

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL

Facultad de Ciencias Sociales y Humanísticas

Propuesta de normativa para embarcaciones de transporte turístico
marítimo y fluvial para el Ecuador continental

PROYECTO INTEGRADOR

Previo la obtención del Título de:

Licenciatura en Turismo

Presentado por:

Laura Johanna Contreras Rodríguez

Gema Michelle Villagómez Echeverría

GUAYAQUIL - ECUADOR

Año: 2022

DEDICATORIA

El presente proyecto se lo dedico a Dios, por brindarme la fuerza para continuar incluso en los momentos difíciles. A mi familia por ser mi pilar fundamental durante mis años de estudio. A mis amigas por siempre apoyarme en cada uno de mis sueños. Por último, a BTS por brindarme por medio de su música mensajes que han dejado una marca importante en mi vida y me han empujado a ser una mejor versión de mí misma cada día.

“Aunque caiga y me lastime, seguiré corriendo hacia mi sueño”

-Young Forever, BTS

Laura Contreras

DEDICATORIA

El presente proyecto se lo dedico a aquellas personas que ya no están aquí y no pudieron cumplir sus sueños, a los que están comenzando su vida universitaria, y a los que están a unos cuantos pasos de cumplirla.

A los dos amores de mi vida: mi abuela, Gloria Alcívar, todos mis logros te los dedico hoy y siempre, porque sin tus enseñanzas, dedicación y profundo amor esto no hubiese sido posible. Eres mi motor y lo más importante que Dios me dio en esta vida.

Y mi madre, Luisiana Echeverría, la mujer que siempre me ha apoyado en todas mis decisiones y alentado a perseguir cada uno de mis sueños, quien con su típico “si otros pueden, entonces tú también”, no estaría acabando esta maravillosa etapa de mi vida. ¡Te amo en esta vida y en todas las que le sigan!

Y a la luz de mis ojos: mi padre, Edgar Villagómez, por siempre estar conmigo en cada etapa de mi vida, alentándome y cuidándome, motivándome a seguir adelante. No podría estar más orgullosa y bendecida por ser tu hija.

Gema Villagómez

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por ayudarme a finalizar esta etapa de mi vida. A mi familia y en especial a mis padres por estar presente en cada uno de mis logros y seguir apoyándome en cada uno de mis sueños.

A mis amigas del colegio por apoyarme a través de los años y las nuevas amistades que forme en la etapa universitaria por brindarme los mejores momentos desde el inicio de la carrera.

A los maestros por su contribución valiosa al desarrollo profesional de nuestras vida, en especial a la MSc. Lady Soto por ser tan paciente con nosotras en esta última etapa de la carrera y saber guiarnos de la mejor forma posible.

Y, por último, a mi amiga y compañera de tesis Gema Villagómez por estar presente durante toda mi vida universitaria, ser una grandiosa amiga y ser el apoyo perfecto durante este proyecto.

Laura Contreras

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, quiero agradecer a Dios por todo lo que me ha dado.

A mi abuelo, Luis Echeverría, por ser el hombre más maravilloso y un excelente padre que siempre ha estado incondicionalmente para cada uno de sus hijos y nietos.

A mis tíos y primos, en especial a quien es un ejemplo de dedicación y perseverancia: Josselyn Pizarro, por siempre alentarme y confiar en mí.

A Eulalia Sabando, la mujer que considero como otra madre y quien se ha convertido en mi constante compañía. A mi hermano gatuno, Mushking, por haber estado a mi lado hasta altas horas de la noche.

A mis profesores por todas sus enseñanzas.

A Laura Contreras, mi compañera de carrera, aventuras y tesis, pero más que nada la mejor amiga que la universidad me dio. Esto no podría ser posible sin ti.

Y por último quiero agradecer a una increíble mujer que ya no está aquí, mi abuela: Nelly Collazo, arriba en el cielo espero estés orgullosa de tu nieta.

Gema Villagómez

DECLARACIÓN EXPRESA

“Los derechos de titularidad y explotación, nos corresponde conforme al reglamento de propiedad intelectual de la institución; *Laura Johanna Contreras Rodríguez* y *Gema Michelle Villagómez Echeverría* damos nuestro consentimiento para que la ESPOL realice la comunicación pública de la obra por cualquier medio con el fin de promover la consulta, difusión y uso público de la producción intelectual”



Laura Johanna
Contreras Rodríguez



Gema Michelle
Villagómez Echeverría

EVALUADORES

Lady Soto Navarrete PhD(c)

PROFESOR DE LA MATERIA

Sebastián Calle Lituma PhD(c)

PROFESOR TUTOR

RESUMEN

El presente trabajo plantea una propuesta de normativa para la regulación y control de las actividades de las embarcaciones de transporte turístico marítimo y fluvial a nivel continental. El desarrollo de este proyecto se da mediante una exhaustiva revisión bibliográfica de normativas, reglamentos y/o leyes de diferentes países, en su mayoría países latinoamericanos, que ayudaron a definir elementos claves e importantes a considerar dentro de la propuesta de la normativa, lo cuales también fueron complementados con la información obtenida de las preguntas realizadas en el grupo focal. De igual manera, se establecieron mecanismos de socialización para dar conocimiento de los beneficios de la implementación de la normativa una vez publicada a los prestadores de servicios y personas beneficiadas que se obtuvieron mediante entrevistas a profundidad con los actores involucrados. El producto final que se presentan en este documento es una propuesta de normativa para embarcaciones turísticas marítimas y fluviales para el Ecuador continental.

Palabras Clave: normativa, embarcaciones turísticas, Ministerio de Turismo, marítimo, fluvial.

ABSTRACT.

The present work proposes a normative proposal for the regulation and control of the activities of maritime and river tourist transport vessels at continental level. The development of this project is based on an exhaustive bibliographic review of rules, regulations and/or laws of different countries, mostly Latin American countries, which helped to define key and important elements to be considered in the proposal of the regulations, which were also complemented with the information obtained from the questions asked in the focus group. In addition, socialization mechanisms were established to inform service providers and beneficiaries of the benefits of the implementation of the regulations once they were published, which were obtained through in-depth interviews with the stakeholders involved. The final product presented in this document is a proposal for regulations for maritime and river tourism vessels for continental Ecuador.

Keywords: *regulations, tourist vessels, Ministry of Tourism, maritime, river.*

ÍNDICE GENERAL

RESUMEN.....	I
<i>ABSTRACT</i>	II
ÍNDICE GENERAL.....	III
ABREVIATURAS.....	V
ÍNDICE DE FIGURAS.....	VI
ÍNDICE DE TABLAS.....	VII
ÍNDICE DE ANEXOS.....	VIII
CAPÍTULO 1	1
1. INTRODUCCIÓN	1
1.1. Antecedentes.....	1
1.2. Descripción del problema.....	3
1.3. Justificación del problema.....	4
1.4. Objetivos.....	5
1.4.1. Objetivo General.....	5
1.4.2. Objetivos Específicos.....	5
1.5. Marco teórico y conceptual.....	5
1.5.1. Transporte Turístico en Ecuador.....	5
1.5.2. Transporte marítimo y fluvial.....	6
1.5.3. Entes reguladores de las actividades marítimas y fluviales.....	7
1.5.4. Normativas y/o Reglamentos relacionados con la transportación turística marítima y fluvial.....	8
CAPÍTULO 2	11
2. METODOLOGÍA	11
2.1. Metodología Design Thinking.....	11
2.2. Técnicas de Investigación.....	13
2.2.1. Revisión de la literatura.....	14
2.2.2. Grupos focales.....	16
2.2.3. Entrevistas a profundidad.....	17
2.2.4. Codificación.....	18
CAPÍTULO 3	20
3. ANÁLISIS Y RESULTADOS	20
3.1. Análisis de la Revisión Bibliográfica.....	20
3.2. Análisis de Grupos Focales.....	22

3.2.1. Normativa	22
3.2.2. Competencias de otras entidades gubernamentales	25
3.3. Análisis de Entrevistas a Profundidad	26
3.3.1. Modalidad de socialización.....	26
3.3.2. Beneficios de socialización	27
3.3.3. Dificultad para la socialización.....	28
3.4. Prototipo	29
CAPÍTULO 4	30
4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	30
4.1. Conclusiones.....	30
4.2. Recomendaciones.....	31
BIBLIOGRAFÍA.....	32
ANEXOS	34
<i>Propuesta de normativa para embarcaciones de transporte turístico marítimo y fluvial a nivel nacional.....</i>	<i>47</i>

ABREVIATURAS

DIRNEA	Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos
ESPOL	Escuela Superior Politécnica del Litoral
GAD	Gobierno Autónomo Descentralizado
LUAF	Licencia Única Anual de Funcionamiento
MINTUR	Ministerio de Turismo
OMI	Organización Marítima Internacional
UICN	Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. 1. Árbol de Problema.....	4
Figura 2. 2. Etapas de Design Thinking.....	11
Figura 2. 3. Proceso de Design Thinking.....	12
Figura 2. 4. Etapas de Design Thinking en el proyecto	12
Figura 2. 5. Diseño de estrategia de búsqueda	15
Figura 3. 6. Nube de palabras: Normativas	20
Figura 3. 7. Organización de Documentos en Mendeley	21
Figura 3. 8. Resultados de las Bases de Datos	21
Figura 3. 9. Red semántica códigos	22
Figura 3. 10. Requisitos para la actividad.....	23
Figura 3. 11. Códigos Controles, Seguridad y Sanciones	24
Figura 3. 12. Tipos de embarcaciones turísticas	25
Figura 3. 13. Codificación de Competencias de otras entidades gubernamentales	26
Figura 3. 14. Códigos de entrevistas	26
Figura 3. 15. Modalidad de socialización	27
Figura 3. 16. Dificultades para la socialización	29

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. 1. Elementos básico transporte marítimo de pasajeros.....	6
Tabla 1. 2. Características de transporte fluvial	7
Tabla 2. 3. Criterios de rigor y ética	13
Tabla 2. 4. Actores de Grupo Focal	16
Tabla 2. 5. Actores para Entrevistas a profundidad	17
Tabla 3. 6. Legalidad e Ilegalidad	23
Tabla 3. 7. Beneficios de socialización	28

ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO A.....	34
ANEXO B.....	34
ANEXO C.....	36
ANEXO D.....	37
ANEXO E.....	38
ANEXO F.....	39
ANEXO G.....	41
ANEXO H.....	43
ANEXO I.....	44
ANEXO J.....	46
ANEXO K.....	47
ANEXO L.....	57

CAPÍTULO 1

1. INTRODUCCIÓN

La ley de turismo de Ecuador se constituye como el instrumento normativo de la actividad turística en el país, que de acuerdo con el artículo 1 de la misma, tiene por objeto: “Determinar el marco legal que regirá para la promoción, el desarrollo y la regulación del sector turístico; las potestades del Estado y las obligaciones y derechos de los prestadores y de los usuarios” (Alcívar, 2018).

El Ministerio de Turismo como ente rector de las actividades turísticas del país tiene bajo su competencia el de regular y supervisar cada una de ellas, por lo cual ha creado catorce reglamentos que tienen por objeto controlar la calidad y seguridad tanto a nivel continental como Insular. Sin embargo, pese a esto, no existe hoy en día, una normativa para las embarcaciones de transporte turístico marítimo y fluvial a nivel continental que regule la calidad y seguridad que estos brinden a los turistas.

1.1. Antecedentes

De acuerdo con la información recopilada se ha podido observar que en el 2018 la provincia de Esmeralda optó por regular el área de sus playas para el desarrollo de las actividades acuáticas; esto debido al creciente número de accidentes en los que las embarcaciones de carácter no turístico han estado involucradas (el Universo, 2018).

Asimismo, otro ejemplo es el de República Dominicana, en donde se tiene previsto regular las actividades de las lanchas que ofrecen servicios turísticos luego de reportarse varios accidentes por el uso excesivo de velocidad, en donde se ha demostrado que, generalmente, las embarcaciones involucradas son las mismas que no tienen los permisos pertinentes y que operan de manera informal (Tourinews, 2022).

En un estudio realizado sobre las consecuencias no deseadas de la complejidad regulatoria en el Ártico canadiense, se puede apreciar que el proceso regulatorio y de permisos constituyen una barrera importante para los operadores de cruceros, ocasionando, a su vez, limitaciones en el desarrollo

tanto social como económico de la región. Dawson et al., (2017) plantean la problemática entorno a la complejidad regulatoria y las barreras resultantes para la industria, que, a pesar de estar bien intencionada, el sistema de permisos nunca se completó y sigue siendo un problema que permanece.

La importancia de tener una normativa que regule el transporte marítimo turístico se puede observar en casos exitosos de diversos países que cuentan con una y que han evidenciado a lo largo de su implementación resultados favorables tanto de manera social como económicos.

Un caso de estos es Filipinas, que desde el 2019 cuenta con reglas de registro, licencias y operación de embarcaciones recreativas, además de contar con un programa dentro del Plan de desarrollo de la industria marítima de Filipinas (2019-2028) denominado: “Desarrollo de Servicios para el Turismo Marítimo”, el cual espera como impacto económico y social el incremento de ingresos por turismo marítimo, así como la disminución de accidentes de turistas en embarcaciones (Authority, 2018).

De acuerdo con el reporte emitido en 2019 por la Autoridad de la industria Marítima de Filipinas, se presentó un aumento de 12.935 embarcaciones registradas que cumplen con las reglas solicitadas por la autoridad. De igual manera, la cantidad de certificados de seguridad emitidos tuvo un aumento a 21.26%, siendo el Certificado de Dotación Mínima de Seguridad el que obtuvo más participantes (Authority, 2019).

Otro ejemplo de resultados positivos en la implementación de una normativa o reglamento para las embarcaciones turísticas es México, quienes en su Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos contemplan el turismo náutico con el fin de regularlo por medio de requisitos establecidos en el capítulo (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2015).

Para el 2018, en las costas mexicanas se recibieron a 41.4 millones de turistas internacionales lo que representó un ingreso de 20.413 millones de dólares y contribuye en un 9% al PIB nacional (Rivera, 2020).

De igual manera, en 2019 el Ministerio de Transporte de Canadá publica su “Guía de navegación segura: consejos y requisitos de seguridad para

embarcaciones de recreación” para asegurarse de dar a conocer las normas que se deben aplicar al momento de navegar al igual de brindar prácticas de navegación seguras y responsables (Laberge, 2019).

