



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y
POLITICAS**

CARRERA DE DERECHO

TEMA:

Resoluciones de Capitanía de Puertos y Jurado de Capitanes

AUTORA:

Vives Peláez, Joselin Andrea

**Trabajo de titulación previo a la obtención del grado de
ABOGADA DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA
REPÚBLICA DEL ECUADOR**

TUTOR:

VELEZ COELLO, JOSE MIGUEL

Guayaquil, Ecuador

19 de febrero del 2018



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS
SOCIALES Y POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO**

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación, fue realizado en su totalidad por **VIVES PELAEZ, JOSELIN ANDREA** como requerimiento para la obtención del Título de ABOGADA DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA.

TUTOR

f. _____

VELEZ COELLO, JOSE MIGUEL

DIRECTORA DE LA CARRERA

f. _____

LYNCH FERNANDEZ, MARÍA ISABEL

Guayaquil, a los 19 del mes de febrero del año 2018



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO**

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, Vives Peláez, Joselin Andrea

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación, **Resoluciones de Capitanía de Puertos y Jurado de Capitanes** previo a la obtención del Título de ABOGADA DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 19 del mes de febrero del año 2018

LA AUTORA

f. _____

Vives Peláez, Joselin Andrea



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO**

AUTORIZACIÓN

Yo, **Vives Peláez, Joselin Andrea**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la publicación en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, **Resoluciones de Capitanía de Puertos y Jurado de Capitanes**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 19 del mes de febrero del año 2018

LA AUTORA:

f. _____

Vives Peláez, Joselin Andrea

REPORTE URKUND

The screenshot shows the URKUND report interface. On the left, the document details are listed:

- Documento: [Tesis Andrea Vives FINAL.docx](#) (035849869)
- Presentado: 2018-02-22 20:05 (-05:00)
- Presentado por: maritza.reynoso.wright@gmail.com
- Recibido: maritza.reynoso.ucsg@analysis.urkund.com
- Mensaje: Tesis Andrea Vives Tutor Jose Miguel Velez. [Mostrar el mensaje completo](#)

On the right, the 'Lista de fuentes' (List of sources) is displayed with the following entries:

Categoría	Enlace/nombre de archivo
[Icon]	https://marequinoocial.wordpress.com/2016/01/15/el-derecho-mariti...
[Icon]	https://marequinoocial.wordpress.com/2016/01/18/el-derecho-mariti...

Below the sources, there are sections for 'Fuentes alternativas' and 'Fuentes no usadas'. At the bottom right, a navigation bar includes icons for home, back, forward, and search, along with buttons for 'Advertencias', 'Reiniciar', 'Exportar', and 'Compartir'. A status bar at the very bottom indicates '4% de estas 15 páginas, se componen de texto presente en 2 fuentes.'

EL AUTOR

TUTOR

f. _____

Vives Peláez, Joselin Andrea

f. _____

Vélez Coello, José Miguel

AGRADECIMIENTO

A mis padres, por tener paciencia infinita y celebrar cada triunfo a mi lado, este logro siempre será para ustedes.

A mi hermana, que es pilar fundamental de mi vida y mi verdadera amiga.

A mis mentores, Dra. Jessica Cisneros y Dr. Leonidas Villagran, dadores de conocimientos sin límite alguno.

GRACIAS

DEDICATORIA

A mis abuelitos, Rosa Intriago, Blanca Mendoza y José Vives. Espero enorgullecerlos a lo largo de mi vida.



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO**

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

JOSE MIGUEL, GARCIA BAQUERIZO

DECANO

f. _____

MARITZA GINETTE, REYNOSO DE WRIGHT

COORDINADOR DEL ÁREA

f. _____

IRENE ALEXANDRA, VALENCIA BALLADARES

OPONENTE



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

CALIFICACIÓN

Facultad: Jurisprudencia
Carrera: Derecho
Periodo: UTE B-2018
Fecha: Febrero, 19 del 2018.

ACTA DE INFORME PARCIAL

El abajo firmante, docente tutor del Trabajo de Titulación denominado, **“Resoluciones de Capitanía de Puertos y Jurado de Capitanes”** elaborado por el estudiante **JOSELINE ANDREA VIVES PELAEZ**, certifica que durante el proceso de acompañamiento el estudiante ha obtenido la calificación de **DIEZ (10)**, lo cual lo califica como ***APTO PARA LA SUSTENTACIÓN.***

Ab. José Miguel, Vélez Coello
PROFESOR TITULAR - TUTOR

ÍNDICE

TEMA.....	1
CERTIFICACIÓN.....	2
DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD	3
RESUMEN	XI
ABSTRACT.....	XII
1. INTRODUCCIÓN: Historia del derecho Marítimo	13
2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS	14
2.1 Antecedentes Ámbito Global	14
2.2 Antecedentes Históricos ámbito Nacional	16
3. Constitución de la República del Ecuador 2008.....	18
3.1 El debido proceso.....	20
3.2 Dualidad en las normas	22
4. Competencias del Capitán de Puerto conforme al Código de Policía Marítima.....	22
4.1 Actividad Procesal Técnica-Marítima Comparada en legislaciones Internacionales	25
4.1.1 Modelo utilizado en Colombia, Chile y Perú:	25
4.1.2 Modelo utilizado en Venezuela:.....	25
4.1.3 Modelo utilizado en Panamá.....	26
5. Evidencia de fallas en el sistema Ecuatoriano en referencia a las decisiones emitidas por las Capitanías de Puertos y Jurado De Capitanes.	27
6. PROPUESTA.....	30
7. CONCLUSIÓN.....	31
Referencias.....	32

