurisdicción funcional extraterritorial, ya que el Estado del pabellón asume la responsabilidad sobre las conductas de su flota, incluso fuera de su territorio (Paz-Ares Rodríguez, 2019).

Plataforma continental: En la plataforma continental, el Estado costero posee derechos sobre los recursos minerales y otros del lecho marino, pero no tiene jurisdicción sobre la columna de agua que la cubre, que sigue siendo parte de la ZEE o alta mar (CONVEMAR, art. 77).

El principio de jurisdicción funcional es esencial para garantizar la seguridad jurídica en el uso de los mares, evitando conflictos entre Estados y promoviendo la cooperación en materias como la lucha contra la piratería, la pesca ilegal, y la protección del medio ambiente marino (Jiménez Gadea, 2022).

Sin embargo, surgen desafíos cuando las competencias se superponen, especialmente en la delimitación de zonas marítimas entre Estados con costas adyacentes o enfrentadas. También existen tensiones en torno a la vigilancia de embarcaciones extranjeras en zonas exclusivas, o en la fiscalización de actividades ilegales en alta mar, donde la jurisdicción se diluye.

El principio de jurisdicción funcional representa uno de los logros técnicos y jurídicos más notables del Derecho del Mar contemporáneo. Permite conciliar la soberanía estatal con la naturaleza compartida del espacio marítimo, asignando competencias precisas a cada zona con base en su función e interés común. En un mundo globalizado, donde el mar es esencial para el comercio, la seguridad y la sostenibilidad, este principio se presenta como una herramienta indispensable para la gobernanza marítima internacional.

2.1.6. Principio de Cooperación Internacional

El mar, por su naturaleza compartida y transfronteriza, exige un tratamiento jurídico que trascienda la soberanía individual de los Estados; en este contexto, el principio de cooperación internacional adquiere relevancia como fundamento que orienta las relaciones entre los Estados para alcanzar objetivos comunes, como la seguridad marítima, la protección del medio ambiente marino y el uso equitativo de los recursos. Este principio, consagrado en el Derecho Internacional contemporáneo, se proyecta como un instrumento de gobernanza que equilibra intereses nacionales con responsabilidades colectivas (Jiménez Gadea, 2022).

El principio de cooperación internacional se encuentra recogido explícitamente en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), especialmente en los artículos 197 y 200. El primero establece que los Estados tienen el deber de cooperar, directa o mediante organizaciones competentes, para la protección y preservación del medio marino; el segundo reitera este deber en el ámbito de la investigación científica marina y el intercambio de información (Naciones Unidas, 1982).

Este principio también se articula con otros instrumentos internacionales, como el Convenio MARPOL, el Convenio de Londres sobre vertimiento de desechos y las resoluciones de la Organización Marítima Internacional (OMI), que promueven la colaboración técnica, la asistencia mutua y la adopción de medidas comunes frente a problemáticas globales (Mendieta-Pino, 2020).

Casos de aplicación del principio en la práctica internacional:

Protección del medio marino: Uno de los campos más dinámicos de aplicación del principio de cooperación es la protección ambiental. La contaminación por hidrocarburos, plásticos y residuos industriales, así como la pérdida de biodiversidad marina, requieren de acciones conjuntas entre Estados ribereños, organizaciones internacionales y actores privados. La cooperación se materializa en protocolos regionales, monitoreos conjuntos, intercambio de datos oceanográficos y planes de contingencia ante emergencias (Paz-Ares Rodríguez, 2019).

Lucha contra la pesca ilegal y la piratería: La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), así como la piratería y el tráfico ilícito en alta mar, representan amenazas crecientes a la seguridad marítima y a la soberanía alimentaria de los países costeros. Frente a ello, la cooperación se traduce en patrullajes multinacionales, acuerdos bilaterales de vigilancia, centros de información compartida y participación en foros internacionales como el Comité de Seguridad Marítima de la OMI (Molina del Pozo, 2021).

Investigación científica marina: El avance del conocimiento sobre los océanos depende de la colaboración entre Estados, universidades y organismos técnicos. La CONVEMAR promueve el intercambio de resultados científicos, el acceso equitativo a

los beneficios derivados de la exploración de los fondos marinos y la capacitación de países en desarrollo en tecnología oceánica (Naciones Unidas, 1982).

A pesar de su reconocimiento normativo, el principio de cooperación internacional enfrenta importantes desafíos en su aplicación; la rivalidad geopolítica por el control de rutas estratégicas, los intereses económicos sobre recursos marinos no renovables, y la debilidad institucional en algunos Estados dificultan la implementación efectiva de mecanismos de cooperación. A ello se suma el impacto del cambio climático, que agrava los problemas ambientales y exige respuestas coordinadas y urgentes (Jiménez Gadea, 2022).

Además, existen brechas tecnológicas y asimetrías de poder que dificultan la participación equitativa de todos los Estados en los procesos de toma de decisiones sobre los océanos, lo que requiere fortalecer la cooperación técnica, la transferencia de tecnología y la gobernanza inclusiva.

El carácter transnacional del espacio marítimo exige la cooperación entre Estados para abordar problemáticas como la contaminación marina, la pesca ilegal, la investigación científica y la protección de especies migratorias. La cooperación es un deber jurídico, especialmente en el marco de la protección del medio marino (art. 197 de la CONVEMAR), y se extiende a la gestión de recursos compartidos y la seguridad marítima global (Jiménez Gadea, 2022).

2.1.7. Principio de Preservación del Medio Marino

Los océanos cubren más del 70 % de la superficie terrestre y cumplen funciones vitales para el equilibrio ecológico del planeta, son fuente de biodiversidad, reguladores del clima, vía de transporte, y proveedoras de alimentos y recursos; no obstante, durante décadas el medio marino ha sido objeto de contaminación, explotación intensiva y

degradación progresiva. Frente a esta realidad, el principio de preservación del medio marino emerge como una obligación jurídica internacional de los Estados, consagrada en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), con el propósito de garantizar un uso sostenible y responsable de los mares (Jiménez Gadea, 2022).

El principio de preservación del medio marino tiene su base normativa principal en el artículo 192 de la CONVEMAR, que establece de manera clara que “los Estados tienen la obligación de proteger y preservar el medio marino” (Naciones Unidas, 1982). Esta disposición impone un deber positivo a los Estados, sin excepciones, lo que refleja su carácter de norma general de obligatorio cumplimiento.

Adicionalmente, los artículos 194 a 206 de la misma Convención desarrollan las medidas que los Estados deben adoptar para prevenir, reducir y controlar la contaminación marina, incluyendo la proveniente de fuentes terrestres, actividades de exploración y explotación de los fondos marinos, y derrames de hidrocarburos, entre otros (Molina del Pozo, 2021).

Los ámbitos de aplicación del principio; son:

Prevención de la contaminación marina: El principio se aplica principalmente en la prevención y control de la contaminación de los océanos. Instrumentos como el Convenio MARPOL y sus anexos establecen estándares internacionales para evitar la descarga de sustancias nocivas desde buques. Los Estados deben cumplir y hacer cumplir estas normas, tanto en aguas bajo su jurisdicción como en alta mar (Paz-Ares Rodríguez, 2019).