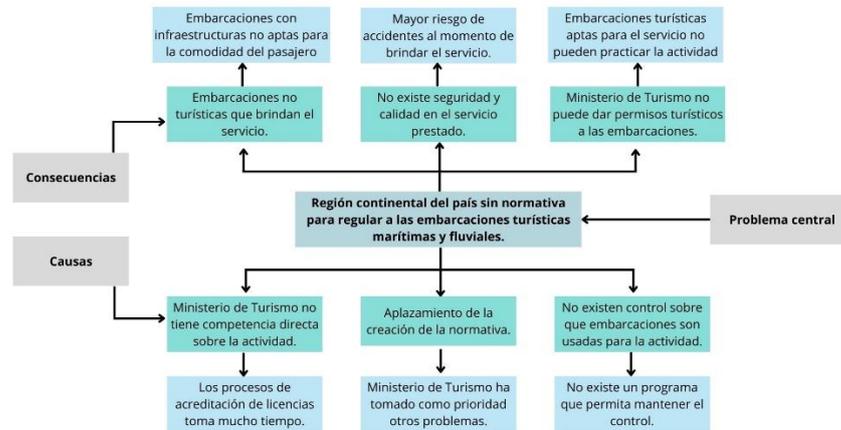
Pero Canadá no se queda solo con una guía que brinda recomendaciones, sino que en abril de 2022 publica nuevas regulaciones de navegación. Estas regulaciones incluyen: el aumento de requisitos para la obtención de licencias, tarifas para la renovación de esta, cambios en la duración de las licencias y el pago de cursos de acreditación para prestadores de servicios (Helsdon, 2022). Si bien estas nuevas regulaciones obtuvieron reacciones tanto positivas como negativas, el fin de estas es el poder mantener un control en las embarcaciones que son usadas para poder prevenir accidentes.

1.2. Descripción del problema

De acuerdo con lo explicado por la Msc. Fanny Condo, directora zonal 8 del Ministerio de Turismo, la institución que hoy en día tiene la potestad de emitir las normativas y respectivos permisos a las embarcaciones, indiferentemente de la actividad que se encuentren realizando, tales como: la pesca, actividades turísticas, transportación de crudo pesado, transportación de pasajeros, entre otros., es la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos (DIRNEA).

La problemática que se presenta en este proyecto es que mientras no exista una normativa turística que regule y controle las embarcaciones marítimas dedicadas al turismo, el Ministerio de Turismo no podrá expedir las matrículas pertinentes; los permisos directos que los ampare para realizar una actividad turística y llevar el respectivo control de la calidad y seguridad de estas para así evitar con ello que otras embarcaciones que no estén debidamente registradas lleven a cabo actividades turísticas. Como se puede observar en la figura 1.1, se presenta el árbol de problema que muestra las causas y consecuencias de la problemática.

Figura 1. 1. Árbol de Problema



Fuente: Elaboración propia

No obstante, el turismo al ser una actividad específica y que debe cumplir requerimientos concretos, se debe trabajar en conjunto para la elaboración de un reglamento interministerial para las embarcaciones turísticas marítimas y fluviales en el Ecuador continental

1.3. Justificación del problema

Actualmente, toda actividad turística y/o servicio turístico demanda ser regulado para asegurar su calidad y determinar qué tan sostenible y amigable con el medio ambiente se está siendo, esto con el fin de preservar la flora y fauna del país.

Es por ello que se busca presentar una propuesta de normativa turística que determine los requisitos y/o parámetros que aseguren la calidad y servicio de las embarcaciones de transporte turísticos marítimo en la región continental del país, con el fin de beneficiar tanto a los clientes que hacen uso de este servicio como al sector turístico nacional y a los mismos prestadores de servicio.

Para el desarrollo de esta normativa, se deberán determinar los requisitos necesarios para la obtención de licencias y permisos basados en normativas o reglamentos tanto nacionales como internacionales; así mismo se realizará la identificación de los tipos de embarcaciones que no son aptas para realizar actividades de índole turísticas. Por último, se espera brindar mecanismos de

socialización de la normativa para brindar información acerca de los beneficios de esta a aquellos que están involucrados en la actividad.

1.4. Objetivos

1.4.1. Objetivo General

Elaborar una normativa para la regulación y control de las actividades de las embarcaciones de transporte turístico marítimo y fluvial a nivel continental con base en normativas o reglamentos emitidos por entidades gubernamentales nacionales o internacionales.

1.4.2. Objetivos Específicos

1. Identificar los requisitos necesarios para la obtención de licencias y permisos mediante la revisión de normativas nacionales e internacionales relacionadas que aporten a la elaboración de la propuesta.
2. Identificar los tipos de embarcaciones que presten sus servicios a la actividad turística a nivel continental del país mediante el uso de herramientas cualitativas para diferenciarlas de las embarcaciones industriales y comerciales.
3. Establecer mecanismos de socialización de la propuesta de la normativa de las embarcaciones de transporte turístico marítimo y fluvial a nivel continental para dar conocimiento de los beneficios de su implementación mediante reuniones con los actores involucrados.

1.5. Marco teórico y conceptual

1.5.1. Transporte Turístico en Ecuador

El transporte es el medio que generalmente se utiliza para la visita de un destino turístico y el disfrute de este, existen diversos medios de transporte para la movilización de los visitantes como son: aéreo, marítimo, fluvial y terrestre (Guagua, 2013).

Dentro del territorio ecuatoriano, el Ministerio de Turismo es el ente encargado de la regulación del transporte turístico por medio de reglamentos que aseguran la calidad y seguridad de la actividad. A nivel nacional se cuenta con el *“Reglamento de Transporte Terrestre Turístico”* que tiene como objeto:

“... regular el servicio de transporte terrestre turístico a nivel nacional, especificar el ámbito de competencia de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y la Autoridad Nacional de Turismo, y establecer las normas a las que se sujetarán las personas jurídicas que se encuentran autorizadas para ejercer en forma habitual esta actividad.”(Ministerio de Turismo, 2014).

En este reglamento se especifican la clasificación del transporte terrestre turístico, los tipos de operaciones permitidas, los tipos de servicios que se pueden brindar, así como los requisitos que se deben cumplir para poder ejercer la actividad.

La provincia de Galápagos cuenta con un reglamento exclusivo para el transporte turístico marítimo que tiene como fin el de determinar requisitos y parámetros para la realización de la actividad dentro de la reserva marina. En el caso del transporte marítimo en Galápagos, este debe ser registrado por medio de un operador turístico o agencias de viajes dual, quienes son las encargadas de ofrecer el servicio a los clientes

1.5.2. Transporte marítimo y fluvial

Transporte marítimo

El transporte marítimo es considerado por Nieves, (2016) como uno de los medios más importantes de transporte de mercancías, sin embargo, a través de los años este se ha convertido en un medio de transporte para visitantes que se trasladan de un destino a otro. Según Álvarez, (2018) el objetivo del transporte marítimo de pasajeros además del traslado de los visitantes es el brindar un sinnúmero de actividades adicionales que enriquecen al servicio prestado.

Para el transporte marítimo de pasajeros según Naletina et al., (2018) se deben seguir elementos básicos para que el servicio prestado sea satisfactorio, estos se muestran en la tabla 1.1 a continuación:

Tabla 1. 1. Elementos básico transporte marítimo de pasajeros

Elementos básicos	Infraestructura básica
-------------------	------------------------

<ul style="list-style-type: none"> • Marineros y empleados de las empresas de transporte de pasajeros. • Embarcaciones como medio de transporte. • El mar como vía de tráfico. • Pasajeros y vehículos como objetos de transporte marítimo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Construcción y mantenimiento de los puertos marítimos de pasajeros (terminales de pasajeros). • Construcción y mantenimiento de la señalización y otros dispositivos y equipos al inicio y final de la ruta marítima.
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Fuente: (Naletina et al., 2018)

Transporte fluvial

El transporte fluvial es un modo de movilidad de pasajeros y mercadería en ríos, rías o canales, estuarios y muchos más. Según Ciacciarelli et al., (2020) las ventajas del uso de este transporte están en su menor costo de inversión y mantenimiento, menor uso de consumo de energía y mayor capacidad de carga.

Para que el transporte fluvial sea efectuado de manera responsable, este debe ser direccionado con principios de sostenibilidad para que el uso de los destinos se mantenga protegido y conservado (Vera, 2021).

Según Cabrera, (2018) para el desarrollo de la actividad de transporte fluvial se debe hacer uso de infraestructuras con características específicas que se observan en la tabla 1.2 a continuación:

Tabla 1. 2. Características de transporte fluvial

Espacio	Característica
Terrestre	Muelles fijos o flotantes con plataformas de embarque, rampas y estaciones de servicio.
Acuático	Canales de acceso profundos y dragados para fondear y garantizar el desarrollo del servicio.

Nota: Se cuenta como infraestructura que permiten el paso de pasajeros o carga de tierra a la embarcación.

Fuente: (Cabrera, 2018)

1.5.3. Entes reguladores de las actividades marítimas y fluviales

Organización Marítima Internacional

También conocida como OMI, es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental de la navegación cuya función consiste en crear un marco de igualdad de condiciones que sea justo y eficaz, y el cual se adopte y aplique en el plano internacional (OMI, 2020).

En el marco de la Organización Marítima Internacional, el transporte marítimo constituye uno de los elementos esenciales para el crecimiento económico sostenible, en donde los Estados miembros trabajan en forma conjunta para lograr un avance constante y vigoroso (OMI, 2020).

Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

La Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA) es la Autoridad de Policía Marítima Nacional encargada de emitir los documentos estatutarios de las naves y gente de mar; planificar y gestionar el servicio de control de tráfico marítimo, y además son quienes dan los permisos y brindar la respectiva seguridad en los espacios acuáticos, la misma se encuentra adherida a varios convenios patrocinados por la Organización Marítima Internacional (OMI).

Ministerio de Turismo

El Ministerio de Turismo de Ecuador es la entidad encargada de desarrollar de manera sostenible, consciente y competitivamente el sector turístico en el país; siendo sus roles principales el de regular, planificar, gestionar, promocionar, difundir y controlar todas las actividades turísticas que se realizan en cada una de las veinticuatro provincias ecuatorianas, a fin de posicionar al Ecuador como un destino turístico preferente por su diversidad cultural y natural.

1.5.4. Normativas y/o Reglamentos relacionados con la transportación turística marítima y fluvial

Marco regulatorio de la actividad turística en la Antártida

Dentro de la actividad turística en la Antártida existen diversos instrumentos que permiten la regulación de esta actividad. Uno de ellos es el “*Protocolo de*

Madrid”, este protocolo consta de varios artículos y anexos que buscan la protección del medio ambiente y los ecosistemas dependiente y asociados para la humanidad. De igual manera, este protocolo establece que se debe realizar una planificación de actividades para evitar los efectos adversos sobre el clima, el aire y calidad del agua (Cavalla, 2020).

Por otro lado, la Asociación Internacional de Tour Operadores de la Antártida (IAATO) tiene como objetivo el regular las actividades turísticas en la Antártida con la premisa de la protección del medio ambiente. Para asegurar el control de la actividad esta aplica normativas como SOLAS, MARPOL, Código Polar, entre otras (Cavalla, 2020).

De igual manera esta asociación cuenta con obligaciones para la operación en la Antártida que se presentan a continuación:

- “1.- Proporcionar notificación previa e informes sobre sus actividades a las autoridades competentes de la Parte o Partes correspondientes;*
- 2.- Realizar una evaluación de los posibles impactos ambientales de sus actividades planificadas;*
- 3.- Proporcionar una respuesta eficaz a las emergencias ambientales, especialmente con respecto a la contaminación marina;*
- 4.- Garantizar la autosuficiencia y la seguridad de las operaciones;*
- 5.-Respetar la investigación científica y el medio ambiente antártico, incluidas las restricciones relativas a las áreas protegidas y la protección de la flora y la fauna;*
- 6.- Evitar la eliminación y descarga de residuos prohibidos.”* (Cavalla, 2020)

Reglamento de transporte turístico acuático de Perú

El reglamento aprobado en 2011 por medio del decreto supremo N° 006-2011-MTC busca la regular la prestación del servicio de transporte turístico acuático en Perú, sea en la vía marítima, fluvial y lacustre (Ministerio de Transporte y Comunicaciones, 2011).

Este reglamento consta de artículos en los que se explica la forma de prestación del servicio, clasificación, seguros obligatorios a obtener, multas,

permisos de operación, además de especificar la caducidad de los permisos de operación y las condiciones para el fletamento de naves.

Asimismo, Perú cuenta con un *“Manual de buenas prácticas ambientales para el servicio de transporte turístico acuático”*, este manual fue publicado con el propósito de que el servicio brindado cuente con medidas preventivas que eviten riesgos ambientales (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2009). El manual está constituido por cinco capítulos que explican los impactos ambientales de la actividad, las buenas prácticas que se deben aplicar, el cómo implementar un plan de acción ambiental y recomendaciones a las instituciones y autoridades involucradas.

CAPÍTULO 2

2. METODOLOGÍA

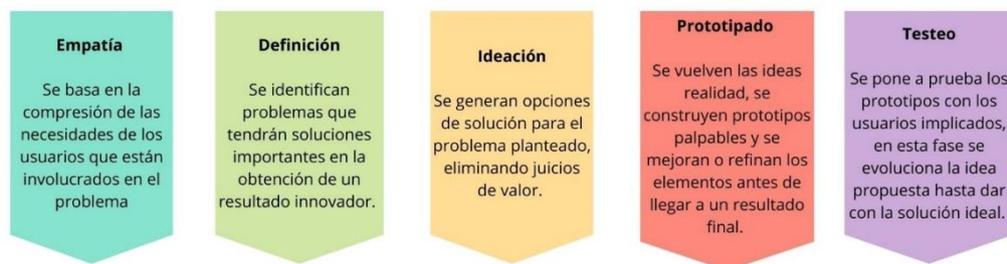
Cortés e Iglesias (2014) explican a la metodología de investigación como la ciencia que nos enseña a dirigir los procesos de investigación de manera eficiente y eficaz, proporcionando una serie de conceptos, principios y leyes que permiten que se logre alcanzar los resultados esperados.

2.1. Metodología Design Thinking

El proceso de Design Thinking consiste en generar ideas innovadoras con el fin de entender y dar solución a necesidades reales (Magro y Carrascal, 2019).

Según Ramos y Wert (2015) el proceso consta de cinco etapas iterativas que aborda retos complejos para la resolución de problemas, las cinco etapas se presentan en la figura 2.2 a continuación:

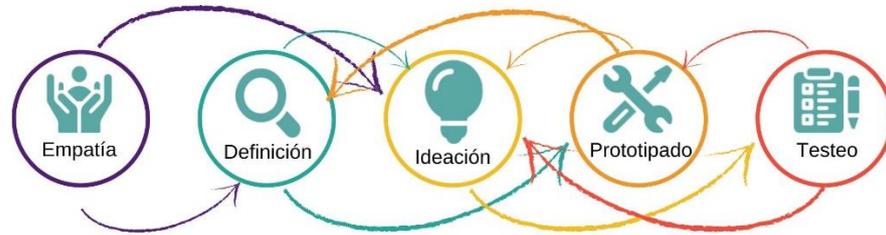
Figura 2. 2. Etapas de Design Thinking



Fuente: (Ramos y Wert, 2015)

En el gráfico anteriormente mostrado se visualizan las etapas del método de Design Thinking junto a descripciones generales sobre lo que se realiza en cada una de ellas. Si bien son etapas que pueden ser secuenciales, el fin de esta metodología es poder volver a etapas anteriores cuantas veces sean necesarias para la modificación o entendimiento del problema con el fin de llegar a la solución ideal. Un ejemplo de cómo se desarrollan estas etapas, se lo muestra en la figura 2.3 a continuación:

Figura 2. 3. Proceso de Design Thinking



Fuente: Elaboración propia

Para el desarrollo de este proyecto se implementó esta metodología, la cual sirvió de ayuda para definir puntos que se debían profundizar a medida que el proyecto avanzaba. Para el mejor entendimiento se presenta la figura 2.4 con las actividades que se realizaron en cada una de las etapas.