RESUMEN

En el desarrollo del derecho marítimo Ecuatoriano la temática enfocada en nuestra investigación podemos recalcar situaciones puntuales que nos llama la atención en las experiencias recabadas en el ejercicio de esta rama del derecho, como punto principal podemos mencionar a breves rasgos la evolución de las figuras del capitán del puerto y el jurado de capitanes de manera global, y luego aterrizando en nuestra realidad nacional mencionaremos y explicaremos la separación de poderes que debe existir en las decisiones emitidas sobre los procesos que son conocidos por Jurado de Capitanes, si bien es cierto que con la Constitución del 2008 se les quita jurisdicción a estas figuras y se les impone tácitamente el carácter administrativo de la decisión, ahora solo pueden conocer la responsabilidad técnica-profesional de los asuntos, dejando a la deriva el verdadero alcance de las decisiones de este Jurado. Con las normas vigentes en el Ecuador se presenta claramente un dilema jurídico en el cual aquellas personas que se sienten afectadas por decisiones o resoluciones emitidas por los órganos arriba mencionados no pueden alcanzar un pleno desarrollo en el debido proceso de sus expedientes y los recursos que se pueden interponer en los mismos, puesto que las normas expedidas se prestan a confusión y dejan vacíos legales para el alcance de una justicia oportuna.

PALABRAS CLAVE: Capitanes, Puerto, Marítimo, Jurado, Separación, Poderes, Unidad, Jurisdiccional.

ABSTRACT

In the development of the Ecuadorian maritime law the subject focused on our research we can emphasize specific situations that draws our attention in the experiences collected in the exercise of this area of law, as a main point we can mention briefly the global evolution of the figures of the Harbor Master and the Jury of Captains, and landing in our national reality we will mention and explain the separation of powers that must exist in the decisions issued on the processes that are known by the Jury of Captains, although it is true that with The Constitution of 2008 removes jurisdiction from these figures and tacitly imposes the administrative nature of the decision, now they can only know the technical-professional responsibility of the cases, leaving to the drift the true scope of the decisions of this Jury. With the current regulations in Ecuador, there is a clear legal dilemma in which those who feel affected by decisions or resolutions issued by this institutions cannot reach a full development in the due process of their files and the resources that they can interpose in them, since the rules issued are confusing and leave legal gaps for the reach of a timely justice.

KEY WORDS: Harbor, Master, Port, Maritime, Jury, Separation, Powers, Unit, Jurisdictional.

1. INTRODUCCIÓN: Historia del derecho Marítimo

Dentro de las exigencias estructurales y materiales que presenta el mundo en el transporte y el comercio marítimo, se ha presentado como respuesta dentro del desarrollo de la actividad marítima el Derecho Marítimo.

Este tradicionalmente regulado por los Códigos de Comercio e influenciado por las leyes y convenciones en las que el país interesado ha sido parte.

Estas normas reguladoras del ámbito navegatorio y del transporte por mar, se han visto influenciadas por dos factores determinantes en la historia: La organización económica de la industria navegatoria y las condiciones técnicas del ejercicio de la navegación.

Puesto que el Derecho Marítimo es un ente dinámico, variable y cambiante al pasar del tiempo, debemos rescatar que este tiene su origen en la Edad Media, en donde su auge fue ininterrumpido y demandaba soluciones jurídicas que las normas heredadas de la antigüedad no le podían dar. Por esta razón el derecho marítimo se empieza a perfilar en distinción de las otras ramas del derecho y de la legislación terrestre, la cual se encontraba mejor delimitada y mucho más organizada, y comienza a resaltar con perfiles propios.

Dentro de la edad moderna los cambios en ámbitos económico, tecnológico y político determinan la evolución del Derecho Marítimo con la llegada del comercio en India. Esta época fue conocida por la intervención de los poderes públicos en el sector marítimo, con la finalidad de crear y fomentar la armada y la marina mercante, un rasgo marcado es la nacionalización que la caracterizaba en este punto de la historia y el giro que dio con su respectiva evolución que se trata de la transformación del derecho del comercio marítimo, plasmado en el Code de Commerce francés y posteriormente en casi todo los códigos de comercios que siguen la línea de codificación comercial napoleónica, esto podemos denominar derecho marítimo privado ya que solo toma como base el transporte comercial marítimo, dejando a un lado los aspectos relacionados con el tráfico.

2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

2.1 Antecedentes Ámbito Global

LAS CORTES DEL ALMIRANTAZGO EN EUROPA

El almirantazgo británico fue creado en el año 1360 con la finalidad de que existiera jurisdicción para cuestiones de orden disciplinario, casos de piratería y sobre cuestiones mercantiles y navieras, la Marina Real Británica era la responsable de este departamento de carácter gubernamental, en su origen presidido por una sola persona llamado Lord High Admiral, título que era otorgado en comisión y ejercido por el Consejo del Almirantazgo, este consejo conformado por personas letradas, guerreros y conocidos por brindar sus servicios en el ejército. Esta figura de las Cortes del Almirantazgo fue usada por la mayoría de países con gran actividad marítima-mercantil, los cuales querían tener un tipo de orden en cuanto a las situaciones varias que se dan en el ejercicio de su actividad navegatoria. Otros países que contaban con las cortes del Almirantazgo eran: Gran Bretaña, Reino Unido, Francia y España.

Las cortes del Almirantazgo como toda figura jurídica con el transcurso del tiempo fue criticada y puesta en observación por los demás países que se veían de una forma u otra, no protegidos por la estructura u organización de esas instituciones, que diferían en el nombre de cada país que lo adoptaba. Como consecuencia de estos desacuerdos con la institución en Francia en el año 1681 se crea la Ordenanza de la marina francesa con el objetivo de normar y estructurar la actividad mercantil marítima, en respuesta de la alta actividad que se daba en la época. Este texto para Francia significa la unión y homogenización del derecho comercial marítimo de naturaleza pública en su territorio, esta ordenanza fue de carácter terminante en cuanto a la existencia de un derecho marítimo común a cada uno de los ámbitos de Europa y con esto se origina la fragmentación de este derecho que trasciende naciones y se convierte en múltiples derechos comerciales marítimos nacionales.