Conservación de la biodiversidad marina: El principio también se extiende a la conservación de los ecosistemas y especies marinas. Esto implica adoptar medidas

para evitar la sobrepesca, proteger hábitats sensibles como los arrecifes de coral y las zonas de reproducción, y establecer áreas marinas protegidas (Mendieta-Pino, 2020). La Agenda 2030 de las Naciones Unidas refuerza este compromiso en su Objetivo de Desarrollo Sostenible 14, relativo a la vida submarina.

Evaluación del impacto ambiental: La CONVEMAR, en su artículo 206, impone a los Estados la obligación de realizar evaluaciones de impacto ambiental antes de emprender actividades que puedan causar daños significativos al medio marino. Este enfoque preventivo busca garantizar decisiones informadas y sostenibles.

A pesar del desarrollo normativo, el cumplimiento del principio de preservación del medio marino enfrenta múltiples desafíos. Entre ellos destacan:

El aumento de la contaminación plástica, con más de 8 millones de toneladas vertidas anualmente a los océanos.

La acidificación del océano y el aumento de su temperatura, causados por el cambio climático.

La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, que amenaza la sostenibilidad de los recursos pesqueros.

La minería submarina, una actividad emergente con impactos aún poco comprendidos sobre los ecosistemas de aguas profundas.

Además, existe una brecha importante entre los países desarrollados y en desarrollo en cuanto a recursos técnicos y financieros para implementar eficazmente las obligaciones ambientales marinas (Jiménez Gadea, 2022).

El principio de preservación del medio marino es una manifestación clara de la responsabilidad colectiva que tienen los Estados frente a un ecosistema esencial para la vida en el planeta; su incorporación al Derecho Internacional del Mar ha representado un avance significativo, pero su efectividad depende de la voluntad política, el fortalecimiento de la cooperación internacional, el cumplimiento riguroso de los tratados ambientales y la conciencia global sobre la urgencia de proteger los océanos. En un mundo interdependiente, preservar el mar es preservar el futuro.

2.1.8. Uso Pacífico de los Océanos

Los océanos han sido históricamente escenarios tanto de colaboración como de conflicto. En un contexto globalizado e interdependiente, donde el 90 % del comercio internacional se realiza por vía marítima, la prohibición del uso de los océanos para fines bélicos se convierte en una garantía esencial para la paz y la seguridad internacionales. De ahí que el principio del uso pacífico de los océanos forme parte del núcleo axiológico del Derecho del Mar, promoviendo la solución pacífica de controversias, la cooperación científica y económica, y la seguridad colectiva en los espacios marítimos (Jiménez Gadea, 2022).

El artículo 88 de la CONVEMAR establece de forma clara que "la alta mar será utilizada exclusivamente con fines pacíficos" (Naciones Unidas, 1982); esta disposición es reafirmada en el artículo 301, el cual dispone que los Estados parte se abstendrán, en sus relaciones internacionales, de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza en cualquier espacio marítimo, de conformidad con la Carta de las Naciones Unidas. Este principio no solo prohíbe la agresión armada en el mar, sino también la instalación de armamento ofensivo, la militarización de zonas estratégicas y la realización de maniobras hostiles en alta mar, en zonas económicas exclusivas (ZEE) o en plataformas continentales ajenas.

El principio del uso pacífico de los océanos tiene sus raíces en los postulados de la Carta de las Naciones Unidas (1945), que en su artículo 2 establece la obligación de todos los miembros de resolver sus controversias internacionales por medios pacíficos y abstenerse del uso de la fuerza. Esta filosofía fue incorporada al régimen del mar durante las conferencias preparatorias de la CONVEMAR, celebradas entre 1973 y 1982, como parte del consenso de que los océanos no deben convertirse en zonas de confrontación militar (Mendieta-Pino, 2020).

La aplicación del principio se puede dar en los siguientes escenarios:

Tensiones geopolíticas y presencia militar: A pesar del mandato jurídico, algunos conflictos recientes han evidenciado tensiones crecientes en regiones marítimas estratégicas. Ejemplos como el mar de la China Meridional, el estrecho de Ormuz o las maniobras navales en el Ártico, ponen en entredicho el cumplimiento efectivo del principio del uso pacífico. La presencia militar, aunque no necesariamente hostil, puede generar una percepción de amenaza que afecta la estabilidad regional (Paz-Ares Rodríguez, 2019).

Avances tecnológicos y armas autónomas: La irrupción de tecnologías como los drones submarinos, los vehículos no tripulados y las armas hipersónicas plantea nuevos desafíos para el control y fiscalización de las actividades en los mares. La falta de una regulación clara sobre estas tecnologías puede derivar en su utilización con fines militares, contraviniendo el principio pacifista del régimen marítimo internacional (Molina del Pozo, 2021).

Espacios comunes y derecho internacional humanitario: El principio del uso pacífico también se proyecta sobre zonas marítimas consideradas patrimonio común de la humanidad, como la Zona Internacional de los Fondos Marinos. Cualquier intento de

dominación militar sobre estos espacios contraviene no solo la CONVEMAR, sino también los valores del derecho internacional humanitario y el principio de no apropiación.

El principio del uso pacífico de los océanos representa una conquista normativa de gran valor para la comunidad internacional; su función no se limita a la prohibición del uso de la fuerza, sino que promueve un modelo de convivencia jurídica, cooperación científica y desarrollo sostenible en los espacios marítimos. Ante los desafíos contemporáneos que va desde la geopolítica hasta la ciberseguridad marítima; es imperativo reforzar este principio mediante mecanismos multilaterales, mayor transparencia en las operaciones navales, y un compromiso real de los Estados con la paz y la legalidad internacional en los océanos.

2.1.9. El tráfico Marítimo: Elementos Jurídicos y Operativos

El tráfico marítimo puede definirse como el conjunto de actividades relacionadas con la navegación de embarcaciones sobre espacios marítimos para el transporte de personas, bienes, mercancías o fines comerciales, turísticos y logísticos; es una manifestación fundamental del derecho de navegación, regulado tanto por la legislación interna de los Estados como por el Derecho Internacional del Mar. Su control y clasificación permiten ordenar la circulación marítima, establecer responsabilidades y asegurar el cumplimiento de normas de seguridad, protección ambiental y soberanía (Paz-Ares Rodríguez, 2019).

Tráfico de cabotaje e internacional: Una primera clasificación relevante distingue entre el tráfico de cabotaje, que se realiza entre puertos del mismo país, y el tráfico internacional, que conecta puertos de distintos Estados; este tipo de tráfico de cabotaje está sujeto a regulaciones más estrictas por razones de política interna,

seguridad y control aduanero. En el caso del estado ecuatoriano, este tipo de tráfico incluye los trayectos entre puertos del Ecuador continental y las Islas Galápagos, siendo regulado por normas especiales, como la Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos (LOREPG, 2015).

Por su parte, el tráfico marítimo internacional se rige por tratados multilaterales y la libertad de navegación en alta mar, conforme lo establece el artículo 87 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) (Naciones Unidas, 1982).

2.1.10. Transporte de carga, pasajeros, turismo y pesca: El tráfico marítimo también puede clasificarse por su finalidad funcional; así, el transporte de carga es esencial para el comercio marítimo y abastecimiento de territorios insulares, como Galápagos, mientras que el transporte de pasajeros atiende a la conectividad interinsular y continental.