Figura 2. 4. Etapas de Design Thinking en el proyecto



Fuente: Elaboración propia

Dentro de la etapa de empatía, se realizó una búsqueda de información secundaria para poder tener más conocimiento acerca del problema a tratar; además de poder obtener un contexto general acerca de cómo se trata el problema en otras partes del mundo. El acercamiento con los actores involucrados, por otro lado, nos brindó información sobre el contexto actual en el país, de forma que se pudo establecer las necesidades reales para la resolución del problema y la obtención de una solución ideal.

Para la etapa de definición se usó la información obtenida en la etapa de empatía de forma que se definió el problema por medio de la elaboración de un árbol de problema como se evidenció en la figura 1.1, que se encuentra en

el capítulo 1. Para poder definir los objetivos del proyecto se realizó una revisión bibliográfica con el fin de especificar los puntos que se deben resolver para la creación de la solución ideal para el problema planteado.

La etapa de ideación se presentará en este capítulo, explicando la forma en la que se realizarán los métodos de recolección de datos. Finalmente, la etapa de prototipado se presentará en el capítulo 3, en el que se mostrarán los resultados y prototipo de la normativa a proponer.

2.2. Técnicas de Investigación

Para el diseño de investigación del presente proyecto se maneja un método descriptivo no experimental, en donde se emplearon técnicas de recolección de datos de carácter cualitativo para la obtención de la información necesaria para el desarrollo del proyecto.

El desarrollo de esta investigación deberá cumplir con criterios de rigor y ética que permitan brindar validez a la información presentada, respetando la confidencialidad de los participantes en esta recolección de datos. A continuación, en la tabla 2.3 se presentan los criterios aplicados a este proyecto.

Tabla 2. 3. Criterios de rigor y ética

Criterios	Características
Privacidad	Respetando la autonomía, integridad y derechos de co-determinación de los participantes.
Consentimiento y obligación de notificación	En donde cada participante da su consentimiento de forma libre, informada y expresa.
Confidencialidad	Los datos personales que se obtienen serán de carácter anónimo, mientras que la publicación y difusión del material de investigación normalmente deben ser anonimizados.
Coautoría	Los investigadores respetan las contribuciones de los demás y se

	observa estándares reconocidos de autoría y cooperación.
Buenas prácticas de citación	Se está obligado a seguir las buenas prácticas de citaciones para permitir futuras investigaciones.
Plagio	Constituye una infracción grave de las normas reconocidas de ética de la investigación.
Reporte de los resultados a los participantes	Una vez finalizado el proyecto se deberá presentar el respectivo reporte de los resultados a cada uno de los participantes que contribuyeron a su desarrollo

Fuente: Elaboración propia

2.2.1. Revisión de la literatura

La revisión de la literatura sustenta el proyecto de investigación de manera teórica y conceptual a partir de otras aportaciones escritas previamente sobre la temática. Además, también constituye un método de investigación en donde los datos se convierten en aportaciones o los resultados de diversos estudios coinciden en el mismo tema a investigar, aun cuando no se hayan ejecutado en el mismo tiempo, con el mismo equipo y con las mismas muestras (Arnau y Sala, 2020) .

De acuerdo con Arnau y Sala (2020) existen cinco fases que se deben cumplir para una correcta ejecución de la literatura.

- Fase 1: Diseñar la estrategia de búsqueda
- Fase 2: Identificar y seleccionar la literatura relevante
- Fase 3: Almacenar y registrar los resultados de búsqueda
- Fase 4: Organizar las referencias seleccionadas
- Fase 5: Analizar e interpretar los resultados de los artículos seleccionados

Para la primera fase “*Diseñar la estrategia de búsqueda*” se establecen palabras claves que permitan la búsqueda de temas relacionados al tema de investigación. Estas palabras pueden ser simples, compuestas o sinónimos de lo que se está buscando. Además de las palabras claves, se debe

seleccionar los catálogos o bases de datos con el fin de delimitar las fuentes que se van a usar para la búsqueda de información. Por último, se establecen criterios de inclusión o filtros para poder delimitar los resultados que se van a obtener.

Esta información se presenta en la figura 2.5 a continuación:

Figura 2. 5. Diseño de estrategia de búsqueda



Fuente: Elaboración propia

En la segunda fase de este método “*Identificar y seleccionar la literatura relevante*”, se especifican los criterios de exclusión que se realizaron al momento de hacer la búsqueda de documentos en la primera fase. Así también, en esta fase se realiza un control de calidad de los resultados obtenidos con el fin de filtrar aquellos que no aportan información importante en la investigación.

En la tercera fase “*Almacenar y registrar los resultados de búsqueda*”, se almacenan documentos relevantes en una base de datos a elección para poder mantener un control sobre estas. En la cuarta fase “*Organizar las referencias seleccionadas*”, se organizan los documentos encontrados por medio de los criterios anteriormente establecidos en las fases anteriores.

Para finalizar, en la fase cinco “*Analizar e interpretar los resultados de los artículos seleccionados*”, se presentan los resultados que se obtuvieron en la búsqueda de información. En el caso de este proyecto con los documentos encontrados y analizados se podrá hacer la construcción del borrador de la propuesta de normativa, el cual luego será validado por los actores

involucrados en el tema. Esta revisión se la realizará usando las entrevistas a profundidad a usarse en este proyecto.

2.2.2. Grupos focales

Los grupos focales o también llamadas *sesiones de grupo*, se llevan a cabo en un ambiente grupal, son una de las técnicas de recolección de datos cualitativas más utilizadas. Estas consisten en una entrevista realizada por un moderador capacitado de una forma no estructurada y natural; en donde las transcripciones de la sesión dan la información sobre el tema tratado (Malhotra et al., 2008).

El grupo focal sigue una serie de pasos para su correcta ejecución:

- Estructuración de las preguntas a realizarse
- Elección de la plataforma en la cual se llevó a cabo el grupo focal
- Selección de los participantes
- Desarrollo de las preguntas
- Cierre del grupo focal

La estructuración de las preguntas se la realizó en base a información que se deseó obtener por parte de los actores y que no se ha podido recabar mediante la revisión bibliográfica antes realizada. La obtención de esta información ayuda a la estructuración del borrador de la normativa que se mostró durante las entrevistas a profundidad. De igual manera, el fin de realizar estos grupos focales es el poder obtener información relacionada a las embarcaciones que prestan el servicio de transporte turístico marítimo y fluvial.

Los actores que estuvieron incluidos en esta sesión se muestran en la tabla 2.4, son estos quienes colaboraron respondiendo preguntas abiertas preestablecidas y argumentando sobre estas. El formato de estas preguntas para grupos focales se encuentra en anexos.

Tabla 2. 4. Actores de Grupo Focal

Actores	Descripción
Carlos Méndez	Jefe del Área Nacional de Recreación Playas de Villamil

Oscar Vásconez	Representante del Refugio de Vida Silvestre Manglares El Morro
Carlos Tomalá	Responsable de la oficina del Ministerio de Turismo de Santa Elena
Luis Pérez	Representante de actividades turísticas en embarcaciones en Tena
Paulo Clemente	Representante de actividades turísticas en embarcaciones en Tena

Fuente: Elaboración propia

Para la selección de los actores se obtuvo la ayuda de Msc. Fanny Condo, directora zonal 8 del Ministerio de Turismo, la cual proporciono la conexión con los participantes del grupo focal. El desarrollo del grupo focal se dio el día 19 de julio y 22 de julio del año en curso y los resultados de esta se presentarán en el capítulo 3 del presente proyecto.

2.2.3. Entrevistas a profundidad

La entrevista a profundidad se basa en el seguimiento de un guion de entrevista, en el que se plasman los temas que se discutirán, con el fin de controlar los tiempos, distinguir los temas por importancia y evitar extravíos y dispersiones por parte del entrevistado (Robles, 2011).

Las entrevistas a profundidad a diferencia de los grupos focales descritos anteriormente, se las realizan a una o varias personas de forma separada para poder conocer sus puntos de vista acerca del tema tratado. Para este proyecto se tomaron en cuenta los siguientes actores descritos en la tabla 2.5, los cuales brindaron una opinión acerca de los mecanismos que pueden ser usados para la socialización de la propuesta de la normativa de las embarcaciones de transporte turístico marítimo y fluvial a nivel continental.

Tabla 2. 5. Actores para Entrevistas a profundidad

Actores	Descripción
Milena Cajape	Representante counter - Agencia Nostravel

Anthony Barre	Tripulante de cabina - Qatar Airways
Lorena Bonilla	Representante de Náutica Travel - Salinas

Fuente: Elaboración propia

Para la selección de los entrevistados se escogieron representantes de operadores turísticos, de modo que las opiniones obtenidas sobre los mecanismos de socialización ayudan a establecer cuáles serían las formas más ideales para dar conocimiento sobre los beneficios de la implementación de la normativa.

El desarrollo de las entrevistas se dio durante la semana del 1 de agosto al 7 de agosto del presente año y los resultados de esta se presentarán en el capítulo 3 del presente proyecto.

2.2.4. Codificación

Para el análisis del grupo focal y de las entrevistas a profundidad se usó como método de análisis la codificación. La codificación consiste en establecer etiquetas claves que permiten asignar unidades significativas a la información proporcionada durante la investigación; este código incluirá una indicación de la posición en el campo y el registro que ocupará el dato (Malhotra et al., 2008).

Se realiza una codificación previa (antes del trabajo de campo) si se lleva a cabo preguntas estructuradas o muy pocas preguntas no estructuradas; caso contrario los códigos se asignan después de las entrevistas.

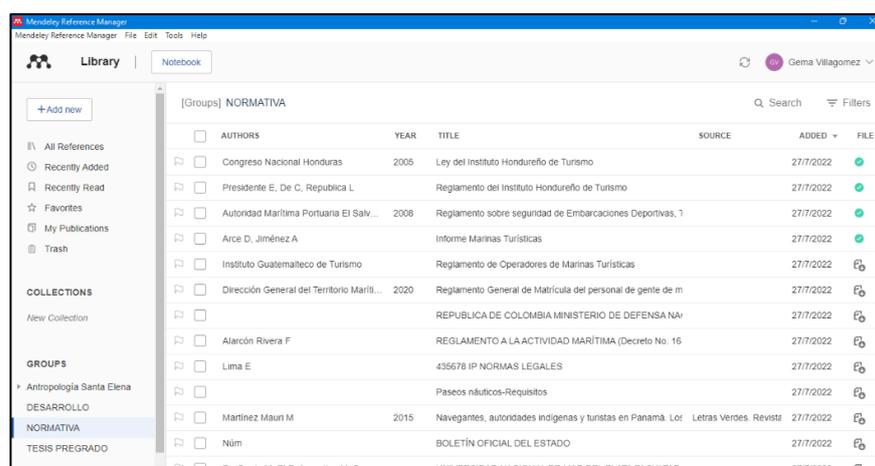
Durante la codificación Malhotra et al., (2008) sugiere el siguiente proceso que se desglosa en los siguientes pasos:

- Recolección de los datos de campo y posterior registro de este.
- Transcripción de la información adquirida.
- Revisión de todos los datos para familiarizarse.
- Construcción de un libro de códigos.
- Relacionar los códigos encontrados con los datos cualitativos, posteriormente con los objetivos planteados

La codificación previa que se realiza para establecer las preguntas tanto para el grupo focal como para las entrevistas se presenta en la parte de anexos de este documento. De igual manera, los resultados de la codificación se presentan en el capítulo 3 del presente documento.

Las estrategias de búsqueda se realizaron en Google Scholar; en donde los documentos seleccionados fueron posteriormente remitidos a los sitios web o repositorios correspondientes y finalmente puesto en una carpeta en Mendeley, ver figura 3.7. Se limitó a buscar las últimas normativas vigentes y artículos de no más de diez años, de igual manera se limitó la búsqueda a idiomas como el español, inglés y portugués.

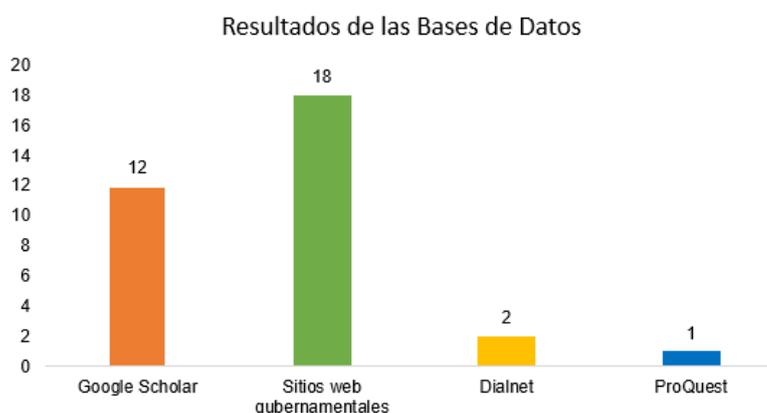
Figura 3. 7. Organización de Documentos en Mendeley



Fuente: Elaboración Propia

De acuerdo con (Ore, 2020) la mayoría de los documentos son de literatura gris (normativas, reglamentos y leyes) correspondiente a diferentes países. Se usó como criterio de exclusión aquellos documentos que no cumplieran con las variables de estudio y el contexto, por lo cual se redujeron de 33 a 29 trabajos empleados como ejemplos para la elaboración de la propuesta. Este resultado de las bases de datos se presenta en la figura 3.8 a continuación.