El creador de esta nueva propuesta fue Jean-Baptiste Colbert, convencido que para Francia era necesaria que se tenga una administración marítima que propicie el crecimiento mercantil y se lo redacte en un único texto, pero los británicos

salieron en defensa de su almirantazgo, institución que fue conservada por la monarquía de los países que hacían uso de la misma.

Con el paso del tiempo la corte del almirantazgo de Inglaterra desaparece y pasa a la función judicial Inglesa y como lo veníamos mencionando en la parte superior de nuestro desarrollo, podemos darnos cuenta que el Almirantazgo en Francia fue criticada por pensadores y juristas Franceses, que estaban convencidos que esa no era la manera apropiada de llevar un verdadero desarrollo de justicia y estructura de administración para la actividad marítima mercantil, por esta razón pasa a crearse la Ordenanza de la Marina, ordenanza que llevaría de manera distinta los textos legales con cobertura jurídica para potenciar de una manera diferente al país que hiciera uso de esta, en este caso Francia.

Dentro de este Almirantazgo mencionaremos roles importantes inmersos en esta figura jurídica que nos llevan a conocer un poco más del origen y el rol del Jurado de Capitanes que actualmente mantiene el Ecuador como medida aplicativa de justicia en situaciones que provoca el desarrollo del derecho marítimo en el Ecuador.

Uno de los roles importantes que podemos destacar del Almirantazgo de Francia es su *Almirante*, que era un puesto de gran peso en la Corona. Este cargo estaba delimitado para el desarrollo de sus competencias y atribuciones recibidas en el definido marco jurídico. Esta labor comprende el conocer todos hechos, delitos y contratos relativos a la guerra, al comercio y a la pesca. Para el correcto desempeño de su designación se facilita otorgar nombramiento a tenientes, procuradores, abogados y otros oficiales en los puertos principales del reino, pero con un gran aporte a la estructura jurídica de la institución, que es el tribunal central del Almirantazgo el cual estaba encabezado por el almirante y por oficiales designados para la ayuda de sus labores jurisdiccionales.

2.2 Antecedentes Históricos ámbito Nacional

Centrándonos en nuestra realidad nacional, y dentro de la historia Ecuatoriana es importante reconocer el hecho de que Los españoles consideraban de vital importancia el puerto de Guayaquil pero no fue hasta la mitad del siglo XVIII, que se determinó formalmente por la corona la importancia de este territorio, que se encuentra destacado en el documento Crónicas de Guayaquil, en el que se puede leer, textualmente que:

“Por disposición real, en el Consejo de Indias celebrado el 12 de febrero de 1761 se acordó redactar la minuta de la Real Cédula en la que se pedía al virrey de Santa Fe, Pedro Mesía de la Cerda, los nuevos informes y todo lo acordado en beneficio de la ciudad-puerto: pero sin hacerle saber hasta más tarde la decisión del rey de elevar a la categoría de Gobernación Militar a la tan postergada Guayaquil. Puerto y astillero, “que a pesar del título pomposo de gobernadores que usaban sus corregidores, era un humilde corregimiento, pese a toda su reconocida importancia e inmejorable condición en el Mar del Sur”. (Gómez, 2012)

Remontándonos a la época arriba mencionada, dentro de nuestras investigaciones realizadas podemos mencionar que la Autoridad Marítima la ejerció como primer sujeto activo el Corregidor de Guayaquil y luego el Gobernador, siendo estos los encargados de registrar las naves que ingresaban y zarpaban del puerto, de la misma manera los documentos de la historia ecuatoriana nos hacen saber que a mitad del siglo XVIII:

“La Real Armada española se estableció en el Callao y asumió esas funciones, asignando unidades y creando la Capitanía de Puerto del Callao y la Real Academia de Náutica de Lima; el Departamento Marítimo del Callao, con capitanías de puerto subordinadas en Valparaíso, Concepción y Guayaquil”. (Achecho, citado en Pazmiño, 2015, p.2)

De esta manera nos permite conocer que para el final del siglo XVIII, Guayaquil, contaba con Capitanía del Puerto, que hasta la actualidad cumple la función de Autoridad Marítima.

Dentro de nuestra legislación moderna, en 1910, en el mandato del General Eloy Alfaro se expide el "Reglamento de Policía Marítima" con un grupo de disposiciones de carácter marítimo-administrativo, las cuales serían remplazadas por el Código de Policía Marítima; en el año 1960 se expide finalmente el Código de Policía Marítima como norma con más trascendencia en el medio marítimo. En 1951, el 25 de enero, se crea la Dirección General de la Marina Mercante conocida anteriormente como "Inspección de la Marina Mercante" institución que fue cambiando y en finalmente en 1972 se la denomina Dirección General de Marina Mercante y del Litoral, DIGMER, en concordancia como la Ley General de Transporte Marítimo y Fluvial, que le designaba facultades y competencias de Autoridad Marítima y Portuaria Nacional, el nacimiento de esta ley otorga mayor seguridad y fuerza para el accionar de institución, porque de esta manera figuramos ante organismos internacionales, como la Organización Marítima Internacional (OMI), la comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM), etc.; posterior a esto se emiten resoluciones y normativas con relación a los ámbitos de seguridad de la vida humana en el mar, seguridad de navegación, prevención de la contaminación marino-costera y además regulaciones en el sistema portuario nacional y de transporte marítimo y fluvial, toda esta normativa emitida por la DIGMER Y DIRNEA ayudo al control de estas actividades antes mencionadas.

Conociendo estos antecedentes podemos asegurar que el marco jurídico emitido para el ejercicio pleno de la Autoridad Marítima Nacional, fue desarrollado con la finalidad de brindar un sistema integrado de gestión, administración, control y vigilancia de las actividades marítimas y fluviales tratando que se den en un ambiente eficiente, lo cual dentro de la investigación realizada, la experiencia adquirida en el ejercicio de la profesión y con los casos que he percibido dentro de mi ámbito laboral, puedo concluir que, a pesar de que se quiso asegurar un ambiente estructural y eficiente, esto hasta la actualidad no ha sido logrado, por esta razón a través de este trabajo investigativo llegaremos a develar ciertas falencias de su estructura normativa y proponer ciertas modificaciones a la normativa mejor el sistema integral de derecho marítimo en Ecuador.