El turismo marítimo ha cobrado especial relevancia en áreas protegidas, lo cual requiere el cumplimiento de requisitos ambientales y técnicos específicos. En el caso de Galápagos, las embarcaciones turísticas están sujetas a cupos y autorizaciones controladas por la Dirección del Parque Nacional Galápagos (INGALA, 2019). Por último, el tráfico vinculado a la pesca está sujeto a regulaciones en materia de conservación de recursos, permisos de operación y control de especies permitidas.

Tráfico logístico y de abastecimiento: En los territorios insulares, el tráfico marítimo logístico y de abastecimiento resulta vital. A través de él se transportan alimentos, combustibles, materiales de construcción, medicamentos, y productos de primera necesidad. Este tipo de tráfico suele estar regulado por procedimientos

especiales de bioseguridad, especialmente en zonas sensibles como Galápagos, para evitar la introducción de especies invasoras (ABG, 2020).

El régimen jurídico del tráfico marítimo en el Derecho Internacional; se encuentra regulado en el marco del Derecho Internacional del Mar, a través de tratados multilaterales que establecen normas sobre seguridad, protección ambiental, libertad de navegación y responsabilidades de los Estados en zonas marítimas bajo su jurisdicción o en alta mar.

2.1.11. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

La CONVEMAR es la base jurídica del tráfico marítimo internacional; esencialmente reconoce el principio de libertad de navegación en alta mar (art. 87) y establece los derechos y obligaciones de los Estados ribereños y de los Estados del pabellón en distintas zonas marítimas. También determina que los buques deben cumplir con las regulaciones del Estado que enarbolan su bandera y con las disposiciones internacionales sobre seguridad, contaminación y control del tráfico marítimo (Naciones Unidas, 1982).

En zonas como la zona económica exclusiva (ZEE), el artículo 58 establece que otros Estados pueden ejercer libertades de navegación, sobrevuelo y tendido de cables submarinos, siempre que respeten los derechos del Estado ribereño.

2.1.12. Convenios MARPOL, SOLAS y otros tratados multilaterales

El Convenio MARPOL (1973/78) tiene como objetivo prevenir la contaminación del medio marino por buques, ya sea por hidrocarburos, aguas sucias, basuras o sustancias nocivas transportadas por mar. Establece medidas específicas para

la descarga, almacenamiento y manejo de residuos, siendo obligatorio en embarcaciones internacionales y aplicable también en aguas jurisdiccionales (OMI, 2021).

El Convenio SOLAS (1974) (Safety of Life at Sea) establece estándares internacionales mínimos para la seguridad de las embarcaciones, incluyendo construcción, equipo, operación, y procedimientos de emergencia. Este convenio tiene aplicación directa en el tráfico marítimo de pasajeros y carga, y exige inspecciones periódicas y certificaciones internacionales (OMI, 2020).

Otros tratados complementarios incluyen el Convenio STCW sobre formación y certificación de la gente de mar, y el Convenio de Londres sobre vertimientos de desechos al mar.

2.1.13. Normas de la Organización Marítima Internacional (OMI)

La OMI es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de establecer normas globales para la seguridad, eficiencia y sostenibilidad del transporte marítimo. Sus resoluciones y códigos técnicos son obligatorios para los Estados parte de los tratados y se aplican a todas las embarcaciones que participan en tráfico internacional.

En el caso del Ecuador, estas normas son incorporadas al régimen interno mediante legislación y reglamentos específicos, y su cumplimiento es fiscalizado por la Armada del Ecuador y las capitanías de puerto (Jiménez Gadea, 2022).

2.1.14. Historia del tráfico marítimo en las Islas Galápagos

El archipiélago de Galápagos, ubicado a aproximadamente 1.000 km de la costa del Ecuador continental, ha estado históricamente vinculado al tráfico marítimo como única vía de acceso y transporte. Desde su descubrimiento en 1535 por Fray Tomás de Berlanga hasta la actualidad, los flujos marítimos han tenido implicaciones económicas,

sociales y ecológicas fundamentales; la evolución del tráfico marítimo en las islas refleja no solo los cambios en los usos del mar, sino también la transformación de la conciencia ambiental y de la soberanía del Estado ecuatoriano sobre este territorio insular (INEC, 2020).

Durante los siglos XVII y XVIII, las Galápagos fueron frecuentadas por piratas, corsarios y navegantes que las utilizaban como punto de aprovisionamiento; su ubicación estratégica en el Pacífico sur las convirtió en refugio y escala para quienes navegaban entre América y Asia (Woram, 2017). Posteriormente, en el siglo XIX, las islas adquirieron notoriedad como centro de operación de la industria ballenera internacional, especialmente por flotas británicas y norteamericanas, lo que produjo una explotación temprana de los recursos marinos del archipiélago (Instituto Nacional Galápagos (INGALA, 2019).

El Ecuador incorporó oficialmente las Islas Galápagos a su territorio en 1832; a partir de ese momento, se iniciaron procesos incipientes de ocupación humana y establecimiento de rutas marítimas irregulares para el traslado de personas, mercancías y provisiones. Sin embargo, el aislamiento geográfico, la ausencia de puertos desarrollados y la falta de políticas marítimas específicas hicieron que el tráfico marítimo permaneciera desorganizado durante gran parte del siglo XX (González, 2018).

Con la declaración de Galápagos como Parque Nacional en 1959 y como Patrimonio Natural de la Humanidad por la UNESCO en 1978, el tráfico marítimo cambió radicalmente de naturaleza. Comenzó a organizarse en torno a la industria del turismo ecológico, lo que implicó la creación de rutas regulares entre el continente y las

islas, el establecimiento de embarcaciones turísticas autorizadas y la regulación del transporte de carga y combustibles (UNESCO, 2023).

El crecimiento turístico también trajo consigo nuevos desafíos: mayor presión sobre los ecosistemas marinos, riesgo de introducción de especies invasoras a través del tráfico portuario, y generación de desechos sólidos y líquidos asociados al transporte marítimo (Park, 2021). Esto impulsó el diseño de un marco normativo más estricto.

Hoy en día, el tráfico marítimo en Galápagos se regula bajo la Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos (LOREG), cuyo artículo 3 reconoce el carácter especial del archipiélago por su fragilidad ecológica a través de sus principios. La ley establece restricciones para la operación de embarcaciones, mecanismos de control de carga y pasajeros, y exigencias ambientales para la navegación (Asamblea Nacional del Ecuador, 2015).

Asimismo, la Autoridad Interinstitucional de Manejo (AIM) y la Dirección del Parque Nacional Galápagos supervisan la entrada y salida de buques, mediante el Sistema de Control de Tráfico Marítimo (VTS) y la inspección obligatoria de naves. Se prohíbe el cabotaje por parte de embarcaciones extranjeras, y se exige que toda operación marítima se realice con embarcaciones ecuatorianas autorizadas, con protocolos ambientales rigurosos (INGALA, 2019).

La historia del tráfico marítimo en las Islas Galápagos refleja el tránsito de una navegación libre y depredadora hacia un sistema regulado y orientado a la conservación ambiental. Si bien el transporte marítimo ha sido y sigue siendo un componente indispensable para la integración del archipiélago con el continente ecuatoriano, su gestión debe seguir evolucionando en función del equilibrio entre desarrollo humano y protección de un patrimonio natural único en el mundo. La experiencia de Galápagos

ofrece lecciones valiosas sobre cómo construir modelos de gobernanza marítima sustentables en territorios ecológicamente sensibles.