Figura 3. 8. Resultados de las Bases de Datos

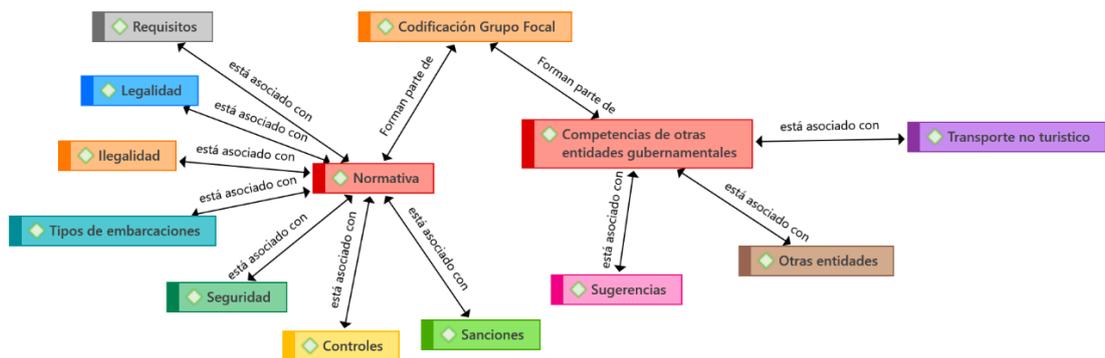


Fuente: Elaboración Propia

3.2. Análisis de Grupos Focales

Luego de la reunión virtual con los actores que participaron en el grupo focal, se realizó la respectiva transcripción y posterior codificación de las respuestas obtenidas. La codificación realizada se muestra en la figura 3.9 a continuación, la clasificación de los códigos y su asociación con los dos temas centrales en los que se los catalogó.

Figura 3. 9. Red semántica códigos



Fuente: Elaboración Propia

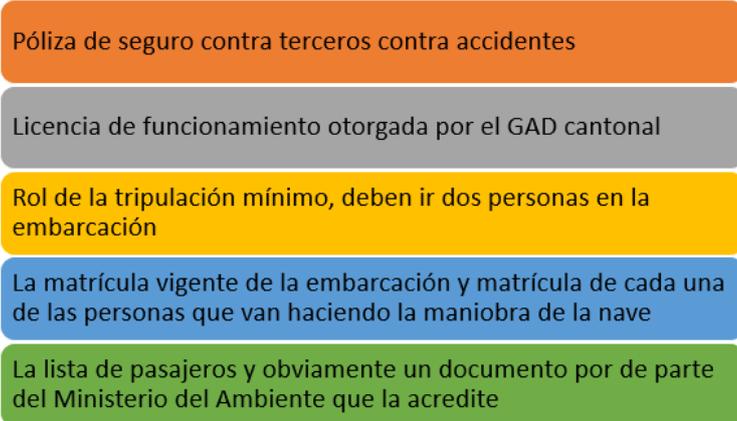
3.2.1. Normativa

Dentro de la primera categorización realizada, se tiene a “Normativa”, la cual se asocia con siete códigos en lo que los participantes expusieron sus opiniones acerca de lo que debería de ser incluido en el primer borrador de la propuesta de normativa. Dentro de los requisitos que los participantes encuentran indispensables para la regularización de la actividad lo resume el Licenciado Luis Pérez en su intervención:

“... me gustaría que se encuentren manejadas por una persona jurídica, es decir, que fueran partes de una compañía de transporte turístico fluvial en el caso de que existiera esa compañía y su respectivo RUC de persona jurídica.”

Por otro lado, Carlos Tomalá, responsable de la oficina del Ministerio de Turismo de Santa Elena, incluye otros requisitos que deben ser tomados en cuenta, los cuales se presentan en la figura 3.10 a continuación:

Figura 3. 10. Requisitos para la actividad



Fuente: Elaboración Propia

Referente a los códigos sobre la legalidad e ilegalidad, se dieron opiniones acerca de los cambios que se realizarían al tener una normativa que regule la actividad, así como los problemas actuales que se tienen debido a las personas que realizan la actividad de forma ilegal. En la tabla 3.6, se presenta un resumen de lo mencionado por los actores participantes.

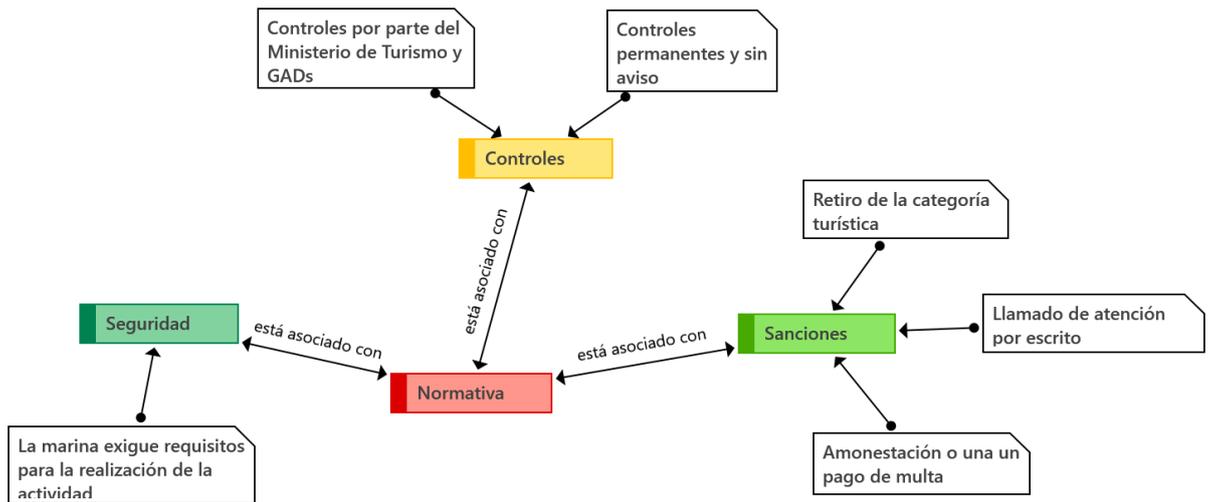
Tabla 3. 6. Legalidad e Ilegalidad

Actores	Legalidad	Ilegalidad
Actor 1	<ul style="list-style-type: none"> • Lista de precios previo a la emisión de la licencia de turismo. • Exigir pertenecer a gremiaciones (para personas naturales) 	<ul style="list-style-type: none"> • Se abandonan a grupos y no hay forma de sancionarlos. • Personas naturales que realizan la actividad causan acoso, bajo precio del servicio.
Actor 2	<ul style="list-style-type: none"> • Brindar un servicio complementario • Acompañamiento de un guía 	<ul style="list-style-type: none"> • Bajo costo del servicio. • Embarcaciones sin condiciones físicas adecuadas pueden sufrir accidentes en el transcurso de la actividad.
Actor 3	<ul style="list-style-type: none"> • Mejoras en seguridades físicas como jurídicas 	<ul style="list-style-type: none"> • No se cumplen los requisitos mínimos con respecto a la seguridad física, mucho menos la jurídica.

Fuente: Elaboración Propia

En lo que respecta con los códigos de controles, sanciones y seguridad para la realización de la actividad, los participantes tuvieron opiniones variadas sobre los temas preguntados que se presentan en la figura 3.11 a continuación:

Figura 3. 11. Códigos Controles, Seguridad y Sanciones

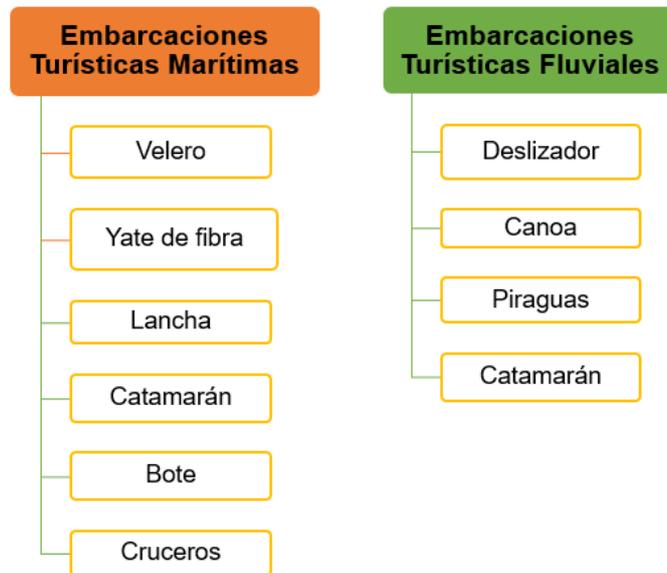


Fuente: Elaboración Propia

De acuerdo a las opiniones obtenidas, se obtuvo que los controles deben ser realizados por el Ministerio de Turismo y GADs de forma que se asegurara que las embarcaciones cuenten con todas las seguridades pertinentes para la realización de la actividad. De igual manera, en el caso de que la seguridad de los visitantes se vea afectada por el uso de embarcaciones no aptas para el transporte de pasajeros como actividad turística, estas serán sancionadas de acuerdo a la falta cometida dichas sanciones deberán ser dispuestas por la autoridad competente.

Por último, los tipos de embarcaciones proporcionadas por los participantes del grupo focal se clarificaron como se muestra en la figura 3.12 y estas serán presentadas en la propuesta de la normativa a entregar.

Figura 3. 12. Tipos de embarcaciones turísticas



Fuente: Elaboración Propia

3.2.2. Competencias de otras entidades gubernamentales

Con lo que respecta al segundo tema central “Competencias de otras entidades gubernamentales”, esta se encuentra dividida en tres códigos que permitieron conocer los temas en los que el Ministerio de Turismo como autoridad para la regulación de esta actividad turística no puede involucrarse ya que son otras entidades las que tienen la competencia respectiva para el control o sanción, además de sugerencias brindadas por los participantes sobre conversaciones que se deben realizar con otras entidades para llegar a un acuerdo que beneficie a todas las partes. En la figura 3.13 a continuación se muestra un resumen de las respuestas brindadas por los participantes.

Figura 3. 13. Codificación de Competencias de otras entidades gubernamentales

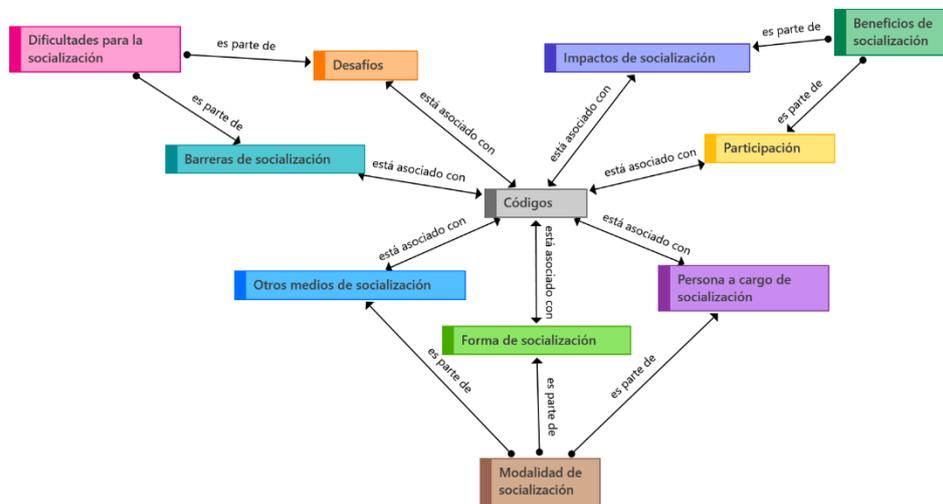


Fuente: Elaboración Propia

3.3. Análisis de Entrevistas a Profundidad

Para el análisis de las entrevistas a profundidad que se realizaron en sesiones virtuales, se realizó en primera instancia la transcripción y codificación de cada una de las respuestas que se obtuvieron.

Figura 3. 14. Códigos de entrevistas



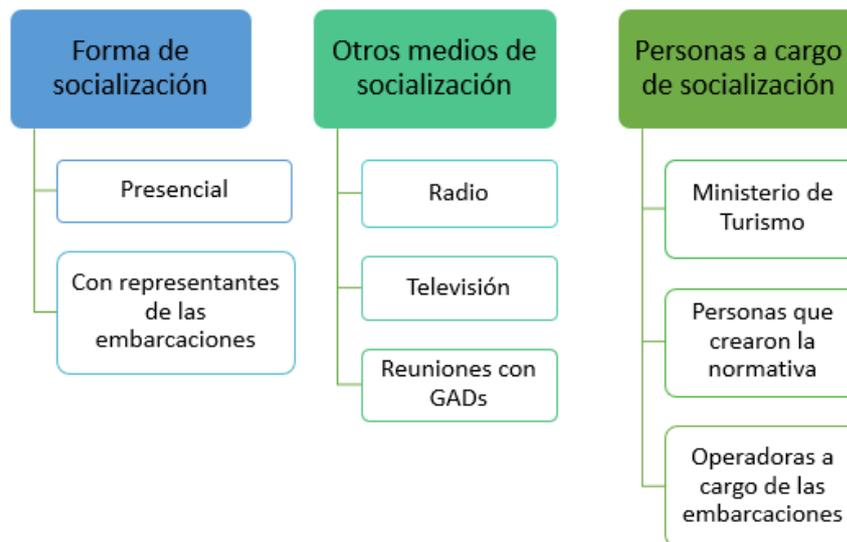
Fuente: Elaboración Propia

La codificación se muestra en la figura 3.14, con los códigos obtenidos se establecieron tres temas centrales que se utilizaran para definir los mecanismos de socialización de la propuesta de la normativa.

3.3.1. Modalidad de socialización

Dentro de las modalidades de socialización, los participantes de las entrevistas coincidieron en la forma en la que se debería de presentar, los medios por la que esta socialización se debería de dar y las personas o entidades que deberían de estar a cargo de esta socialización. En la figura 3.15 se presenta en resumen las opiniones dadas sobre los temas tratados en estos códigos.

Figura 3. 15. Modalidad de socialización



Fuente: Elaboración Propia

De acuerdo con lo opinado, la socialización de la normativa se debería de realizar de forma presencial con los representantes de las embarcaciones ya que son los que se van a ver beneficiados por esta normativa. Además de una reunión presencial para la presentación, se considera el uso de otros medios de comunicación como radio o televisión, reuniones con GADs deberían ser considerados de igual manera, de forma que los involucrados en la actividad cuenten con toda la información necesaria sobre la normativa.

Por último, las personal o entidades que deberían de estar a cargo de esta socialización según los entrevistados deberían ser el Ministerio de Turismo, las personas que crearon la normativa y las operadoras con las que las embarcaciones tienen convenios.

3.3.2. Beneficios de socialización

Con respecto a los beneficios de la socialización de la normativa, se analiza los impactos que tendría la socialización de la normativa dentro del sector turístico, además de la participación por parte de los actores involucrados en esta. Para esto en la tabla 3.7 se presentan las opiniones obtenidas por los participantes.

Tabla 3. 7. Beneficios de socialización

Impactos	Participación
<ul style="list-style-type: none"> • Impacto positivo si los prestadores son beneficiados por la normativa. • Impacto positivo en el uso de las embarcaciones. 	<ul style="list-style-type: none"> • Participación si se genera algún desarrollo económico. • Participación si se pone como prioridad a los prestadores de servicio.