3. Constitución de la República del Ecuador 2008

Como enfoque principal dentro de nuestro análisis debemos mencionar que luego de conocer que antes existía en las Capitanía de Puerto las Cortes de Justicia Militar y que con la creación de la nueva Constitución de la República del 2008, la institución como tal desaparece como consecuencia de lo que se establece en su artículo 168, numeral 3 que textualmente indica lo siguiente:

“En virtud de la unidad jurisdiccional, ninguna autoridad de las demás funciones del Estado podrá desempeñar funciones de administración de justicia ordinaria, sin perjuicio de las potestades jurisdiccionales reconocidas por la Constitución” (Congreso Nacional, 2008, p. 62).

Este numeral expresa claramente lo que se conoce como el principio de “Unidad Jurisdiccional” pero para entender plenamente de lo que se trata este principio y por qué razón debemos mencionarlo en la siguiente investigación, en primera instancia mencionaremos a breves rasgos lo que se conoce como la potestad pública que ha sido definida por Zavala como:

“[...] el poder otorgado por el ordenamiento jurídico, de crear e imponer situaciones jurídicas a un sujeto o a un círculo de sujetos que quedan obligados, sin requerimiento de su consentimiento” (Zavala, n.f., pág. 131).

En concordancia con lo que establece nuestra Constitución, el Poder Judicial es quien ejerce la “potestad jurisdiccional”, y esta antes mencionada se la da a través de las diferentes resoluciones y sentencias emitidas por los jueces y tribunales de la República; sin embargo, existe la potestad pública, la cual se manifiesta a través de “actos administrativos”, que están definidos por Gordillo de la siguiente manera como:

“Declaraciones jurídicas y unilaterales, realizadas en ejercicio de la función administrativa, que producen efectos jurídico subjetivos e inmediatos” (Granja, 1999, pág. 297).

Y de acuerdo a lo mencionado por Dr. Zavala Egas, en el principio de unidad jurisdiccional esta contenido el subprincipio de exclusividad, de modo que la

legislación nos indica que dicha potestad jurisdiccional no puede ser atribuible a otro órgano que no esté integrado en el poder Judicial; esta afirmación no implica que la administración pública no pueda ejercer el derecho en casos que afecten derechos subjetivos, pero siempre que las decisiones puedan ser conocidas ante los órganos del poder judicial competentes.

Como característica fundamental debemos resaltar que el Capitán de Puerto de acuerdo a lo indicado en el Código de Policía Marítima, es considerado como “Juez de Contravenciones”; y le confiere la facultad de conceder multas por infracción a la normativa vigente, imposición de prisión y, en concordancia con el Reglamento a la Actividad Marítima, también podrán solicitar la suspensión temporal e incluso definitiva de la vigencia de la matrícula a la Dirección General de la Marina Mercante, y de esta manera ejerciendo “potestad pública” por medio de los “actos administrativos”.

De esta manera podemos señalar que el principio de unidad jurisdiccional, establecido la Constitución del 2008, nos lleva a pensar que los jueces de contravenciones deben formar parte necesariamente de la Función Judicial, y una de las facultades del Capitán de Puerto es la de restringir libertad a las personas que se encuentran establecidas en el CPM, pero de igual manera tiene actualmente un límite, y como consecuencia las Capitanías del Puerto no están emitiendo ninguna resolución donde tenga por objeto la privación de libertad. Sin embargo al dictar estas resoluciones con carácter de “actos administrativos” vulneran de forma directa los derechos de los afectados puesto que en nuestra normativa existe un vacío legal donde se siente claramente que no está definido el órgano que se debe encargar de la revisión de dichas resoluciones que son emitidas por la Capitanía del Puerto o por el Jurado de Capitanes, y al causar inconformidad en los procesados estos no tienen la opción de recurrir a la revisión de dicha resolución, con lo que claramente vulnera el derecho de impugnación procesal y el principio del debido proceso, estipulados en el Código Integral Penal y en la Constitución.

3.1 El debido proceso

Una de las garantías básicas dentro de los procesos de justicia es el principio del debido proceso, para tener un enfoque más amplio de este principio queríamos mencionarlo en nuestra investigación puesto que a nuestra consideración este principio se ve vulnerado en la falta de aplicación en las resoluciones del Capitán de Puerto y del Jurado de capitanes, para conocer que es este principio y en que se basa citaremos al Jurista Cabanellas y este indica sobre el debido proceso lo siguiente:

“Es el cumplimiento con los requisitos constitucionales en materia de procedimiento, por ejemplo en cuanto a posibilidad de defensa y producción de pruebas” (Cortez, 2008).

Por lo arriba mencionado se podría afirmar que este debido proceso constituye la parte medular dentro de los procedimientos jurídicos, en el que los funcionarios de Estado tienen mucha amplitud al decidir sobre asuntos relacionados a cualquier ámbito en los que se vulnere algún tipo de garantía o derecho constitucional, pero existen las debidas precauciones en el sistema jurídico para que estos abusos se eviten, esto se conocería y se conceptualizaría como un Estado de Derechos.

El estado de derechos según Cortez C es el siguiente:

“[...] aquel donde imperan las normas jurídicas legalmente establecidas y todos se someten y las acatan fielmente, es decir, el Estado de Derecho es el establecido en una sociedad civilizada y políticamente organizada, única y exclusivamente a través de un sistema jurídico válidamente instituido. Son las normas jurídicas las que reinan y rigen; por lo tanto, las arbitrariedades y el abuso, en cualquiera de sus formas, no tiene cabida”. (Cortez, 2008, pág. 17)

Para asegurar el debido proceso el Estado Ecuatoriano ha creado un sinnúmero de garantías constitucionales que deben converger en un proceso judicial, enfocándonos en nuestra investigación presentamos uno de los principales problemas de las Capitanías y este se muestra en la falta de asesoramiento jurídico

que existen en las capitanías de menor rango a la hora de emitir resoluciones, y es que este asesoramiento solo lo tienen las Capitanías de mayor rango (Dirección Regional), las de menor rango dependen del asesor jurídico regional.