2.1.15. Tipología del Tráfico Marítimo y dinámica del tráfico marítimos actual en las Islas Galápagos

El tráfico marítimo en las Islas Galápagos responde a una estructura logística única, determinada por su aislamiento geográfico, su régimen jurídico especial y su valor ecológico excepcional. Las actividades de transporte marítimo están orientadas principalmente al abastecimiento, la movilidad interinsular y el turismo regulado, todo ello dentro de un marco de control ambiental riguroso (INGALA, 2019).

Así los tipos de tráfico Marítimo; son:

Rutas logísticas desde el continente: Las Islas Galápagos no son autosuficientes en términos de recursos básicos; es por ello que la totalidad de los suministros: alimentos, combustibles, materiales de construcción, medicamentos y bienes de consumo son transportados desde puertos del Ecuador continental, principalmente Guayaquil y Manta. Estas rutas logísticas están sujetas a control aduanero, revisión de carga y protocolos de bioseguridad establecidos por la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena para Galápagos (ABG, 2020).

El tráfico de abastecimiento se concentra en naves de carga con capacidad limitada, que operan en frecuencias semanales o quincenales, lo cual genera cuellos de botella logísticos y alta dependencia económica del tráfico marítimo (INEC, 2020).

Transporte interinsular y de abastecimiento: A nivel interno, la movilidad entre islas se realiza a través de embarcaciones de transporte público, carga y servicios turísticos, bajo la regulación de la Dirección del Parque Nacional Galápagos y la Armada del Ecuador. Las rutas más activas conectan las islas Santa Cruz, San Cristóbal,

Isabela y Floreana, y están sujetas a controles de pasajeros, inspección de equipajes y vigilancia ambiental (INGALA, 2019).

Estas rutas permiten el desplazamiento de residentes, el traslado de productos agrícolas, mercancías locales y el transporte escolar, pero también están expuestas a riesgos asociados a la seguridad, sobrecarga de pasajeros y dispersión de especies invasoras (ABG, 2020).

Embarcaciones turísticas y comerciales: El turismo es uno de los principales motores económicos de Galápagos; el tráfico turístico marítimo se compone de cruceros autorizados, yates de recorrido diario y embarcaciones de buceo. Todos deben contar con licencias otorgadas por las autoridades del archipiélago, operar bajo rutas y horarios preestablecidos, y cumplir con estándares ambientales exigentes (Jiménez Gadea, 2022).

Las embarcaciones comerciales, por su parte, se limitan a operaciones de carga autorizada; no se permite la libre navegación ni la entrada de naves internacionales que no estén debidamente registradas o inspeccionadas, en cumplimiento de la Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos (LOREPG, 2015).

2.1.16. Impactos del tráfico marítimo en la región

La intensificación del tráfico marítimo en Galápagos, aunque fundamental para su sostenibilidad humana y económica, plantea serios desafíos en términos de conservación ambiental y gestión territorial; así por ejemplo:

Riesgos de contaminación y especies invasoras: Uno de los principales impactos negativos del tráfico marítimo es el riesgo de introducción de especies exóticas, que puede producirse por medio de agua de lastre, cascos de embarcaciones, equipaje o carga sin control (ABG, 2020). Estas especies, como insectos, ratas, hongos

o plantas invasoras, representan una amenaza directa para la biodiversidad endémica del archipiélago.

Además, el transporte marítimo genera riesgos de contaminación por hidrocarburos, desechos sólidos y aguas servidas. A pesar de las regulaciones existentes, los accidentes, fugas y prácticas indebidas de disposición de residuos aún constituyen una preocupación latente (Park, 2021).

Presión sobre el ecosistema marino: El aumento de la actividad marítima;; especialmente la turística, genera una mayor presión sobre los ecosistemas marinos. La presencia intensiva de embarcaciones en zonas costeras afecta los hábitos de alimentación y reproducción de especies como lobos marinos, iguanas marinas, tiburones y tortugas (UNESCO, 2023). Asimismo, el ruido submarino altera el comportamiento de cetáceos y peces migratorios.

Las zonas de fondeo, los anclajes y la erosión causada por oleajes de motores también deterioran los fondos marinos y los arrecifes de coral, ecosistemas clave para la conservación marina (Mendieta-Pino, 2020).

Dependencia logística y económica de la conectividad marítima: Finalmente, el archipiélago presenta una alta dependencia del tráfico marítimo para su supervivencia cotidiana; esta dependencia genera vulnerabilidades: interrupciones en el suministro, alzas en los costos logísticos, concentración de servicios en pocas navieras, y escasa resiliencia frente a desastres naturales o eventos globales como pandemias.

Esta situación exige un sistema de tráfico marítimo planificado, eficiente y ambientalmente sostenible, que equilibre las necesidades de los habitantes con la obligación constitucional y legal de preservar este patrimonio natural (Constitución de la República del Ecuador, 2008, art. 258).

2.1.17. Análisis Crítico del Marco Regulatorio Vigente

La regulación del tráfico marítimo en las Islas Galápagos responde a un régimen jurídico especial que busca armonizar la movilidad, la conectividad y el abastecimiento con la conservación del ecosistema insular; puesto que, si bien el marco legal vigente ha establecido importantes herramientas de control y protección ambiental, persisten desafíos estructurales, normativos e institucionales que limitan su eficacia frente al crecimiento del turismo, el tráfico logístico y la presión sobre los recursos naturales. A continuación, se analizan sus principales alcances, limitaciones y su articulación con las actividades continentales.

2.1.18. Alcances normativos y protección ambiental

Restricciones operativas y requisitos de navegación

La Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos (LOREG) establece un sistema normativo específico para el control del tráfico marítimo en el archipiélago. Entre sus disposiciones más relevantes se encuentran las restricciones operativas para la navegación, que incluyen la prohibición de ingreso de embarcaciones no autorizadas, limitaciones al cabotaje de buques internacionales, y la obligación de utilizar embarcaciones nacionales registradas en Galápagos (LOREG, 2015).

Asimismo, los buques deben cumplir con condiciones técnicas específicas para operar en el área protegida, incluyendo características de maniobrabilidad, emisiones, sistemas de lastre y medidas de seguridad que minimicen los impactos sobre el ecosistema marino (Jiménez Gadea, 2022).

2.1.19. Protocolos ambientales y bioseguridad

El marco regulador exige la aplicación de protocolos de bioseguridad estrictos, bajo la supervisión de la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y

Cuarentena para Galápagos (ABG). Estos protocolos buscan evitar la introducción de especies exóticas invasoras a través del transporte marítimo, tanto en embarcaciones de carga como de pasajeros (ABG, 2020).

Los procedimientos incluyen inspección de bodegas, fumigación de contenedores, monitoreo satelital de rutas, y requisitos de limpieza para embarcaciones; además, existe un sistema de permisos previos y evaluaciones de impacto ambiental antes de autorizar cualquier actividad marítima nueva (INGALA, 2019).