Fuente: Elaboración Propia

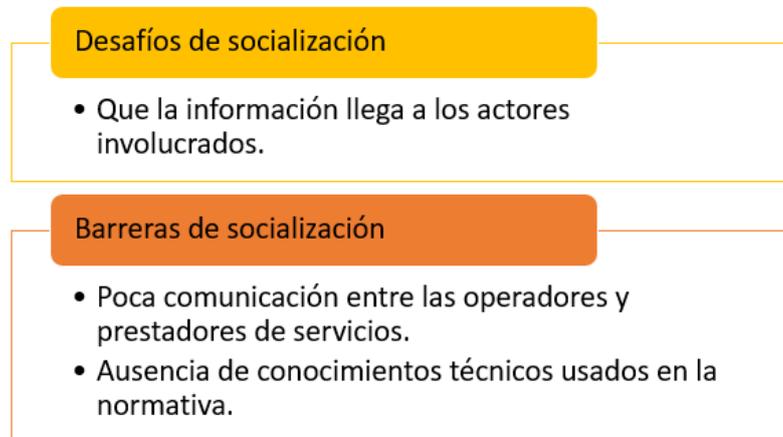
Los impactos de esta socialización entre los actores involucrados se presentarían de una manera positiva si estos actores pueden verse beneficiados, de igual manera, el uso de las embarcaciones se vería afectado de forma positiva con el correcto uso de la normativa una vez esta sea publicada.

La participación de los actores involucrados, por otro lado, se establecerá si estos se ven beneficiados por medio del desarrollo económico de la actividad a la que prestan sus servicios. Por último, se espera que estos actores sean tomados como prioridad al momento de la socialización.

3.3.3. Dificultad para la socialización

Por último, entre las dificultades y barreras halladas al momento de la socialización, los participantes de las entrevistas detectaron algunas que se presentan en la figura 3.16 a continuación:

Figura 3. 16. Dificultades para la socialización



Fuente: Elaboración Propia

Los mayores desafíos y barreras encontrados fueron que la información que contiene la propuesta de normativa no pueda llegar a todos los actores involucrados en la actividad, esto va de la mano con la poca comunicación que puede existir entre los operadores y prestadores de servicios además de la posibilidad de que estos actores no cuenten con el conocimiento necesario para el entendimiento de la propuesta de normativa debido a el uso de tecnicismos con los que pueden no estar familiarizados.

3.4. Prototipo

El prototipo de propuesta de normativa para embarcaciones de transporte turístico marítimo y fluvial a nivel nacional se presenta en la parte de anexos, la cual está constituida por 23 artículos, dividido en 5 títulos.

CAPÍTULO 4

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Para finalizar con el presente proyecto se presentará a continuación las conclusiones y recomendaciones pertinentes de este trabajo de investigación, el cual servirá como un antecedente para futuros proyectos que se enfoquen en el mismo campo y tema tratado.

4.1. Conclusiones

El objetivo principal de este proyecto era la creación de una propuesta de normativa para la transportación turística marítima y fluvial para el Ecuador continental, con el fin de brindar al Ministerio de Turismo una herramienta que permita el control de esta actividad turística basado en requisitos y obligaciones para los prestadores de servicio.

La directora zonal 8 del Ministerio de Turismo, Msc. Fanny Condo, se mostró complacida con el trabajo desarrollado luego de haberlo expuesto ante ella y su compañera de trabajo Mirian Espinoza. La retroalimentación dada en la reunión puedo definir puntos a agregar dentro de la propuesta de normativa presente en el anexo J.

La propuesta de normativa mostrada en este proyecto consta de 23 artículos que presentan derechos y obligaciones para los pasajeros y prestadores de servicios, los requisitos de registro de turismo, LUAF, matrícula turística para embarcaciones y tripulantes y certificado OMI, además de incluir las clasificaciones de los espacios acuáticos y embarcaciones turísticas tanto marítimas como fluviales, prohibiciones y sanciones que la autoridad nacional de turismo podrá tomar en consideración para su aplicación.

Todo esto se llevó a cabo luego de discernir la información recopilada de todos los reglamentos y/o normativas encontradas de diferentes países, por lo cual se establecieron parámetros y requisitos indispensables para la normativa.

Por otro lado, los grupos focales también fueron de soporte para saber sobre la realidad que se vive al ofrecer el servicio de transportación turística marítimo

y fluvial, las grandes ventajas que se tendrían por medio de su implementación tanto para los prestadores de servicios como para los turistas.

Por último, este proyecto presentó mecanismos que pueden ser aplicados para la socialización de la normativa una vez esta sea publicada, de forma que los actores involucrados en esta actividad turística puedan tener toda la información necesaria para el cumplimiento de esta. Los mecanismos presentados, se obtuvieron luego de realizar entrevistas a profundidad con representantes de operadores turísticos.

4.2. Recomendaciones

Se recomienda en primera instancia continuar con conversaciones entre la DIRNEA y las capitanías de puerto, para poder enlazar requerimientos o parámetros que estas entidades tienen en común de forma que sean incluidas en una sola normativa que permita la regulación y control de esta actividad turística.

De igual manera, continuar las conversaciones con los prestadores de servicios involucrados debido a que al tener tres regiones en las que se usa diferentes tipos de embarcaciones se deberán tomar en cuenta opiniones para que la normativa pueda globalizar a todos los prestadores de servicios, así como las embarcaciones que son usadas para la actividad.

Por otra parte, también es importante no dejar de lado las opiniones y requerimientos tanto de los visitantes como de los dueños de embarcaciones ancestrales, es necesario tenerlos en cuenta para que no se vean perjudicados con la implementación de la normativa.

Se deberá realizar un análisis más profundo de los mecanismos de socialización que pueden ser aplicados para transmitir la información que contiene la normativa, esto en conjunto con entidades que brinden su apoyo para la realización de reuniones en diversos lugares de forma que la normativa llegue a todos aquellos que se encuentran involucrados con la actividad.

BIBLIOGRAFÍA

- Alcívar, I. (2018). *El turismo y la normativa vigente en Ecuador. Entorno Turístico*. <https://www.entornoturistico.com/el-turismo-y-la-normativa-vigente-en-ecuador/>.
- Álvarez, I. (2018). *Comparativa entre los derechos de los pasajeros en el transporte marítimo y aéreo*.
- Arnau, L., & Sala, J. (2020). *La revisión de la literatura científica: Pautas, procedimientos y criterios de calidad*.
- Authority, M. I. P. (2018). *Philippines: Maritime Industry Development Plan (MIDP)2019-2028*. https://marina.gov.ph/wp-content/uploads/2018/12/Draft-MIDP-2019-2028_LPE_LMC_26Nov_8Dec2018.pdf
- Authority, M. I. P. (2019). *2019 MARINA Year-ender Report*. <https://marina.gov.ph/wp-content/uploads/2020/10/2019-MARINA-Year-end-Performance-Report.pdf>
- Cabrera, S. (2018). *Estudio y diseño de sistema de transporte público fluvial entre los cantones Durán y Guayaquil en el año 2018*.
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2015). *Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos*.
- Cavalla, E. (2020). *Revisión del marco regulatorio a partir del crecimiento de la actividad turística en la Antártida*.
- Ciacciarelli, J., Wilmsmeier, G., Saénz, E., & Schuschny, A. (2020). *Análisis de sustitución de combustibles del sistema de transporte fluvial de la Hidrovía Paraguay- Paraná*.
- Cortés, M., & Iglesias, M. (2014). *Generalidades sobre Metodología de la Investigación*.
- Dawson, J., Johnston, M., & Stewart, E. (2017). The unintended consequences of regulatory complexity: The case of cruise tourism in Arctic Canada. *Marine Policy*, 76, 71–78. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2016.11.002>
- El Universo. (2018, May 18). *Regulan el área para actividades acuáticas en playas de Esmeraldas*. <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/05/28/nota/6781067/regulan-area-actividades-acuaticas-playas-esmeraldenas/>
- Guagua, M. (2013). *Estudio de Factibilidad para la Creación de una Empresa de Transporte Turístico Fluvial, utilizando la rivera del estuario del río esmeraldas*.
- Helsdon, J. (2022). New boating regulations floated. Ontario OUT of DOORS. <https://oodmag.com/new-boating-regulations-floated/>.
- Laberge, L. (2019). *Safety Tips and Requirements for Pleasure Craft*. www.tc.gc.ca/eng/crown-copyright-request-614.html

- Magro, M., & Carrascal, S. (2019). El Design Thinking como recurso y metodología para la alfabetización visual y el aprendizaje en preescolares de escuelas multigrado de México. *Vivat Academia*, 0(146), 71. <https://doi.org/10.15178/va.2019.146.71-95>
- Malhotra, N. K., Ortiz Salinas, M. E., & Benassini, M. (2008). *Investigación de mercados*. Pearson Educación.
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2009). *Manual de Buenas Prácticas Ambientales para el Servicio de Transporte Turístico Acuático*.
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones. (2011). *Reglamento de Transporte Turístico Acuático*.
- Ministerio de Turismo. (2014). *Reglamento de Transporte Terrestre Turístico*. www.lexis.com.ec
- Naletina, D., Ačkar, I., Vuletic, A., Petljak, K., & Štulec, I. (2018). Development Opportunities of Liner Maritime Passenger Traffic in the Republic of Croatia. *Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast / Экономические и Социальные Перемены: Факты, Тенденции, Прогноз*, 5 (59). <https://doi.org/10.15838/esc.2018.5.59.12>
- Nieves, S. (2016). *Transporte marítimo para las exportaciones ecuatorianas de cacao en grano*.
- OMI. (2020). *Introducción a la OMI*. <https://www.imo.org/Es/About/Pages/Default.aspx>.
- Ore, H. (2020). Planeamiento estratégico como instrumento de gestión en las empresas: Revisión bibliográfica. *Revista Científica Pakamuros*, 8(4), 31–44. <https://doi.org/10.37787/pakamuros-unj.v8i4.147>
- Ramos y Wert. (2015). *Design Thinking*. <https://www.designthinking.es/Inicio/Index.php>.
- Rivera, C. (2020). *Capital natural y turismo náutico en San Carlos, Sonora, México*. <https://orcid.org/0000-0003-1825-7456>
- Robles, B. (2011). *La entrevista en profundidad: una técnica útil dentro del campo antropofísico*.
- Tourinews. (2022, April 26). *Tras los accidentes mortales, habrá una regulación para las lanchas turísticas de Bayahíbe (R. Dominicana)*. https://www.tourinews.es/resumen-de-prensa/notas-de-prensa-empresas-turismo/dominicana-romana-bayahibe-medio-ambiente-regulara-actividad-lanchas_4468628_102.html
- Vera, A. (2021). *Turismo fluvial en la Isla Puná y estrategias de desarrollo turístico*.

ANEXOS

ANEXO A

Codificación previa



ANEXO B

Preguntas para Grupo Focal

ESCUELA SUPERIOR POLITECNICA DEL LITORAL

LICENCIATURA EN TURISMO

Tema: Propuesta de normativa para embarcaciones de transporte turístico marítimo y fluvial a nivel nacional.

Objetivo de la entrevista: Identificar los tipos de embarcaciones que presten sus servicios a la actividad turística a nivel continental del país mediante el uso de herramientas cualitativas para diferenciarlas de las embarcaciones industriales y comerciales.

Preguntas

- ¿Cuáles deben de ser los requisitos a cumplir para que las embarcaciones que desean dedicarse a esta actividad turística puedan registrarse como tal?
- De las embarcaciones que actualmente brindan sus servicios a la actividad turística, ¿considera usted que cuentan con las comodidades necesarias para el

transporte seguro de los turistas? ¿Qué cambios y/o mejoras consideran que sería necesario realizar?

- Es de conocimiento que existen embarcaciones que prestan sus servicios a las actividades turística de manera ilegal, ¿cuáles creen que son los peligros que podrían enfrentar los pasajeros que hacen uso de estas embarcaciones?
- ¿Qué tipos de mecanismo de seguridad consideran ustedes que deben ser incluidas como obligatorias para que una embarcación de transporte turístico pueda ejercer la actividad?
- Con respecto a la obtención de la licencia única para ejercer la actividad ¿Cuáles consideran ustedes que son los requisitos más indispensables para la obtención de esta?
- ¿Cuáles creen ustedes que pueden ser las razones que hagan que los prestadores prefieran operar de manera legal (dejando de lado el tema económico)?
- ¿Con que frecuencia se realizan controles para verificar que las embarcaciones turísticas son legales y cumplen con todos los requisitos de la ley?
- ¿Cuáles son las embarcaciones “ancestrales” que pueden ofrecer sus servicios a la actividad turística sin poner en riesgo la seguridad de los visitantes?
- ¿Existe alguna forma con la que se pueda ayudar a los turistas a diferenciar una embarcación turística legal de una ilegal? ¿Cuáles son?
- Dentro de las normativas y/o reglamentos emitidos por el Ministerio de Turismo, se contemplan las sanciones como mecanismos de control. ¿Cuáles consideran ustedes que serían las sanciones más efectivas para evitar el incumplimiento de la normativa?

ANEXO C

Preguntas para Entrevistas a Profundidad

ESCUELA SUPERIOR POLITECNICA DEL LITORAL

LICENCIATURA EN TURISMO

Tema: Propuesta de normativa para embarcaciones de transporte turístico marítimo y fluvial a nivel nacional.

Objetivo de la entrevista: Establecer mecanismos de socialización de la propuesta de la normativa de las embarcaciones de transporte turístico marítimo y fluvial a nivel continental para dar conocimiento de los beneficios de su implementación mediante reuniones con los actores involucrados.

Preguntas

1. ¿Cuáles cree que pueden llegar a ser los mayores desafíos para socializar la propuesta de las embarcaciones de transporte turístico marítimo y fluvial?
2. ¿Considera que todos los actores involucrados y beneficiarios estén abiertos a participar en la socialización de la propuesta de la normativa?
3. ¿Cómo cree usted que se debe llevar a cabo la socialización, presencial o virtual? De ser el caso presencial, ¿en dónde se debería realizar? De ser el caso virtual, ¿cuál sería la plataforma más idónea?
4. Dado que la propuesta compete a un grupo muy amplio, ¿la socialización debe darse en varios días? ¿Cree que exista alguna barrera técnica que dificulte el entendimiento de la propuesta? De ser el caso, ¿cuáles podrían ser?
5. Sabiendo que aun en la actualidad no todos tienen acceso al internet ni redes sociales, ¿qué otros medios se podrían usar para dar a conocer la convocatoria?
6. ¿Cuáles creen que lleguen a ser los impactos de la socialización de la normativa dentro del sector turístico del país?
7. ¿Cree que exista alguna barrera que dificulte el entendimiento de la propuesta? De ser el caso, ¿cuáles podrían ser?
8. ¿Quién cree que debería ser la persona a cargo de exponer la propuesta de la normativa?

ANEXO D

Consentimiento Informado Grupos Focales

Yo declaro que he sido informado e invitado a participar en una investigación denominada “Propuesta de Normativa para embarcaciones de Transporte Turístico Marítimo y Fluvial a nivel nacional”.