Entonces luego de mencionar esta problemática podemos recalcar que el trabajo realizado por los asesores jurídicos de las direcciones regionales esta sobrecargado puesto que además de realizar el trabajo que le compete en sus direcciones, se le suma el trabajo de las direcciones menores y esto acarrea a errores que van en contra del debido proceso, como lo es la falta de motivación en las resoluciones tanto en las Capitanías del Puerto como por el Jurado de Capitanes, la falta de notificación tanto de los informes periciales, como los de dictámenes fiscales. Debemos mencionar que en la actualidad las contravenciones marítimas o de responsabilidad técnica no tienen recurso al cual acudir en las apelaciones del Capitán de Puerto o el Jurado de Capitanes debido a la inexistencia de la figura jurídica que remplace la derogada Corte de Justicia Militar, y el Decreto 1087 el cual causa confusión al no designar institución alguna para que asuma la facultad.

3.2 Dualidad en las normas

Entonces el problema se encuentra en la dualidad de las normas, ya que en el Código de Policía Marítima se le otorga jurisdicción y competencia para que el Capitán de Puerto resuelva y sancione los procesos que sean de carácter contravencional, y de la misma manera se le otorga de manera conjunta al Jurado de Capitanes el establecimiento de responsabilidades de carácter técnico-administrativas que han sido derivadas de los accidentes marítimos, entonces la Constitución y el Código Orgánico de la Función Judicial nos establece el principio de “Unidad Jurisdiccional”, situación que nos contrapone a los principios constitucionales establecidos.

Por lo antes mencionado, nuestro enfoque investigativo tiene por objetivo conocer la problemática presentada en las Capitanías del Puerto en referencia a las actividades procesales técnicas marítimas enmarcadas en Ecuador. También haremos breves comparaciones legislativas con otros países para conocer el manejo de esta situación.

Para entender de mejor manera este conflicto existente en nuestros procesos marítimos comenzaremos enunciando las competencias del Capitán del Puerto

4. Competencias del Capitán de Puerto conforme al Código de Policía Marítima.

El Código de Policía Marítima, CPM, en el Art. 20 indica lo siguiente:

“El Capitán de Puerto tiene competencia para conocer y fallar en todas las causas iniciadas por las contravenciones comunes de Policía, y las de Policía Marítima que se cometan por cualquier persona dentro de los límites jurisdiccionales de la respectiva Capitanía de Puerto; y en los accidentes o siniestros ocurridos entre embarcaciones menores de cincuenta toneladas, en los casos en que no hubiere ocurrido pérdida de vidas humanas. El procedimiento estará arreglado en lo posible a la Sección III del Libro V del Código de Procedimiento Penal común.

Intervendrán el secretario, el oficial ayudante, funcionario o empleado que le siga en jerarquía de la respectiva capitanía de puerto”.
(Congreso Nacional, 2015, p.3)

Basándonos en las normas arriba mencionadas, la competencia emitida se basaría en la ley, lo que le daría la facultad para resolver los procesos de contravenciones marítimas y el proceso estaría plasmado en el ahora derogado Código de Procedimiento Penal.

En las situaciones de accidentes marítimos, el código referente nos indica lo siguiente en su Art. 21:

“El Jurado de Capitanes será competente para fallar en todas las causas instruidas ante las capitanías de puerto por accidentes o siniestros marítimos que hayan ocurrido en las aguas territoriales o a bordo de naves de la marina mercante nacional en alta mar, y que no corresponda fallar al Capitán de Puerto, según el artículo anterior”. (Congreso Nacional, 2015, p.3).

Y de la misma manera en su Art. 23 expresa:

“[...] las resoluciones del Jurado de Capitanes se limitarán a establecer la responsabilidad o irresponsabilidad técnica profesional del indiciado...” (Congreso Nacional, 2015, p.4).

Por lo que nos indica que tanto el Jurado de Capitanes, como el Capitán de Puerto, asumen competencia para resolver responsabilidad en los siniestros marítimos. Estas resoluciones son empleadas para procesos posteriores como el pago de seguros y las determinaciones de responsabilidad civil y penal, las cuales ingresan a la jurisdicción respectiva de las capitanías.

Por lo consiguiente este precepto nos indicaría que la Capitanía verificaría el cumplimiento de las normas del Estado buscando el bien común en los espacios marítimos, por lo que se le concede autoridad para que con coerción de manera proporcional haga cumplir estas normas, con lo que podríamos hacer un símil con la Policía Nacional en ámbito terrestre.

Para que el Capitán de Puerto cumpla de forma eficiente su misión el Art. 73 Lit. a) del CPM e indica lo siguiente:

“Conocer de todo acto que se ejecute dentro de los límites de su jurisdicción, o intervenir en él, según el caso. Toda autoridad o entidad que deba hacer cumplir una ley, reglamento u ordenanza a bordo de las embarcaciones mercantes en las playas, muelle o embarcaderos, lo hará previo conocimiento del respectivo Capitán de Puerto”. (Congreso Nacional, 2015, p.6)

Este enunciado indica que el Capitán de Puerto sería el nexo para el cumplimiento de cualquier ley dentro de su jurisdicción; también este se ve obligado a verificar el cumplimiento de todas las normas dentro de su área de jurisdicción, y no tan solo las que mencione directamente el mismo Código.

Y como podemos destacar luego de mencionar las competencias y facultades del Capitán de Puerto se entendería que la jurisdicción recaería en él, en la ejecución de todas las actividades que se refieren al mundo marítimo claramente respetando los límites de su área en la cual sería responsable para el debido cumplimiento de las funciones indicadas en el CPM, que el Estado Ecuatoriano considera ley.