2.1.20. Regulación de cupos, embarcaciones y autorizaciones

El sistema vigente contempla un régimen de cupos que limita el número de embarcaciones turísticas autorizadas, su capacidad de pasajeros y su itinerario. Esta medida busca contener la sobrecarga ambiental y garantizar un uso sostenible del espacio marítimo protegido (Mendieta-Pino, 2020).

Además, todas las embarcaciones deben contar con autorizaciones emitidas por la Dirección del Parque Nacional Galápagos y la Armada del Ecuador, las cuales solo se otorgan si se cumplen estándares técnicos, ambientales y legales. Estas medidas representan un avance importante en la gobernanza ambiental del tráfico marítimo.

Ahora bien; uno de los principales problemas del régimen regulatorio vigente es la fragmentación normativa, producto de la coexistencia de múltiples cuerpos legales como la Ley Orgánica de Régimen Especial de Galápagos, Ley de Navegación, Código del Ambiente, reglamentos de turismo, entre otros no siempre están armonizados. Esta situación genera superposición de competencias entre instituciones como la Dirección del Parque Nacional Galápagos, la ABG, la Armada del Ecuador, el Ministerio del Ambiente y el Ministerio de Transporte (Jiménez Gadea, 2022).

Esta dispersión normativa dificulta la implementación coordinada de políticas públicas, obstaculiza la fiscalización efectiva y crea zonas grises en materia de responsabilidad administrativa y sancionatoria.

Aunque el marco legal prevé mecanismos de control, en la práctica muchas instituciones enfrentan limitaciones operativas, como escaso personal, insuficiencia de equipos tecnológicos, déficit de embarcaciones de patrullaje y falta de sistemas integrados de información. Esto se traduce en una fiscalización deficiente del tráfico marítimo, especialmente en zonas periféricas o fuera de los puertos principales (Park, 2021).

Asimismo, la ausencia de plataformas electrónicas interoperables entre autoridades reduce la eficiencia en la gestión de permisos, monitoreo ambiental y control de rutas. El crecimiento sostenido del turismo nacional e internacional en Galápagos ha incrementado significativamente la presión sobre el sistema de transporte marítimo, generando congestión, riesgo de sobreexplotación de los servicios y mayor demanda de recursos logísticos. A esto se suma el aumento de la carga comercial, tanto por el crecimiento poblacional como por la diversificación económica (INEC, 2020).

El marco regulador no ha logrado adaptarse de forma ágil a este contexto, lo que plantea la necesidad de actualizar la legislación, fortalecer los procesos de planificación intersectorial y adoptar un enfoque de desarrollo sustentable integral.

Se vuelve absolutamente necesario la coordinación entre autoridades insulares y continentales; ya que, el tráfico marítimo entre Galápagos y el continente ecuatoriano requiere de una coordinación interinstitucional constante entre las autoridades de ambas jurisdicciones. No obstante, persisten problemas de desconexión en la toma de

decisiones, falta de uniformidad en los criterios técnicos y deficiencias en la comunicación entre niveles de gobierno (ABG, 2020).

Esta situación afecta la eficiencia en el control de carga, los protocolos de bioseguridad, y la logística de abastecimiento, lo que evidencia la necesidad de crear una instancia permanente de coordinación marítima nacional con enfoque especial en Galápagos.

Galápagos depende completamente del tráfico marítimo para su abastecimiento; esta dependencia logística del continente constituye un punto vulnerable de su soberanía alimentaria, sanitaria y energética. La limitada capacidad portuaria y la concentración del transporte en pocas empresas navieras también afectan la transparencia del servicio y el acceso equitativo a insumos (González, 2018).

En este contexto, la soberanía logística debe entenderse como la capacidad del Estado para garantizar, de manera continua, eficiente y ambientalmente sostenible, el abastecimiento y conectividad de Galápagos con el continente.

Finalmente, la fragmentación normativa, los retos de control y la dependencia del continente evidencian la urgencia de promover una integración jurídica entre los regímenes legales aplicables en Galápagos y los vigentes a nivel nacional. Esta integración debe traducirse en una planificación estratégica conjunta, con participación activa de los gobiernos locales, comunidades insulares, actores económicos y autoridades continentales (Molina del Pozo, 2021).

El futuro del tráfico marítimo en Galápagos dependerá, en gran medida, de la capacidad del Estado para consolidar un sistema de gobernanza marítima coherente, ecológicamente responsable y jurídicamente armonizado.

2.1.21. Análisis de casos prácticos de tráfico marítimo en las Islas

Galápagos

1. Caso del buque chino Fu Yuan Yu Leng 999 (2017)

Situación: En agosto de 2017, una embarcación industrial de bandera china fue detenida dentro de la Reserva Marina de Galápagos por autoridades ecuatorianas. El buque transportaba más de 6.600 tiburones, muchos de ellos especies protegidas como el tiburón martillo (*Sphyrna lewini*) y el tiburón zorro.

Aplicación normativa: La Armada del Ecuador y el Parque Nacional Galápagos actuaron conforme al marco de protección ambiental establecido por la LOREG y el Código Orgánico del Ambiente, además de los tratados internacionales como CITES (Convenio sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres). Los responsables fueron judicializados y sentenciados a prisión, además de imponerse una multa de más de 5 millones de dólares (PNMG, 2017).

La aplicación normativa se sustentó en los artículos 258 y 403 de la Constitución del Ecuador (2008), en la Ley Orgánica de Régimen Especial de Galápagos, el Código Orgánico del Ambiente y tratados internacionales como CITES. La Armada del Ecuador y el Parque Nacional Galápagos judicializaron el caso bajo los principios de soberanía, precaución ambiental y control del tráfico de especies.

Análisis: Este caso constituye una referencia clave para ilustrar la aplicación del régimen jurídico especial de protección ambiental en Galápagos; el ingreso y operación ilegal de una embarcación industrial extranjera dentro de la Reserva Marina con más de 6.000 tiburones, entre ellos especies protegidas por la Convención CITES, activó la respuesta coordinada del Estado ecuatoriano.

Aunque el caso demostró la capacidad del Estado ecuatoriano para sancionar penal y administrativamente una violación grave, también evidenció deficiencias en el sistema de vigilancia satelital y monitoreo temprano, ya que la nave permaneció varios días sin ser detectada (PNMG, 2017). Esto revela una limitación operativa en la aplicación preventiva del marco legal vigente.

2. Incidente con el buque de carga Floreana (2014)

Situación: El barco de carga Floreana, perteneciente a la empresa Transnave, encalló en la bahía de Puerto Baquerizo Moreno en 2014, lo que provocó un derrame de combustibles y la paralización del abastecimiento regular hacia las islas.

Aplicación normativa: Aunque el barco tenía permisos vigentes, el accidente puso en evidencia deficiencias operativas en la normativa relacionada con mantenimiento, seguridad y monitoreo de embarcaciones. La LOREG y los reglamentos técnicos exigían condiciones de navegabilidad que, en la práctica, no fueron fiscalizadas de manera efectiva (ABG, 2015).

El caso reveló una limitación estructural del marco regulador, al no contar con mecanismos sólidos de inspección preventiva ni de renovación de flota marítima. Además, puso en riesgo la seguridad alimentaria de las islas y provocó daños ambientales locales.