Entiendo que este estudio busca conocer aspectos sobre la actividad turística realizada en las embarcaciones marítimas y fluviales que ayudaran a la formación de lo que será una propuesta de normativa para embarcaciones de transporte turístico marítimo y fluvial a nivel nacional. Sé que mi participación se llevará a cabo en la plataforma Google Meet y consistirá en preguntas que demorará alrededor de 45 minutos.

Estoy en conocimiento que no habrá retribución por la participación en este estudio, sí que esta información podrá beneficiar de manera indirecta y por lo tanto tiene un beneficio para la sociedad dada la investigación que se está llevando a cabo.

Asimismo, sé que puedo negar la participación o retirarme en cualquier etapa de la investigación, sin expresión de causa ni consecuencias negativas para mí.

Sí. Acepto voluntariamente participar en este estudio y he recibido una copia del presente documento.

Fecha:

Firma:

ANEXO E

Consentimiento Informado Entrevistas a profundidad

Yo declaro que he sido informado e invitado a participar en una investigación denominada “Propuesta de Normativa para embarcaciones de Transporte Turístico Marítimo y Fluvial a nivel nacional”.

Entiendo que este estudio busca conocer aspectos sobre la actividad turística realizada en las embarcaciones marítimas y fluviales que ayudaran a la formación de lo que será una propuesta de normativa para embarcaciones de transporte turístico marítimo y fluvial a nivel nacional. Sé que mi participación se llevará a cabo en la plataforma Zoom y consistirá en preguntas que demorará alrededor de 15 minutos.

Estoy en conocimiento que no habrá retribución por la participación en este estudio, sí que esta información podrá beneficiar de manera indirecta y por lo tanto tiene un beneficio para la sociedad dada la investigación que se está llevando a cabo.

Asimismo, sé que puedo negar la participación o retirarme en cualquier etapa de la investigación, sin expresión de causa ni consecuencias negativas para mí.

Sí. Acepto voluntariamente participar en este estudio y he recibido una copia del presente documento.

Fecha:

Firma:

ANEXO F

Evidencias consentimiento firmado grupo focal

Nombres y Apellidos *

Oscar Vazconez

Yo declaro que he sido informado e invitado a participar en una investigación denominada "Propuesta de Normativa para embarcaciones de Transporte Turístico Marítimo y Fluvial a nivel nacional".

Entiendo que este estudio busca conocer aspectos sobre la actividad turística realizada en las embarcaciones marítimas y fluviales que ayudaran a la formación de lo que será una propuesta de normativa para embarcaciones de transporte turístico marítimo y fluvial a nivel nacional. Sé que mi participación se llevará a cabo en la plataforma Google Meet y consistirá en preguntas que demorará alrededor de 45 minutos.

Estoy en conocimiento que no habrá retribución por la participación en este estudio, sí que esta información podrá beneficiar de manera indirecta y por lo tanto tiene un beneficio para la sociedad dada la investigación que se está llevando a cabo.

Asimismo, sé que puedo negar la participación o retirarme en cualquier etapa de la investigación, sin expresión de causa ni consecuencias negativas para mí.

Sí. Acepto voluntariamente participar en este estudio y he recibido una copia del presente documento.

Sí acepto

Nombres y Apellidos *

Paulo Clemente

Yo declaro que he sido informado e invitado a participar en una investigación denominada "Propuesta de Normativa para embarcaciones de Transporte Turístico Marítimo y Fluvial a nivel nacional".

Entiendo que este estudio busca conocer aspectos sobre la actividad turística realizada en las embarcaciones marítimas y fluviales que ayudaran a la formación de lo que será una propuesta de normativa para embarcaciones de transporte turístico marítimo y fluvial a nivel nacional. Sé que mi participación se llevará a cabo en la plataforma Google Meet y consistirá en preguntas que demorará alrededor de 45 minutos.

Estoy en conocimiento que no habrá retribución por la participación en este estudio, sí que esta información podrá beneficiar de manera indirecta y por lo tanto tiene un beneficio para la sociedad dada la investigación que se está llevando a cabo.

Asimismo, sé que puedo negar la participación o retirarme en cualquier etapa de la investigación, sin expresión de causa ni consecuencias negativas para mí.

Sí. Acepto voluntariamente participar en este estudio y he recibido una copia del presente documento.

Sí acepto

Nombres y Apellidos *

LUIS ENRIQUE PEREZ LUNA

Yo declaro que he sido informado e invitado a participar en una investigación denominada "Propuesta de Normativa para embarcaciones de Transporte Turístico Marítimo y Fluvial a nivel nacional". *

Entiendo que este estudio busca conocer aspectos sobre la actividad turística realizada en las embarcaciones marítimas y fluviales que ayudaran a la formación de lo que será una propuesta de normativa para embarcaciones de transporte turístico marítimo y fluvial a nivel nacional. Sé que mi participación se llevará a cabo en la plataforma Google Meet y consistirá en preguntas que demorará alrededor de 45 minutos.

Estoy en conocimiento que no habrá retribución por la participación en este estudio, sí que esta información podrá beneficiar de manera indirecta y por lo tanto tiene un beneficio para la sociedad dada la investigación que se está llevando a cabo.

Asimismo, sé que puedo negar la participación o retirarme en cualquier etapa de la investigación, sin expresión de causa ni consecuencias negativas para mí.

Sí. Acepto voluntariamente participar en este estudio y he recibido una copia del presente documento.

Sí acepto

Nombres y Apellidos *

Carlos Guillermo Méndez Román

Yo declaro que he sido informado e invitado a participar en una investigación denominada "Propuesta de Normativa para embarcaciones de Transporte Turístico Marítimo y Fluvial a nivel nacional". *

Entiendo que este estudio busca conocer aspectos sobre la actividad turística realizada en las embarcaciones marítimas y fluviales que ayudaran a la formación de lo que será una propuesta de normativa para embarcaciones de transporte turístico marítimo y fluvial a nivel nacional. Sé que mi participación se llevará a cabo en la plataforma Google Meet y consistirá en preguntas que demorará alrededor de 45 minutos.

Estoy en conocimiento que no habrá retribución por la participación en este estudio, sí que esta información podrá beneficiar de manera indirecta y por lo tanto tiene un beneficio para la sociedad dada la investigación que se está llevando a cabo.

Asimismo, sé que puedo negar la participación o retirarme en cualquier etapa de la investigación, sin expresión de causa ni consecuencias negativas para mí.

Sí. Acepto voluntariamente participar en este estudio y he recibido una copia del presente documento.

Sí acepto

Nombres y Apellidos *

CARLOS TOMALA

Yo declaro que he sido informado e invitado a participar en una investigación denominada "Propuesta de Normativa para embarcaciones de Transporte Turístico Marítimo y Fluvial a nivel nacional".

Entiendo que este estudio busca conocer aspectos sobre la actividad turística realizada en las embarcaciones marítimas y fluviales que ayudaran a la formación de lo que será una propuesta de normativa para embarcaciones de transporte turístico marítimo y fluvial a nivel nacional. Sé que mi participación se llevará a cabo en la plataforma Google Meet y consistirá en preguntas que demorará alrededor de 45 minutos.

Estoy en conocimiento que no habrá retribución por la participación en este estudio, sí que esta información podrá beneficiar de manera indirecta y por lo tanto tiene un beneficio para la sociedad dada la investigación que se está llevando a cabo.

Asimismo, sé que puedo negar la participación o retirarme en cualquier etapa de la investigación, sin expresión de causa ni consecuencias negativas para mí.

Sí. Acepto voluntariamente participar en este estudio y he recibido una copia del presente documento.

Sí acepto

ANEXO G

Evidencias consentimiento firmado entrevistas a profundidad

Nombres y Apellidos *

Milena Cajape

Yo declaro que he sido informado e invitado a participar en una investigación denominada "Propuesta de Normativa para embarcaciones de Transporte Turístico Marítimo y Fluvial a nivel nacional".

Entiendo que este estudio busca conocer aspectos sobre la actividad turística realizada en las embarcaciones marítimas y fluviales que ayudaran a la formación de lo que será una propuesta de normativa para embarcaciones de transporte turístico marítimo y fluvial a nivel nacional. Sé que mi participación se llevará a cabo en la plataforma Google Meet y consistirá en preguntas que demorará alrededor de 40 minutos.

Estoy en conocimiento que no habrá retribución por la participación en este estudio, sí que esta información podrá beneficiar de manera indirecta y por lo tanto tiene un beneficio para la sociedad dada la investigación que se está llevando a cabo.

Asimismo, sé que puedo negar la participación o retirarme en cualquier etapa de la investigación, sin expresión de causa ni consecuencias negativas para mí.

Sí. Acepto voluntariamente participar en este estudio y he recibido una copia del presente documento.

Sí acepto

Nombres y Apellidos *

Anthony Barre

Yo declaro que he sido informado e invitado a participar en una investigación denominada "Propuesta de Normativa para embarcaciones de Transporte Turístico Marítimo y Fluvial a nivel nacional". *

Entiendo que este estudio busca conocer aspectos sobre la actividad turística realizada en las embarcaciones marítimas y fluviales que ayudaran a la formación de lo que será una propuesta de normativa para embarcaciones de transporte turístico marítimo y fluvial a nivel nacional. Sé que mi participación se llevará a cabo en la plataforma Google Meet y consistirá en preguntas que demorará alrededor de 40 minutos.

Estoy en conocimiento que no habrá retribución por la participación en este estudio, sí que esta información podrá beneficiar de manera indirecta y por lo tanto tiene un beneficio para la sociedad dada la investigación que se está llevando a cabo.

Asimismo, sé que puedo negar la participación o retirarme en cualquier etapa de la investigación, sin expresión de causa ni consecuencias negativas para mí.

Sí. Acepto voluntariamente participar en este estudio y he recibido una copia del presente documento.

Sí acepto

Nombres y Apellidos *

Lorena Bonilla

Yo declaro que he sido informado e invitado a participar en una investigación denominada "Propuesta de Normativa para embarcaciones de Transporte Turístico Marítimo y Fluvial a nivel nacional". *

Entiendo que este estudio busca conocer aspectos sobre la actividad turística realizada en las embarcaciones marítimas y fluviales que ayudaran a la formación de lo que será una propuesta de normativa para embarcaciones de transporte turístico marítimo y fluvial a nivel nacional. Sé que mi participación se llevará a cabo en la plataforma Google Meet y consistirá en preguntas que demorará alrededor de 40 minutos.

Estoy en conocimiento que no habrá retribución por la participación en este estudio, sí que esta información podrá beneficiar de manera indirecta y por lo tanto tiene un beneficio para la sociedad dada la investigación que se está llevando a cabo.

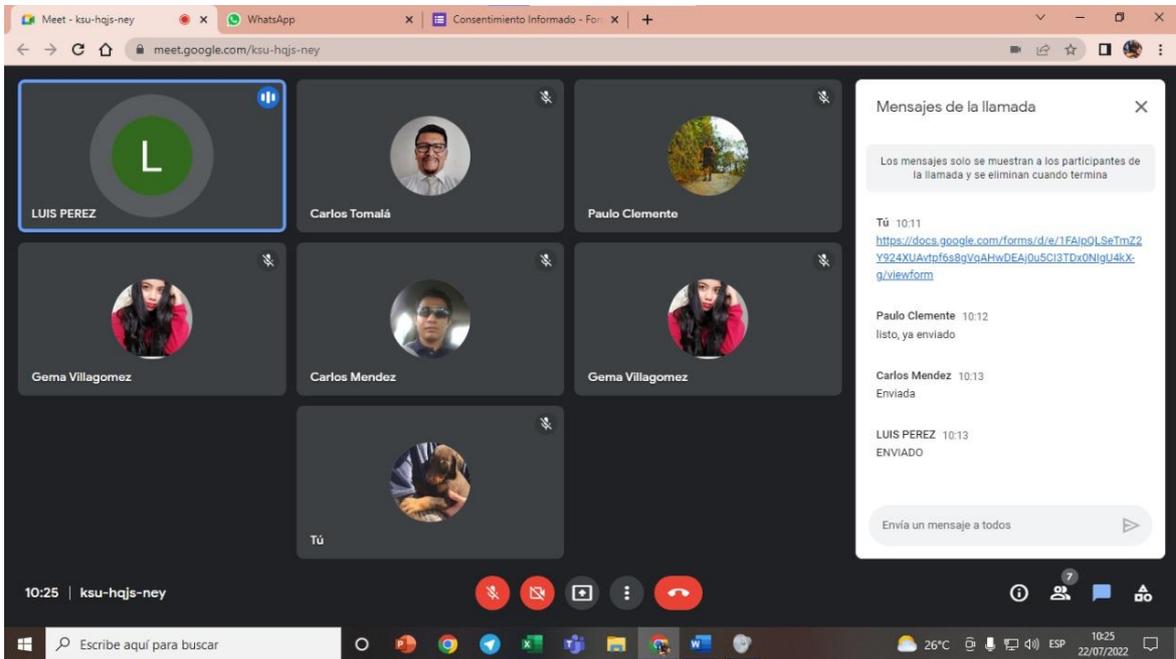
Asimismo, sé que puedo negar la participación o retirarme en cualquier etapa de la investigación, sin expresión de causa ni consecuencias negativas para mí.

Sí. Acepto voluntariamente participar en este estudio y he recibido una copia del presente documento.