Como ejemplificación mencionaremos los procesos en los cuales el Capitán de Puerto toma el lugar de Juez:

- *Informaciones Sumarias para el caso de siniestros marítimos.*
- *Expedientes contravencionales.*
- *Actuación del Capitán de Puerto como Juez de Conciliación.*

4.1 Actividad Procesal Técnica-Marítima Comparada en legislaciones Internacionales

Para tener una visión más amplia de la competencia de los Capitanes de Puerto a lo largo de las regiones que cuentan con una Capitanía del Puerto haremos una breve reseña del sistema utilizado en otros países.

4.1.1 Modelo utilizado en Colombia, Chile y Perú:

Las Autoridades Marítimas de Colombia se enmarcan en la Dirección General Marítima, DIMAR; mientras que en Chile se la conoce como la Dirección General del Territorio Marítimo, DIRECTEMAR; y en Perú, es la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, DICAPI.

Dentro de los tres países mencionamos debemos mencionar que todas estas instituciones están a cargo de la Fuerza Naval de cada País, y son LOS CAPITANES DE PUERTO quienes tienen la jurisdicción en cada una de las situaciones que se presentaren a lo largo del desarrollo de la actividad marítima, muy parecido a nuestra legislación antes de que entre en vigencia la Constitución de la República del año 2008 y se emita el decreto 1111 en el cual se crea la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

Es de suma importancia destacar que en ninguno de los países arriba mencionados existen normas constitucionales que se contrapongan a las normas que regulan la actividad marítima.

4.1.2 Modelo utilizado en Venezuela:

En esta país existe la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, la cual faculta de “jurisdicción especial acuática” a tres Tribunales Superiores Marítimos y cinco Tribunales de Primera Instancia Marítimos; los cuales estaban constituidos por civiles los cuales debían poseer ciertos requisitos, estos eran los encargados de realizar la justicia en ámbito marítimo en el país mencionado, y de manera muy acertada las personas que serían seleccionadas dentro de los que estuvieran aptos para ejercer función de juez, debían ostentar a título de abogados y tener amplio conocimiento en la parte marítima, requisito que en nuestra investigación nos parece

muy adecuada en cuanto a la visión de una justicia oportuna y eficiente en relación a las personas que se sienten afectadas o vulneradas en cuanto a sus derechos, y para formar parte de los Tribunales Superiores, estos candidatos deberán contar con 10 años en su ejercicio profesional como abogados o ser docente universitario en esta rama del Derecho.

4.1.3 Modelo utilizado en Panamá.

En este país al contar con una flota de buques de gran trascendencia e importancia, tanto en el tráfico interno como externo, es de gran necesidad para nosotros en la realización de este estudio conocer su modelo de administración con el que se cuenta para ejercer justicia. La norma utilizada en este territorio es la Ley de Tribunales Marítimos y Normas de Procedimiento Marítimo del 08 de marzo de 1982 y sus modificaciones, adiciones y supresiones adoptadas por las Leyes No. 11 del 23 de mayo de 1986 y No. 12 del 23 de enero del 2009; en este cuerpo normativo, existe el establecimiento de la administración de justicia Marítima la que se verá expresada en los Tribunales Marítimos, el Tribunal de Apelaciones Marítimas y los Tribunales de Arbitraje Marítimo.

Los jueces escogidos para ser parte de estos tribunales son nombrados por Corte Suprema de Justicia conforme las reglas referentes de la carrera judicial, y en concordancia con lo establecido en esta norma los Tribunales Marítimos tendrán competencia privativa en lo referente en actos de comercio, transporte y tráfico del mar, todas estas actividades ocurridas en territorio de la República de Panamá, en mar territorial, en sus aguas que sean navegables, en ríos y en las del Canal de Panamá.

5. Evidencia de fallas en el sistema Ecuatoriano en referencia a las decisiones emitidas por las Capitanías de Puertos y Jurado De Capitanes.

Remitiéndonos al Código de Policía Marítima de 1960 en la que se estipula un rápido y ágil proceso de investigación en los casos de incidentes marítimos, incluyendo colisiones. Dependiendo de las características que el caso presente lo conoce El Capitán de Puerto O el Jurado de Capitanes. Y como principio general reconocido en nuestra constitución como antes ya lo habíamos mencionado toda decisión emitidas por autoridad competente puede ser sujeto de apelación y en concordancia con el CPM las resoluciones emitidas por el Jurado de capitanes necesitan elevarse a consulta a corte nacional.

Dentro de las demandas civiles en el régimen de pago de daños estas decisiones emitidas por el Jurado de Capitanes son consideradas como evidencia, y para nosotros este tipo resoluciones son vinculantes para casos de menor rango de acuerdo con el Código de Policía Marítima.

Pero de la misma manera desde el conocimiento del proceso hasta una posible resolución, las autoridades pueden tardarse más de 8 meses como se puede evidenciar en el caso *Em Hydra* (2016), que en el ámbito profesional nos tocó presenciar, este incidente ocurrió el 24 de febrero del 2016, y el Jurado de Capitanes emitió resolución recién para el 27 de Octubre del 2016.

Podemos de esta manera mencionar otros casos similares como el de la colisión del *Mv Paula Schulte*, incidente el cual ocurrió el 15 de Septiembre del 2013 y el Jurado de Capitanes emite su resolución el 28 de Julio de 2016 en donde se declara la responsabilidad del Capitán de la embarcación MV Paula Schulte al colisionar con un muelle. Esto nos da una idea del retardo de la justicia que existe en nuestro sistema judicial en el ámbito jurídico-marítimo.