Análisis: El incidente del buque Floreana reveló falencias estructurales en la normativa de seguridad marítima y su fiscalización efectiva; a pesar de que la embarcación operaba legalmente, su encallamiento en la bahía de Puerto Baquerizo Moreno causó un derrame de combustible y afectó el suministro regular de alimentos y productos a la población de las islas.

Como se ha analizado la Ley Orgánica de Regulación Especial de Galapagos y los reglamentos de navegación exigen condiciones de navegabilidad y mantenimiento preventivo de embarcaciones; sin embargo, el accidente evidenció la falta de inspecciones técnicas periódicas, la obsolescencia de la flota de carga, y la ausencia de planes de contingencia logística adecuados (ABG, 2015).

Este caso refleja una limitación normativa y técnica, al no existir mecanismos operativos eficaces que garanticen la seguridad del transporte marítimo en zonas sensibles; además, pone de manifiesto la vulnerabilidad de Galápagos frente a la interrupción de su única vía de abastecimiento, lo que afecta tanto los derechos de los habitantes como la integridad ambiental del entorno.

3. Aumento de embarcaciones turísticas sin actualización del plan de manejo (post-2019)

Situación: Tras el aumento progresivo del turismo en Galápagos, el número de embarcaciones de transporte turístico y yates de visita diaria se ha incrementado; sin embargo, entre 2015 y 2020 no se actualizaron de forma oportuna los planes de manejo turístico y los límites de carga.

Aplicación normativa: La normativa exige autorizaciones y cupos establecidos para embarcaciones turísticas, bajo control del Parque Nacional Galápagos y del Consejo de Gobierno del Régimen Especial; no obstante, las actualizaciones necesarias del marco operativo fueron postergadas.

Análisis: El auge del turismo ha generado una presión creciente sobre el sistema de transporte marítimo y sobre los recursos naturales del archipiélago; más sin embargo, al existir una falta de actualización de los planes de manejo del Parque Nacional

Galápagos se contraviene el principio de planificación adaptativa y sostenibilidad ambiental.

Aunque la normativa vigente, especialmente la Ley Orgánica de Regulación Especial de Galápagos y los reglamentos del Parque Nacional establecen límites de carga, cupos de embarcaciones turísticas y rutas autorizadas, su no actualización oportuna provocó un aumento no planificado de embarcaciones y visitantes, afectando ecosistemas costeros y marinos (UNESCO, 2023).

Este caso demuestra una limitación administrativa, donde la normativa vigente existe, pero no se actualiza conforme a la realidad dinámica del tráfico turístico. La falta de actualización del plan de manejo produjo presiones innecesarias sobre el ecosistema y descoordinación entre actores públicos y privados (UNESCO, 2023).

4. Introducción accidental de especies invasoras mediante tráfico interinsular (casos 2020–2023)

Situación: Informes de la ABG registraron la introducción de semillas, insectos y hongos por medio del tráfico interinsular de carga y pasajeros. Las especies invasoras afectan cultivos, fauna nativa y ecosistemas frágiles.

Aplicación normativa: Aunque los protocolos de bioseguridad están normados en la LOREG y desarrollados por la ABG, se han reportado deficiencias en la aplicación de inspecciones de rutina, escaneo de carga, y control de equipajes (ABG, 2022).

Análisis: Los informes de la ABG han documentado casos reiterados de introducción accidental de semillas, insectos y hongos mediante el transporte interinsular de carga y pasajeros. A pesar de contar con un marco bioseguro basado en

la Ley Orgánica de Regulación Especial de Galápagos y los protocolos de la ABG, la falta de capacidad logística, tecnológica y humana ha limitado su aplicación efectiva.

La normativa exige inspecciones físicas, escaneos y protocolos de limpieza, pero estos no se aplican de manera uniforme en todos los puertos o embarcaciones, especialmente en aquellas de menor calado o uso local (ABG, 2022).

Este caso demuestra una limitación en la implementación territorial del marco regulador, donde los estándares de bioseguridad no se cumplen debido a brechas de recursos e infraestructura. A largo plazo, estas fallas incrementan el riesgo de alteraciones ecológicas irreversibles en ecosistemas frágiles; además la situación evidencia que la aplicación normativa no siempre es efectiva, especialmente en embarcaciones pequeñas y tráfico local; la falta de recursos técnicos y humanos en los puertos secundarios limita la eficacia de la normativa de bioseguridad.

Los casos analizados reflejan que el régimen jurídico para el tráfico marítimo en Galápagos es insuficiente en su implementación práctica; pues si bien es cierto que existen avances significativos en la judicialización de delitos ambientales, en la planificación del turismo y en los sistemas de autorización; no es menos cierto que estos avances se ven limitados por debilidades estructurales, como: la falta de vigilancia proactiva, la escasa fiscalización técnica, la desconexión entre normas y capacidad institucional; y, la ausencia de actualización periódica de instrumentos de gestión.

Para superar estas limitaciones, es necesario fortalecer los mecanismos de control, dotar de mayor capacidad operativa a las instituciones involucradas, y promover una gobernanza marítima interinstitucional, participativa y basada en evidencia científica, conforme al principio de precaución y el enfoque ecosistémico.

3. CAPITULO III

3.1. Metodología

3.1.1. Método de la Investigación

La investigación utiliza un enfoque analítico, inductivo, deductivo y cualitativo:

Método analítico: A través del método analítico se estudian las normativas nacionales e internacionales que rigen el tráfico marítimo en las Galápagos, examinando su estructura, contenido y aplicación. Se analiza la legislación ecuatoriana relacionada con la navegación marítima, así como su implementación en la región de las Galápagos.

Método inductivo: A partir de la observación y análisis de casos específicos de aplicación del marco regulador en el tráfico marítimo en las Islas Galápagos, se extrae conclusiones generales sobre la eficacia y los efectos de estas normativas en la conservación y las actividades comerciales de la región.

Método deductivo: Este método se utiliza para aplicar los principios generales del derecho marítimo internacional, establecidos en instrumentos como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), a los casos particulares del tráfico marítimo en Galápagos. A partir de los postulados generales del derecho marítimo y ambiental, se analiza cómo el marco regulador protege el ecosistema y regula las actividades marítimas en el archipiélago.

Método cualitativo: La investigación se enfoca en el análisis cualitativo de la normativa legal, sentencias y decisiones administrativas que regulan el tráfico marítimo en las Islas Galápagos. Se busca interpretar el contenido y la implementación de estas normas para evaluar su efectividad en términos de protección ambiental y gestión económica.

3.1.2. Tipo de Investigación

Descriptiva y Explicativa.

Investigación descriptiva: Permite identificar y detallar las normativas vigentes que regulan el tráfico marítimo en las Islas Galápagos y su relación con el continente ecuatoriano, se busca describir las características del marco legal, su alcance, y las áreas que regula, así como sus limitaciones.

Investigación explicativa: Busca profundizar en la comprensión de las causas y efectos de la aplicación del marco regulador, explicando cómo estas normativas inciden en la conservación del ecosistema marino y en el desarrollo económico de la región, a través del tráfico marítimo entre las Islas Galápagos y el Ecuador continental.

3.1.3. Técnicas e Instrumentos de Investigación

La principal herramienta de investigación se centra en la revisión bibliográfica y documental, que incluye:

Revisión de normativa nacional e internacional: Se llevará a cabo una revisión exhaustiva de las leyes ecuatorianas relacionadas con el tráfico marítimo, como la Ley de Navegación y el Reglamento Especial para la Reserva Marina de Galápagos. También se analizarán convenios internacionales como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) y otros acuerdos relevantes para la protección ambiental y la navegación.