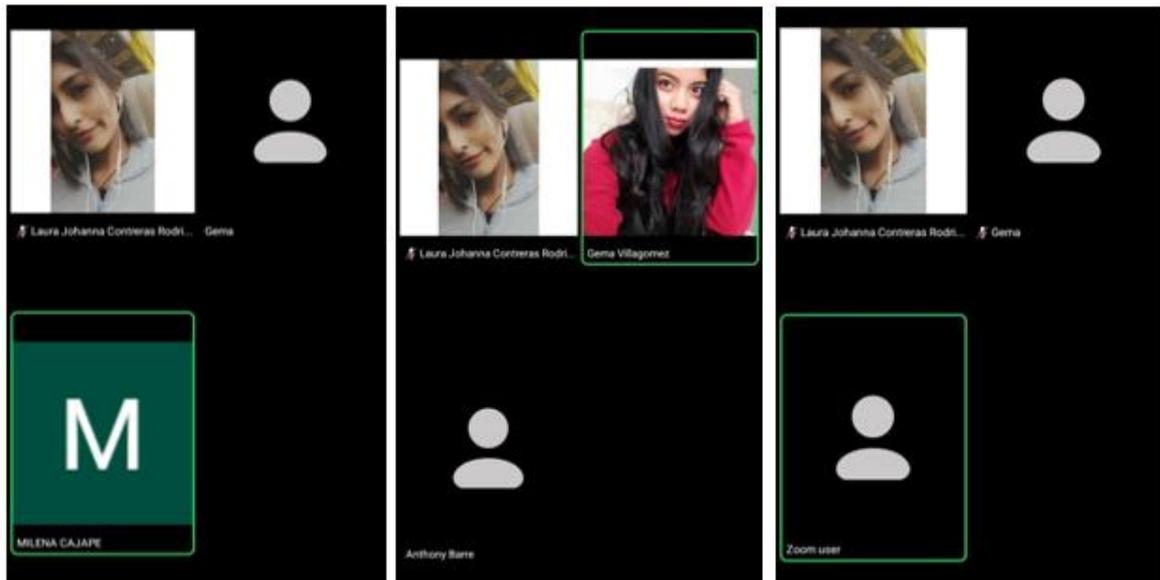
Sí acepto

ANEXO H

Evidencia reunión grupo focal



Evidencia reuniones entrevistas a profundidad

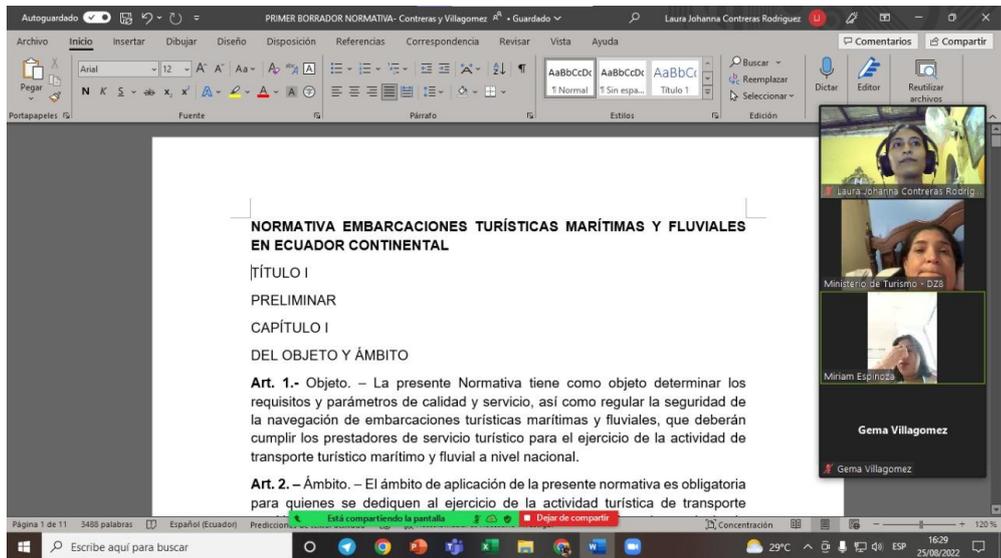
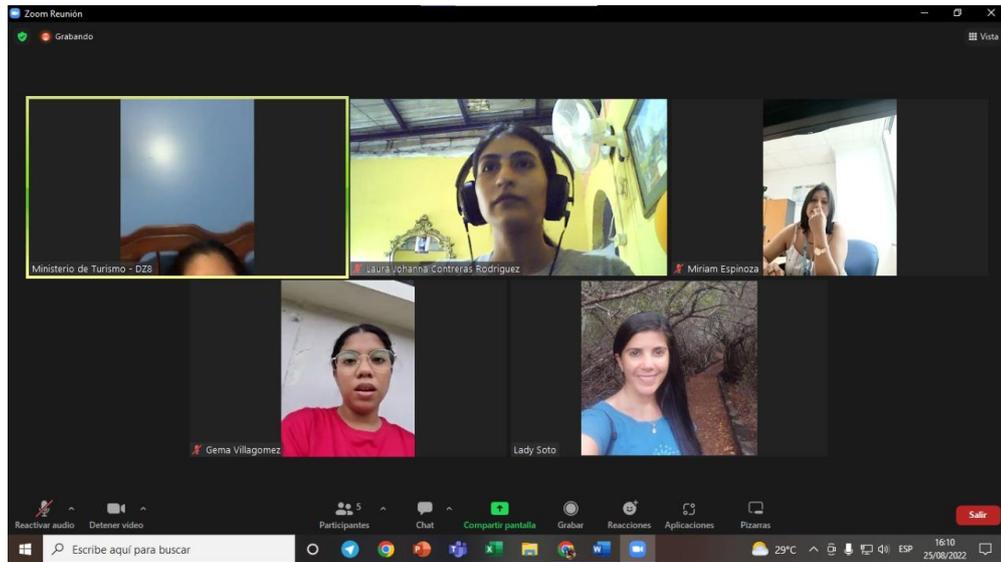


ANEXO I

Documentos de soporte para la construcción de la normativa

N°	Nombre Del Documento	Base De Datos
1	Reglamento de operadores de marinas turísticas	Google Scholar
2	Turismo náutico: orientaciones básicas	Página Ministerial
3	Reglamento de servicio de transporte turístico de pasajeros	Google Scholar
4	Informe marinas turísticas	Google Scholar
5	Manual de buenas prácticas ambientales para el servicio de transporte turístico acuático	Página Ministerial
6	Reglamento de transporte turístico acuático	Google Scholar
7	Reglamento general de matrícula del personal de gente de mar, fluvial y lacustre	Página Institucional
8	Paseos náuticos-requisitos	Página Institucional
9	La incidencia de las normas de protección marítima en el transporte marítimo	Google Scholar
10	Reglamento a la actividad marítima	Google Scholar
11	Navegantes, autoridades indígenas y turistas en Panamá. Los efectos del turismo sobre el control territorial de las áreas marítimas del pueblo guna	Revista
12	Diagnóstico de la calidad de servicio de transporte turístico fluvial de la ciudad de Guayaquil y propuesta de mejora	Página Institucional
13	Real decreto regulación de abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas sexta y séptima del registro de matrícula de buques	Página Institucional
14	El transporte acuático recreativo en el mercado argentino	Google Scholar
15	Cruceros marítimos de cabotaje y regulación de la actividad en Brasil	Google Scholar
16	Ley orgánica de navegación, gestión seguridad y protección marítima	Google Scholar
17	Código nacional de navegación y actividades portuarias fluviales	Página Institucional
18	Ley para el desarrollo y operación de marinas turísticas	Google Scholar
19	Reglamento de turismo náutico	Página Institucional
20	Real decreto regulación las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo	Página Institucional
21	Reglamento para actividades de turismo náutico y marinas turísticas	Página Ministerial
22	Transporte y turismo en Bélgica, Francia, y Holanda	Página Ministerial
23	Ley general de marinas y actividades conexas	Google Scholar
24	Reglamento embarcaciones transporte turístico marítimo en Galápagos	Página Ministerial
25	Reglamento de embarcaciones utilizadas en actividades turísticas marítimas	Página Ministerial
26	Reglamento prestación de servicios de turismo de naturaleza en su modalidad de turismo fluvial y lacustre	Página Ministerial
27	Plan director de turismo náutico fluvial de Uruguay	Página Ministerial
28	Reglamento a la ley del instituto hondureño de turismo	Google Scholar
29	Reglamento sobre seguridad de embarcaciones deportivas, turísticas y motos acuáticas	Página Ministerial
30	Ley 1242 de 2008 por la cual se establece el código nacional de navegación y actividades portuarias fluviales y se dictan otras disposiciones el congreso de Colombia	Página Ministerial
31	Ley para el desarrollo y operación de marinas turísticas Nicaragua	Página Ministerial
32	Reglamento de turismo náutico estados unidos mexicanos	Página Ministerial

ANEXO J



ANEXO K

Propuesta de normativa para embarcaciones de transporte turístico marítimo y fluvial a nivel nacional

NORMATIVA EMBARCACIONES TURÍSTICAS MARÍTIMAS Y FLUVIALES EN ECUADOR CONTINENTAL

TÍTULO I

PRELIMINAR

CAPÍTULO I

DEL OBJETO Y ÁMBITO

Art. 1.- Objeto. – La presente Normativa tiene como objeto determinar los requisitos y parámetros de calidad y servicio, así como regular la seguridad de la navegación de embarcaciones turísticas marítimas y fluviales, que deberán cumplir los prestadores de servicio turístico para el ejercicio de la actividad de transporte turístico marítimo y fluvial a nivel nacional.

Art. 2. – Ámbito. – El ámbito de aplicación de la presente normativa es obligatoria para quienes se dediquen al ejercicio de la actividad turística de transporte marítimo y fluvial en el Ecuador Continental, exceptuando a la provincia de Galápagos.

Art. 3. – Definiciones. – Para la aplicación de la presente Normativa se deberán tomar en cuenta los siguientes términos y definiciones:

- 1. Área Protegida:** De acuerdo con la UICN, un área protegida se entiende como la zona geográfica definida, reconocida, dedicada y gestionada por medios legales a la conservación y preservación de la naturaleza y los ecosistemas en que se vean en peligro.
- 2. Armador:** Es la persona natural o jurídica que consta como titular para el ejercicio de la navegación de una embarcación, es el responsable del equipamiento y aprovisionamiento de este. No se debe confundir como el propietario que la cede en arriendo a un tercero.
- 3. Dirección Nacional de Espacios Acuáticos (DIRNEA):** Es la autoridad Marítima del Ecuador.
- 4. Embarcación ancestral o tradicional:** Son aquellas que a través de los años se han mantenido operativas o han sido replicadas con materiales y técnicas semejantes a las propias de una región para un determinado oficio o actividad.
- 5. Embarcación de apoyo:** Se trata de botes pequeños destinados a dar soporte a la embarcación principal para el embarque y desembarque de los turistas tanto en los muelles como en los sitios de visita.
- 6. Embarcación turística:** Vehículo capaz de navegar sobre el agua de manera manual, mecánica, mixta o cualquier otro tipo de propulsión que esté permitido dentro de las provincias del Ecuador continental.

En el registro de turismo se establecerá la clasificación de la embarcación turística.

7. **ESMEA:** Escuela de Marina Mercante Nacional
8. **Prestador de servicios de transporte turístico marítimo y fluvial:** De acuerdo con el Reglamento de Operación e Intermediación Turística, estos pueden llegar a ser un operador turístico o agencia de viajes que opera una embarcación turística, que puede o no ser de su propiedad.
9. **Registro de turismo:** Es la inscripción del prestador de servicio turístico o armador, que se debe obtener previo al inicio de la actividad ante la Autoridad Nacional de Turismo.
10. **Zafarrancho:** Es la secuencia de actividades que tienen como finalidad dejar acondicionada y preparada a la embarcación para un correcto desempeño, en donde se establecerá cuáles son las alarmas de emergencias y los puestos que deben ocupar cada tripulante. Para lo cual se diseñará un cuadro de Roles de Zafarrancho de: Abandono de buque, incendio, hombre al agua, y colisión.
11. **Zarpe:** Es el permiso concedido por las capitanías de puertos para la partida de las embarcaciones de un puerto o embarcadero a otro, y que certifica que cumplen con las normas de seguridad de la navegación.

CAPÍTULO II

DERECHOS Y OBLIGACIONES

Art. 4. – Derechos del pasajero. – Los pasajeros del transporte turístico marítimo y fluvial tendrán los siguientes derechos:

1. Recibir los servicios pactados dentro del contrato de servicios turísticos;
2. Exigir copia del contrato y/o facturación correspondiente de servicio físico o electrónica de los servicios contratados;
3. Recibir información clara y precisa sobre el precio final e impuestos del servicio de transporte turístico marítimo y fluvial por parte del prestador del servicio, así como también las políticas, métodos de cobro, cancelación y reembolsos;
4. Recibir información clara y precisa sobre los protocolos de seguridad y bioseguridad a ser aplicados durante la prestación del servicio;
5. Presentar reclamos pertinentes al prestador del servicio turístico;
6. Denunciar por los canales oficiales establecidos por la Autoridad Nacional de Turismo o los entes competentes, las irregularidades presentadas en la embarcación y el servicio; y,
7. Recibir en óptimas condiciones de funcionamiento los equipos de seguridad proporcionados por las embarcaciones turística para la práctica de la actividad.

Art. 5. – Derechos de los prestadores del servicio de transporte turístico marítimo y fluvial. – Los prestadores del servicio de transporte turístico marítimo y fluvial tendrán los siguientes derechos:

1. Adquirir el pago correspondiente en la fecha establecida por los servicios contratados;

2. Acceder a los incentivos y beneficios establecidos en la normativa vigente;
3. Desembarcar al pasajero que ponga en riesgo la seguridad de la embarcación, tripulantes y/o pasajeros;
4. Establecer políticas de cobro y tarifas para la prestación del servicio;
5. Exigir información y documentos de los pasajeros; y,
6. Denunciar ante las Autoridad Nacional de Turismo o los entes competentes, la operación ilegal del servicio de transporte turístico marítimo.

Art. 6. – Obligaciones del usuario. – Los usuarios del transporte turístico marítimo tendrán las siguientes obligaciones:

1. Cancelar el valor correspondiente acordado por el servicio contratado;
2. Cumplir con las políticas y normas de seguridad y/o bioseguridad impuestas por la tripulación o prestador del servicio de transporte turístico marítimo;
3. Proporcionar de manera veraz, documentación, información sobre condiciones físicas y restricciones de salud y alimentarias;
4. Cumplir con los horarios y lugares preestablecidos por la operadora de servicios turísticos para el desarrollo de los servicios contratados;
5. Cuidar y devolver en las mismas condiciones en las que se adquirió a los equipos y/o bienes entregados para la prestación del servicio; exceptuando en situaciones de fuerza mayor; y,
6. Respetar las regulaciones establecidas para los visitantes en las Áreas Protegidas y cumplir con las políticas de conducta.

Art. 7. – Obligaciones de los prestadores del servicio de transporte turístico marítimo y fluvial. – Los prestadores del servicio de transporte turístico marítimo y fluvial tendrán las siguientes obligaciones:

1. Contar con la Licencia Única Anual de Funcionamiento y el Registro de Turismo y exhibirlas en un lugar visible para el cliente;
2. Respetar y cumplir los lineamientos establecidos para las embarcaciones por parte de la Autoridad Nacional de Transporte Marítimo o ente competente;
3. Cumplir con los servicios ofrecidos;
4. Brindar información clara y verídica sobre el servicio ofrecido;
5. Determinar las políticas de cobro, tarifas y reembolsos para la prestación de sus servicios;
6. Proveer instalaciones de la embarcación en óptimas condiciones de mantenimiento, limpieza y funcionamiento;
7. Contar con personal capacitado, con experiencia y formación profesional, para garantizar la calidad y servicio del servicio contratado;
8. Cumplir con las regulaciones establecidas para su operación en las Áreas Protegidas del Ecuador continental;
9. Establecer contratos escritos y/u órdenes de servicio con agencias u operadoras de servicio turístico debidamente autorizadas por la Autoridad Nacional de Turismo;

10. Informar previo al zarpe a los pasajeros sobre las medidas y normas de seguridad durante el recorrido (zafarrancho);
11. Notificar la transferencia de dominio o modificación de la información con la que fue registrada la embarcación ante la Autoridad Nacional de Turismo y/o ente competente; y,
12. Notificar a la Autoridad Nacional de Turismo y ente competente, cualquier eventualidad o siniestro que ocurra en la embarcación durante la prestación del servicio.