Como otro tema adicional al retardo de la justicia en la emisión de resoluciones, podemos recalcar de manera enfática nuestra problemática más alarmante, esta es como ya mencionamos anteriormente la falta de jurisdicción y la perdida de sus facultades de las capitanías de puerto y jurado de capitanes bajo el

principio de separación de poderes establecido en la actual Constitución del 2008. Para ser más gráficos en estas premisas lo que enuncia la constitución es que estas instituciones no son parte del sistema judicial, y sus resoluciones son netamente administrativas, puesto que en relación al Capitán de Puerto la persona que es designada para cumplir estas funciones es un oficial de la Armada de Ecuador y en relación al Jurado de Capitanes es un tribunal compuesto por civiles y militares que han sido designadas por el comandante local impuesto para cada caso.

Estas resoluciones no son válidas como decisiones judiciales y se entendería de carácter administrativo o disciplinario. Luego de este impacto emanado por nuestra actual Constitución estas resoluciones solo pueden ser consideradas como opiniones administrativas y no como decisiones judiciales, como lo era antes en la constitución de 1998. Por lo siguiente es necesario entender que el reclamante solo tiene una opinión administrativa y no una decisión judicial vinculante, lo cual afectaría de gran manera el ejercicio de su actividad en caso de sufrir algún tipo de percance.

Todo esto como resultado de la abolición de los Tribunales Militares en nuestra constitución vigente, puesto que se declara que todas las decisiones con carácter judicial debían provenir del poder judicial.

En la Constitución de 1998 las apelaciones y revisiones eran parte de los deberes y funciones que realizaban el tribunal de Justicia Militar, y este era un organismos no dependiente del poder judicial, luego de la actual constitución se designó a la Corte Nacional para que conociera estos casos y emitirá decisiones en relación a los mismos, pero la Corte se ha pronunciado de manera diversa en cuanto a esta designación, las cuales han generado incertidumbre y confusión. Entonces tenemos autoridad competente para conocer sobre casos, pero sin la jurisdicción adjudicada con la capacidad de decidir sobre apelaciones y revisiones. Cuando existe una apelación en cierto caso específico o una revisión pendiente, esta no puede ser considerada como una resolución final, puesto que esto sería inconcebible en un sistema de justicia adecuado y eficaz.

Como anexo presentaremos el caso de MV Paula Schulte donde el Presidente de la Corte Nacional con fecha 30 de marzo del 2017 devuelve el archivo al Capitán de Puerto donde específicamente recalca que él no posee

jurisdicción en el caso. Desde la fecha de inicio del caso han pasado más de 3 años y la revisión del expediente sigue pendiente, basándonos en el Código de Policía Marítima no existe antecedente que nos lleve a pensar que el juicio emitido por el Jurado de Capitanes haya sido ratificado en concordancia con la ley y por lo tanto sea vinculante.

En la tesis presentada por el Dr. Leonidas Villagran en la World Maritime University, encontramos un dato interesante al mencionar un documento en el cual reafirma la problemática presentada en este trabajo de investigación, donde indica la preocupación del Director Nacional de Espacios Acuáticos en Ecuador (DIRNEA) en la que se comunica con el Comandante de la Marina, con fecha del 11 de marzo de 2016, donde claramente expresa que hay una autoridad actual para decidir sobre los casos de apelación y que hay una necesidad de resolver esta situación a través de una decisión del Consejo Nacional de la Judicatura, para confirmar la jurisdicción del Capitán de Puerto y el Jurado de Capitanes en los procedimientos de investigación y para establecer la jurisdicción de los jueces civiles en las apelaciones.

Estas resoluciones por lo tanto parecen un tanto inciertas si es que se busca tener las mismas como evidencias en procesos de carácter judicial,

Bajo estas consideraciones y el nuevo escenario presentado por la Constitución encontramos la incertidumbre para conocer y hacer ejecutar las decisiones del Capitán de Puerto y el Jurado de Capitanes, vulneraciones de los derechos de los recurrentes y falta de norma para establecer una organización óptima para las apelaciones y las revisiones, por esta razón hemos decidido crear una propuesta de cambio para este tipo de situaciones.

6. PROPUESTA

Luego de analizar la figura jurídica del Jurado de capitanes de manera histórica y general, y revisando la normativa que ha trascendido para la conformación del marco jurídico legal que llevamos para el proceso de toma de decisiones, estimo conveniente que el consejo de la judicatura como máximo órgano de la administración y control de la función judicial , debe expedir una resolución y normar esta situaciones que pone trabas al acceso de la Justicia en asuntos tramitados en la Capitanía de Puerto y conocidos por el Jurado de Capitanes, haciendo énfasis en que el recurso de apelación dentro de estos procesos, que son híbridos jurídicos-administrativos, y estos sean conocido por jueces de los civil de la jurisdicción donde se esté tramitando la información sumaria. O yendo más allá que sería la modificación de normativa que a mi criterio ayudarían a que el proceso sea armonizado y coherente.

CAMBIO DE ORIENTACIÓN DE LA NORMATIVA

Para que se superen los obstáculos ya señalados dentro del juzgamiento en las decisiones del Jurado de Capitanes es necesario darle un enfoque más actualizado a la legislación que regula este tipo de situaciones. A continuación señalo algunos lineamientos que a mi parecer son necesarios en el Código de Policía Marítima.

7. CONCLUSIÓN

Es importante señalar que el Código de Policía Marítima debe ser modificado puesto que las sanciones y muchas disposiciones contenidas en dicho cuerpo legal se encuentran caducas, por ende se debe gestionar de manera urgente la ley que remplace al Código de Policía Marítima, con el objetivo de establecer claramente las atribuciones, facultades de los Capitanes de Puerto y el Jurado de Capitanes, los requisitos esenciales para ser nombrado Capitán de Puerto o ser parte del Jurado de Capitanes para que estas personas con notorio conocimiento resuelva este tipo de incidentes con tener sana crítica y conocimiento técnico sobre los accidentes ocurridos. Y especificar los procedimientos a usarse cuando estas personas designadas cumplan roles de Juez de Contravenciones, Juez de Conciliaciones y algún otro tipo de procedimiento que se le atribuya mientras transcurra las actividades marítimas. Tanto en los expedientes de contravenciones como el establecimiento de responsabilidades técnico-profesionales derivadas de estos siniestros.