Estudio de informes y documentos oficiales: Se examinan informes de organismos nacionales como el Parque Nacional Galápagos y la Armada del Ecuador, así como de organizaciones internacionales como la Organización Marítima Internacional (OMI), para comprender cómo se implementan las normativas y cómo se supervisa el tráfico marítimo en la región.

Análisis de casos de estudio: Se utilizan ejemplos concretos de incidentes o situaciones relevantes que demuestren las limitaciones o alcances del marco regulador en las Galápagos, con el objetivo de ilustrar cómo se aplican las normativas en la práctica.

3.1.4. Criterio de Inclusión y Criterio de Exclusión

Criterio de Inclusión

Normativas Jurídicas Vigentes (Nacionales e Internacionales):

Se incluyen leyes y reglamentos ecuatorianos vigentes que regulen el tráfico marítimo en las Islas Galápagos, como la Ley Especial de Galápagos, el Código de Comercio y el Código Orgánico del Ambiente.

Se considerarán tratados y convenios internacionales ratificados por Ecuador, como el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) y el Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por los Buques (MARPOL).

Investigaciones y estudios académicos relevantes:

Se incluirán estudios y artículos científicos que analicen el impacto del tráfico marítimo en las Islas Galápagos, su relación con el ecosistema y las actividades continentales. Estos estudios deben ser actuales

3.1.5. Criterio de exclusión

Normativas obsoletas o derogadas:

Se excluyen leyes, reglamentos y normativas marítimas que hayan sido derogadas o reemplazadas por legislación más reciente, a menos que sea necesario mencionarlas en un contexto histórico específico.

Estudios académicos desactualizados:

Se excluyen investigaciones, artículos científicos y fuentes bibliográficas que tengan más de diez años de antigüedad, salvo que sean fundamentales para el marco teórico o contexto histórico del análisis.

Regulaciones o estudios no aplicables a las Islas Galápagos:

Se excluyen normativas o estudios relacionados con tráfico marítimo que no tengan una relación directa con las Islas Galápagos o el territorio marítimo ecuatoriano, para evitar análisis irrelevantes o fuera del contexto.

Localización geográfica del estudio: Isla San Cristóbal, Provincia de Galápagos, Ecuador.

4. CAPITULO IV

4.1.Resultados y Discusión

Resultados

Discusión

El presente estudio ha permitido constatar que el marco regulador que rige el tráfico marítimo en las Islas Galápagos se configura como un sistema normativo complejo, con fundamentos tanto en la legislación nacional como en tratados internacionales vinculantes, cuyo propósito es salvaguardar uno de los ecosistemas más frágiles del planeta. No obstante, si bien la estructura legal es, en esencia, sólida y coherente, la práctica revela importantes limitaciones operativas, técnicas y de articulación institucional que afectan su eficacia.

Uno de los hallazgos centrales es la tensión constante entre la conservación ambiental y la presión derivada de las actividades logísticas, turísticas y comerciales que sostienen la vida insular y su vínculo con el continente. Las disposiciones establecidas en la Ley Orgánica del Régimen Especial para la Provincia de Galápagos; así como, los reglamentos de bioseguridad y planes de manejo del Parque Nacional Galápagos, han sido esenciales para establecer restricciones operativas, controles de ingreso de embarcaciones y protocolos ambientales. Sin embargo, su aplicación efectiva se ve obstaculizada por debilidades como la fragmentación normativa, la superposición de competencias, y la limitada capacidad institucional para el control técnico y operativo, especialmente en lo que respecta a la fiscalización de embarcaciones menores y al tráfico interinsular (ABG, 2022).

La relación entre el archipiélago y el territorio continental ecuatoriano es otro componente crítico del análisis. Galápagos depende casi en su totalidad del tráfico

marítimo de abastecimiento desde puertos como Guayaquil y Manta, lo que implica una logística compleja y vulnerable. Si bien existen disposiciones regulatorias para este tránsito, el sistema presenta riesgos de descoordinación, insuficiencia en la infraestructura portuaria, y debilidad en los mecanismos de trazabilidad y bioseguridad, lo que ha favorecido incidentes como el ingreso de especies invasoras o fallos en la cadena de suministro (INEC, 2020; ABG, 2022).

Asimismo, el estudio de casos como el incidente del buque chino Fu Yuan Yu Leng 999 (2017) o el encallamiento del buque Floreana (2014), evidencia tanto los alcances del régimen especial en cuanto a sanción y respuesta jurídica, como las limitaciones materiales para ejercer vigilancia continua en un espacio marítimo extenso y complejo. La falta de inversión en tecnologías de monitoreo y control, sumada a una débil articulación interinstitucional, limita la capacidad del Estado para aplicar en forma preventiva y no solo reactiva las normas vigentes (PNMG, 2017).

En cuanto a la dimensión turística, se identificó que el crecimiento sostenido de embarcaciones y visitantes, sin una actualización adecuada de los planes de manejo y límites de carga turística, contraviene los principios de sostenibilidad y conservación ambiental consagrados en la normativa local e internacional. Esta omisión refleja una forma de inercia normativa que, sin ser ilegal per se, resulta perjudicial para la integridad ecológica del archipiélago.

Desde una perspectiva jurídica, el análisis permite concluir que la regulación del tráfico marítimo en Galápagos requiere no solo normas precisas, sino también instituciones fortalecidas, recursos técnicos suficientes y mecanismos eficaces de gobernanza cooperativa entre los niveles nacional, regional e insular. La integración jurídica con el continente, la planificación coordinada y la armonización normativa con

los instrumentos internacionales como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), el Convenio MARPOL y las directrices de la Organización Marítima Internacional (OMI) son condiciones indispensables para alcanzar una gestión integral y eficaz del tráfico marítimo (Molina del Pozo, 2021; OMI, 2021).

Finalmente, se destaca la necesidad de transitar hacia una visión de jurisdicción funcional y cooperación interinstitucional, que reconozca la singularidad del archipiélago, su vulnerabilidad ecológica y la necesidad de equilibrar el desarrollo económico con la protección ambiental. Esto solo será posible mediante una reforma regulatoria dinámica, respaldada por políticas públicas sostenidas, participación social y enfoque de gobernanza ambiental multinivel.

5. CAPÍTULO V

5.1. Conclusiones y Recomendaciones

5.1.1. Conclusiones

Respecto al análisis jurídico y doctrinario de la normativa de derecho marítimo ecuatoriano, se concluye que el Ecuador dispone de un marco legal especializado y coherente que reconoce la importancia estratégica y ecológica del tráfico marítimo en su territorio. Normas como la Ley Orgánica de Régimen Especial para la Provincia de Galápagos, el Código Orgánico del Ambiente y los convenios internacionales como la CONVEMAR y MARPOL son pilares fundamentales que permiten proteger el ecosistema marino, regular las operaciones portuarias y garantizar la soberanía marítima. Sin embargo, el estudio revela que, si bien la legislación es robusta en su formulación, su aplicación efectiva depende de la coordinación interinstitucional, del fortalecimiento operativo y del desarrollo de capacidades técnicas en las autoridades competentes.

En cuanto a las actividades del tráfico marítimo desarrolladas en las Islas Galápagos, se identificó una dinámica compleja y multidimensional que incluye transporte logístico interinsular, abastecimiento desde el continente, operaciones turísticas, pesqueras y científicas; estas actividades son vitales para la vida económica y social del archipiélago, pero también representan riesgos significativos para su frágil ecosistema.

Respecto al alcance del marco normativo aplicable en Galápagos, se concluye que, aunque existe una normativa especial con principios avanzados de conservación, bioseguridad y gestión sostenible del mar, su capacidad de incidir de forma efectiva en la realidad operativa aún es limitada; puesto que, persisten desafíos en materia de fiscalización, planificación integrada entre el continente y el archipiélago, y adecuación

normativa a las nuevas amenazas como el cambio climático y el turismo masivo. Por tanto, se recomienda impulsar reformas regulatorias periódicas, fortalecer los sistemas de monitoreo marítimo, promover una gobernanza ambiental multinivel y garantizar una gestión adaptativa del tráfico marítimo, que armonice las necesidades humanas con los límites ecológicos de las islas.

5.1.2. Recomendaciones

Fortalecer la capacidad operativa e institucional para la fiscalización del tráfico marítimo en Galápagos, mediante la inversión en sistemas de monitoreo satelital, tecnología de inspección remota y aumento de personal técnico especializado; esta acción permitirá ejercer un control más efectivo sobre las embarcaciones que ingresan, transitan y operan en el archipiélago, reduciendo los riesgos de contaminación, pesca ilegal y transporte de especies invasoras.

Actualizar de forma periódica y participativa los instrumentos de planificación del tráfico marítimo, como los planes de manejo turístico, logístico y ambiental, con base en evidencia científica, indicadores de carga ecológica y proyecciones de crecimiento. Es esencial que estos planes estén alineados con los principios de sostenibilidad y precaución establecidos en la LOREG, el Código Orgánico del Ambiente y los tratados internacionales vigentes.

Impulsar una mayor integración normativa y de planificación entre las autoridades insulares y continentales, mediante la creación de mecanismos jurídicos de coordinación interinstitucional que armonicen las competencias del Consejo de Gobierno de Galápagos, la Armada del Ecuador, el Parque Nacional Galápagos y otras entidades. Esta integración debe garantizar una gestión logística eficiente, ambientalmente responsable y respetuosa de los derechos de los habitantes del archipiélago.

BIBLIOGRAFÍA

ABG – Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena para Galápagos. (2020). Protocolo de bioseguridad para el transporte marítimo. Puerto Ayora: ABG.

Albornoz, M. (2021). Regulación ambiental y tráfico marítimo en áreas protegidas: El caso de las Islas Galápagos. Quito: Editorial Jurídica Ecuatoriana.

Ávila-Sánchez, J. M. (2016). El derecho del mar en el Ecuador: Retos y perspectivas en el contexto de la protección ambiental. *Revista Jurídica Ecuatoriana*, 32(1), 45-67.

Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Registro Oficial N.º 449, 20 de octubre de 2008.

Asamblea Nacional del Ecuador. (2015). Ley Orgánica de Régimen Especial para la Provincia de Galápagos (LOREG). Registro Oficial Suplemento N.º 520. <https://www.asambleanacional.gob.ec/es/leyes-aprobadas>

Autoridad de Bioseguridad para Galápagos (ABG). (2020). Protocolo de bioseguridad para el transporte marítimo. Puerto Ayora: ABG.

Contreras, P. (2015). Tráfico marítimo en las Islas Galápagos y su impacto en el ecosistema marino. *Revista de Derecho Ambiental y Marítimo*, 10(2), 89-110.

Fernández, J. (2019). Historia del tráfico marítimo en Galápagos y sus desafíos actuales. Guayaquil: Ediciones Marinas.

Gómez, P. (2019). Turismo y desarrollo sostenible en Galápagos: Una perspectiva regulatoria. Quito: Universidad Central del Ecuador.

Gómez, P., & Pérez, R. (2020). Protección del medio ambiente marino: Desafíos contemporáneos del derecho marítimo. Quito: Editorial Jurídica Ecuatoriana.

Gutiérrez, P. (2020). Desafíos del tráfico marítimo y la protección ambiental en América Latina. Lima: Editorial Andes.

Gutiérrez, R., & Pérez, S. (2018). El derecho marítimo en América Latina y su aplicación en zonas de protección ambiental. Bogotá: Fondo de Cultura Jurídica.

González, C. (2018). Galápagos: Historia de su integración territorial y desafíos contemporáneos. Editorial Jurídica del Ecuador.

Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). (2020). Estadísticas demográficas y de movilidad en la provincia de Galápagos. Quito: INEC.

Instituto Nacional Galápagos (INGALA). (2019). Gestión del transporte marítimo en Galápagos: Normativas y procedimientos vigentes. Puerto Ayora: INGALA.

Instituto Nacional Galápagos (INGALA). (2019). Lineamientos para el transporte marítimo en Galápagos. Puerto Ayora: INGALA.

Jiménez Gadea, M. (2022). El Derecho del Mar ante los desafíos del siglo XXI. *Revista Española de Derecho Internacional*, 74(1), 35–56.

<https://doi.org/10.55512/redint.74.1.2>

Mendieta-Pino, A. (2020). El Derecho Marítimo: Fundamentos, evolución y retos actuales. Editorial Jurídica Continental.

Molina del Pozo, C. (2021). La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar: Un tratado constitucional para los océanos. Editorial Universitaria.

Naciones Unidas. (1982). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_s.pdf

Organización Marítima Internacional (OMI). (2020). Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS). Londres: IMO Publishing.

Organización Marítima Internacional (OMI). (2021). Convenio MARPOL: Manual de aplicación ambiental. Londres: IMO Publishing.

Ortiz, R. (2017). Regulación de la navegación en áreas protegidas: El caso de las Islas Galápagos. *Revista de Derecho Marítimo y Protección del Medio Marino*, 14(3), 21-35.

Parque Nacional Galápagos (PNMG). (2017). Informe técnico sobre la captura del buque chino Fu Yuan Yu Leng 999. Puerto Ayora: Dirección del PNG.

Park, J. (2021). Sustainability Challenges of Marine Transportation in Island Ecosystems: The Case of Galápagos. *Marine Policy*, 129, 104541.

<https://doi.org/10.1016/j.marpol.2021.104541>

Paz-Ares Rodríguez, C. (2019). *Manual de Derecho Marítimo Internacional*. Valencia: Tirant lo Blanch.

Pérez-Rodas, F. (2014). El futuro del transporte marítimo en Ecuador y la sostenibilidad de las Islas Galápagos. *Universidad Andina Simón Bolívar*, 13(5), 111-130.

Perez, S. (2019). *Piratería y seguridad marítima en el derecho internacional*. Bogotá: Editorial Andina.

Rodríguez, C. (2020). La implementación de acuerdos internacionales en la protección marina de Galápagos. Quito: Ediciones Azul.

UNESCO. (2023). Patrimonio Mundial: Islas Galápagos.
<https://whc.unesco.org/es/list/1/>

Woram, C. (2017). Endangered Eden: Exploring the Galápagos Islands.
Sunstone Press.