Como nos pudimos dar cuenta en este cambio abrupto de nuestra legislación, comenzando desde nuestra Constitución de la República , y dando paso a las principales leyes, decretos o normas que regulan este tipo de conflictos, han generado cambios profundos en las instituciones estatales, han afectado de una forma negativa la relación que se espera tener entre el recurrente y la Autoridad Marítima, y por ende se debe mejorar esta atención Estatal para se sientan resguardados en las actividades realizadas en los espacios acuáticos.

Referencias

- Achecho, L. H. (2008). *Breve Historia Marítima del Ecuador*.
- Colbert, J. (1865). *Mémoire sur la charge d'amiral de France*. París: Colonies.
- Congreso Nacional. (2015). *Código de Policía Marítima*. Quito.
- (2008). *Constitucion de la República del Ecuador*. Quito: Asamblea Nacional del Ecuador.
- Cortaza, C. (2014). Revista Jurídica Online. Obtenido de http://www.revistajuridicaonline.com/index.php?option=com_content&task=view&id=100&Itemid=34
- Cortez, T. (2008). *Manual Práctico para Jueces de Contravenciones*. Riobamba: Offset.
- Gómez, J. A. (01 de Julio de 2012). La Gobernación Militar de Guayaquil. *Diario Expreso*, pág. En Línea. Obtenido de http://www.expreso.ec/guayaquil/la-gobernacion-militar-de-guayaquil-HCGR_3459599
- Granja, N. (1999). *Fundamentos de Derecho Administrativo*. Loja: Universidad Técnica Particular de Loja.
- Pazmiño, A. (2015). Roles de Autoridad Marítima y Policía Marítima Bajo la Responsabilidad del Ministerio de Defensa A Través De La Armada del Ecuador, Aplicación De Los Decretos Ejecutivos. *Revista de las Fuerzas Armadas*.
- The EM Hydra, 03-2016 (Capitanía del puerto 27 de octubre de 2016).
- The Paula Schulte, 15-2017 (Capitanía del Puerto 30 de Marzo de 2017).
- Villagran, L. (2016). *La Garantía de Motivación de las Decisiones Judiciales en Ecuador*. Guayaquil: Universidad de Especialidades Espíritu Santo.
- Villagran, L. (22 de 5 de 2016). *Villagran Lara, Attorneys*. Obtenido de <http://www.villagranlara.com/liability-cover-in-marine-insurance-pi-perspective/>
- Villagran, L. (2017). DO PRESCRIPTION TERMS IN THE ECUADORIAN LAW OF MARINE COLLISION PROVIDE FAIR ACCESS TO JUSTICE? *World Maritime University*. Obtenido de <http://www.villagranlara.com/wp-content/uploads/2017/10/ecuador-marine-collision-law-and-prescription.pdf>
- Zavala. (s.f.). Revista Jurídica de la Facultad de Derecho de la Universidad Católica de Guayaquil.



Presidencia
de la República
del Ecuador



Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes



SENESCYT
Secretaría Nacional de Educación Superior,
Ciencia, Tecnología e Innovación

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Vives Peláez, Joselin Andrea**, con C.C: # 0923492151 autor/a del trabajo de titulación: **Resoluciones De Capitanía De Puertos y Jurado De Capitanes** previo a la obtención del título de ABOGADA DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, **19 de febrero de 2018**

f. _____

Nombre: **Vives Peláez, Joselin Andrea**

C.C: **0923492151**

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	RESOLUCIONES DE CAPITANÍA DE PUERTOS Y JURADO DE CAPITANES.		
AUTOR(ES)	JOSELIN ANDREA, VIVES PELAEZ		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	JOSE MIGUEL, VELEZ COELLO		
INSTITUCIÓN:	UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL		
FACULTAD:	JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS		
CARRERA:	DERECHO		
TITULO OBTENIDO:	ABOGADA DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	19 DE MARZO DE 2018	No. DE PÁGINAS:	34
ÁREAS TEMÁTICAS:	DERECHO CONSTITUCIONAL, DERECHO PROCESAL, DERECHO MARÍTIMO		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	CAPITANES, PUERTO, MARÍTIMO, JURADO, SEPARACIÓN, PODERES, UNIDAD, JURISDICCIONAL		
RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras): En el desarrollo del derecho marítimo Ecuatoriano la temática enfocada en nuestra investigación podemos recalcar situaciones puntuales que nos llama la atención en las experiencias recabas en el ejercicio de esta rama del derecho, como punto principal podemos mencionar a breves rasgos la evolución de las figuras del capitán del puerto y el jurado de capitanes de manera global, y luego aterrizando en nuestra realidad nacional mencionaremos y explicaremos la separación de poderes que debe existir en las decisiones emitidas sobre los procesos que son conocidos por Jurado de Capitanes, si bien es cierto que con la Constitución del 2008 se les quita jurisdicción a estas figuras y se les impone tácitamente el carácter administrativo de la decisión, ahora solo pueden conocer la responsabilidad técnica-profesional de los asuntos, dejando a la deriva el verdadero alcance de las decisiones de este Jurado. Con las normas vigentes en el Ecuador se presenta claramente un dilema jurídico en el cual aquellas personas que se sienten afectadas por decisiones o resoluciones emitidas por los órganos arriba mencionados no pueden alcanzar un pleno desarrollo en el debido proceso de sus expedientes y los recursos que se pueden interponer en los mismos, puesto que las normas expedidas se prestan a confusión y dejan vacíos legales para el alcance de una justicia oportuna.			
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593958937074	E-mail: andrea_vivez@hotmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: AB. MARITZA REYNOSO GUATE		
	Teléfono: +593-9-94602774		
	E-mail: maritzareynosodewright@gmail.com		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			