TÍTULO II

DEL REGISTRO, LICENCIA ÚNICA ANUAL DE FUNCIONAMIENTO, MATRÍCULA TURÍSTICA, CERTIFICADO OMI

CAPÍTULO I

REQUISITOS Y PROCEDIMIENTOS

Art. 8. – Requisitos para obtención del Registro de Turismo para Transporte Turístico Marítimo. – Los prestadores de servicio de transporte turístico marítimo previo al inicio de sus operaciones, deberán obtener el Registro de Turismo, por lo cual deberán cumplir los siguientes requisitos:

- a) De realizarse el trámite de manera presencial:
 1. Llenar el formulario de solicitud, y presentarla en la Dirección Zonal u Oficina Técnica de Ministerio de Turismo correspondiente a la jurisdicción.
 2. Oficio dirigido a la Dirección Zonal solicitando el Registro de Turismo;
 3. Cumplir los requisitos específicos según la clasificación presentada; y,
 4. Recibir notificación por parte del Ministerio de Turismo con la fecha correspondiente a la inspección.
- b) De realizarse el trámite de manera virtual:
 1. Acceder a la página oficial y llenar los respectivos campos obligatorios del formulario de solicitud digital; y,
 2. Recibir el correo de respaldo.

Art. 9. – Requisitos para obtención del Registro de Turismo para Transporte Turístico Fluvial. – Los prestadores de servicio de transporte turístico fluvial previo al inicio de sus operaciones, deberán obtener el Registro de Turismo, por lo cual deberán cumplir los siguientes requisitos:

- a) De realizarse el trámite de manera presencial:
 1. Enviar a la Dirección Zonal del Ministerio de Turismo que corresponda una solicitud para el Registro de Turismo de la embarcación;

Los siguientes requisitos estarán validados por los técnicos del Ministerios de Turismo, por ende, no será necesario presentarlos en físico:

2. Registro Único de Contribuyente (RUC);

3. Escritura de constitución, y de haber un aumento de capital y reforma de estatutos, debidamente inscritas en el Registro Mercantil; y,
 4. Nombramiento vigente del Representante Legal, debidamente inscritas en el Registro Mercantil.
- b) De realizarse el trámite de manera en línea:
- a. Acceder a la página oficial y llenar los respectivos campos obligatorios del formulario digital; y,
 - b. Recibir el correo de respaldo.

Art. 10. - Del procedimiento de registro e inspección de una embarcación de transporte turístico marítimo y fluvial. – El procedimiento de registro e inspección se llevará a cabo en la fecha establecida y el usuario deberá cumplir con los requisitos establecidos en el reglamento correspondiente de la actividad turística:

1. La Autoridad Nacional de Turismo deberá contar con una herramienta digital de uso obligatorio para el registro de las embarcaciones turísticas. Aquí se constatará el cumplimiento de los requisitos de acuerdo a la clasificación de la embarcación;
2. Para el posterior registro, la persona jurídica deberá seguir cada uno de los pasos que se presenten en el sistema digital y al finalizar será emitido el certificado correspondiente de registro de la embarcación;
3. Se llevará a cabo la respectiva inspección y control por la Autoridad Nacional de Turismo, procurando no interrumpir el desarrollo de las actividades de la embarcación. y
4. Recibir el acta respectiva que avala la inspección y/o control realizado por parte del funcionario.

Si la Autoridad Nacional de Turismo determina que el prestador del servicio de transporte turístico no proporcionó la información correcta y/o veraz al registrarse o en el caso de alguna actualización, esta podrá imponer las sanciones que respecta en la normativa turística vigente.

CAPÍTULO II

LICENCIA ÚNICA ANUAL DE FUNCIONAMIENTO

Art. 11. – Del proceso y requisitos para obtención de la Licencia Única Anual de Funcionamiento. - Será realizado de acuerdo a lo establecido por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal correspondiente, deberá como requisito indispensable solicitar los siguientes documentos:

- a) Para la obtención de la Licencia Única Anual de Funcionamiento por primera vez:
 1. Certificado de Registro de Turismo del prestador de transporte turístico marítimo y fluvial;
 2. Fotocopia clara y legible de la cédula de ciudadanía o identidad;
 3. Comprobante de pago conforme a la clasificación de la embarcación; y,
 4. Cualquier otro requisito que el GAD establezca, de ser el caso.
- b) Para la renovación de la Licencia Única Anual de Funcionamiento:

1. Fotocopia del último pago de la Licencia Única Anual de Funcionamiento; y,
2. Cualquier otro requisito que el GAD establezca, de ser el caso.

La Licencia Única Anual de Funcionamiento deberá ser exhibida en un lugar visible para todos los pasajeros.

CAPÍTULO III

MATRÍCULA TURÍSTICA

Art. 12. – Requisitos para obtención de la Matricula de Turismo para embarcaciones. – Las embarcaciones de transporte turístico marítimo y fluvial previo al inicio de sus operaciones, deberán obtener la Matricula de Turismo, por lo cual deberán cumplir los siguientes requisitos:

- a) Para la obtención de la Matricula de Turismo para embarcaciones por primera vez:
 1. Nombre o razón social, RUC y correo electrónico;
 2. Fotocopia del documento de identidad, en caso de ser persona natural;
 3. Nombre del representante legal, en caso de ser persona jurídica;
 4. Fotocopia de títulos que verifiquen la propiedad de la embarcación;
 5. Presentar el año de construcción y astillero; y,
 6. Oficio dirigido a la Dirección Zonal, manifestando la clasificación de la embarcación.
- b) Para la renovación de la Matricula de Turismo para embarcaciones:
 1. Nombre o razón social, RUC y correo electrónico;
 2. Fotocopia de títulos que verifiquen la propiedad de la embarcación; y,
 3. Oficio dirigido a la Dirección Zonal, manifestando la clasificación de la embarcación.

Art. 13. – Requisitos para obtención de la Matricula de Turismo para el personal. – El personal de transporte turístico marítimo y fluvial previo al inicio de sus operaciones, deberán obtener la Matricula de Turismo, por lo cual deberán cumplir los siguientes requisitos:

- a) Para la obtención de la Matricula de Turismo para personal por primera vez:
 1. Fotocopia del documento de identidad del personal de la embarcación de nacionalidad ecuatoriana;
 2. Contratos escritos y/u órdenes de servicio con agencias u operadoras de servicio turístico debidamente autorizadas por la Autoridad Nacional de Turismo;
 3. Fotocopia de los títulos que acrediten su experiencia y formación profesional, emitido por la ESMENA; y,
 4. Fotocopia de los certificados de aprobación del curso OMI de todo el personal de la embarcación.
- b) Para la renovación de la Matricula de Turismo para personal:

1. Contratos escritos y/u órdenes de servicio con agencias u operadoras de servicio turístico debidamente autorizadas por la Autoridad Nacional de Turismo;
2. Fotocopia de los títulos que acrediten su experiencia y formación profesional, emitido por la ESMENA; y,
3. Fotocopia de los certificados de aprobación del curso OMI de todo el personal de la embarcación.

CAPÍTULO IV

CERTIFICADO ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)

Art. 14. – Del procedimiento y requisitos de la certificación OMI. – Los tripulantes y capitán deben de realizar obligatoriamente el Curso OMI que establece las normas de competencias de la gente de mar a nivel internacional para fortalecer la seguridad de la embarcación y de la navegación.

TÍTULO III

DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TURÍSTICO MARÍTIMO Y FLUVIAL

CAPÍTULO ÚNICO

SEGUROS

Art. 15. – De seguros obligatorios. – Se deberá contar con un seguro vigente obligatoriamente para la prestación del servicio de transporte turístico marítimo y fluvial:

- a) En casos de accidentes a pasajeros y de tripulación, con las siguientes coberturas:
 1. Muerte;
 2. Invalidez permanente;
 3. Incapacidad física temporal;
 4. Gastos médicos, quirúrgicos y farmacéuticos; y,
 5. Gastos fúnebres.
- b) De responsabilidad frente a terceros:
 1. Daños personales; y,
 2. Materiales y contaminación.

TÍTULO IV

DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS MARÍTIMOS Y FLUVIALES Y LA CLASIFICACIÓN DE LAS EMBARCACIONES MARÍTIMOS Y FLUVIALES

CAPÍTULO I

ESPACIOS ACUÁTICOS

Art. 16. – De la clasificación de los espacios acuáticos marítimos. – Los espacios acuáticos marítimos se clasificarán en:

- a) Manglares: Cuerpo de agua de agua salada o salobre que contiene troncos y raíces debajo de sus aguas.
- b) Estuario: Cuerpo de agua de agua dulce y salada que desembocan en el mar.
- c) Mar abierto: Cuerpo de agua de una profundidad mayor a 200m, que no tiene contacto con tierra.
- d) Golfo: Abertura costera desde el mar hacia zona terrestre.

Art. 17. – De la clasificación de los espacios acuáticos fluviales. – Los espacios acuáticos fluviales se clasificarán en:

- a) Ríos: Cuerpo de agua superficial que pueden desembocar en el mar o en lagos.
- b) Lagos: Cuerpo de agua dulce, separado del mar de una extensión considerable.
- c) Lagunas: Cuerpo de agua dulce, salobre o salada de menor dimensión que los lagos.

CAPÍTULO II

CLASIFICACIÓN DE LAS EMBARCACIONES MARÍTIMOS Y FLUVIALES

Art. 18. – De la clasificación de las embarcaciones turísticas marítimas. - Las embarcaciones turísticas marítimas de acuerdo a su ámbito de operación se clasificarán en:

- a) Velero: Aquellas embarcaciones turísticas que realizan la actividad en las zonas marítimas, cuyo medio de propulsión son sus velas. La capacidad de pasajeros de estas embarcaciones es de: 18 personas aproximadamente.
- b) Yate de fibra: Aquellas embarcaciones turísticas que realizan la actividad en las zonas marítimas, cuyo medio de propulsión son sus velas o motor. La capacidad de pasajeros de estas embarcaciones es de: 37 personas aproximadamente.
- c) Lancha: Aquellas embarcaciones turísticas que realizan la actividad en las zonas marítimas, cuyo medio de propulsión son sus velas, remos o motor. La capacidad de pasajeros de estas embarcaciones es de: 14 pasajeros aproximadamente.
- d) Catamarán: Aquellas embarcaciones turísticas que realizan la actividad en las zonas marítimas, cuyo medio de propulsión son sus velas conformado por dos cascos. La capacidad de pasajeros de estas embarcaciones es de: 35 personas aproximadamente.
- e) Bote: Aquellas embarcaciones turísticas que realizan la actividad en las zonas marítimas, cuyo medio de propulsión son remos. La capacidad de pasajeros de estas embarcaciones es de: 14 pasajeros aproximadamente.
- f) Cruceros: Aquellas embarcaciones turísticas que realizan la actividad en las zonas marítimas, cuyo medio de propulsión son sus hélices. La capacidad de pasajeros de estas embarcaciones es de: 1200 personas aproximadamente.

Art. 19. - De la clasificación de las embarcaciones turísticas fluviales. - Las embarcaciones turísticas fluviales de acuerdo a su ámbito de operación se clasificarán en:

- a) Deslizador: Aquellas embarcaciones turísticas que realizan la actividad en las zonas fluviales, constituidas de metal o fibra que atraviesan pequeñas distancias en poco tiempo. La capacidad de pasajeros de estas embarcaciones es de: 12 personas aproximadamente.
- b) Canoa: Aquellas embarcaciones turísticas que realizan la actividad en las zonas fluviales, usadas para transportar pocas personas y están constituidas principalmente en madera. La capacidad de pasajeros de estas embarcaciones es de: 12 personas aproximadamente.
- c) Piraguas: Aquellas embarcaciones turísticas que realizan la actividad en las zonas fluviales, cuyo medio de propulsión son sus palas que son manejadas de forma manual. La capacidad de pasajeros de estas embarcaciones es de: 6 personas aproximadamente.
- d) Catamarán: Aquellas embarcaciones turísticas que realizan la actividad en las zonas fluviales, cuyo medio de propulsión son sus velas conformado por dos cascós. La capacidad de pasajeros de estas embarcaciones es de: 10 personas aproximadamente.

CAPÍTULO III

OTRAS EMBARCACIONES

Art. 20. – De las embarcaciones de apoyo. – Las embarcaciones de apoyo deberán estar debidamente registradas en el título de propiedad de la embarcación principal, aprobado por el ente marítimo competente.

El uso de las embarcaciones de apoyo podrá ser restringidas si la autoridad marítima competente lo decida en base a los lugares de operación y condiciones meteorológicas.

Art. 21. -Embarcaciones de arrastre. – Estas embarcaciones pueden ser pequeñas y llegar a medir hasta unos 8 metros de longitud. Se usan en la actividad de la pesca, dado que esta embarcación mediante una red que se tira al mar permite arrastrar peces y/o mariscos dentro de esta.

TÍTULO V

DE LAS ÁREAS PROTEGIDAS, PROHIBICIONES Y SANCIONES

CAPÍTULO I

ÁREAS PROTEGIDAS

Art. 22. - De la navegación en áreas protegidas. – Las embarcaciones destinadas a realizar sus servicios turísticos en el Patrimonio de Áreas Naturales del Estado (PANE), deberá cumplir y regirse bajo la normativa turística y ambiental vigente, así como también con las prescripciones en el Plan de Manejo de área protegida en la que se pretenda ejercer la actividad, y el Reglamento Especial de Turismo en Áreas Naturales Protegidas.

Para saber cuáles son las embarcaciones permitidas en estas áreas se deberá leer el Plan de Manejo del área protegida en la que se desea realizar la actividad.

CAPÍTULO II

PROHIBICIONES

Art. 23. – Se prohíbe a los prestadores de transporte turístico marítimos y fluviales:

- a) Exceder la capacidad de carga en las embarcaciones de transporte turístico y fluvial autorizado por la autoridad competente.
- b) Ofrecer el servicio sin pertenecer a una operadora turística acreditada por la autoridad competente.
- c) Descargar desechos perjudiciales que causen cualquier tipo de contaminación al medio ambiente.
- d) Navegar bajo la influencia de bebidas alcohólicas o bajo efectos de sustancias estupefacientes.
- e) Abandonar a los usuarios que usan el servicio sin motivo alguno.

CAPÍTULO III

SANCIONES

Art. 24. – La autoridad competente aplicará a los prestadores de servicio las siguientes sanciones:

- a) Por el exceder la capacidad de carga en las embarcaciones, se aplicará una sanción monetaria establecida por la autoridad nacional.
- b) Por ofrecer el servicio sin pertenecer a una operadora turística acreditada, se aplicará la retención de la embarcación durante un periodo de tiempo establecido por la autoridad nacional. En caso de reincidencia, la embarcación quedará retenida.
- c) Por descargar desechos perjudiciales que causen cualquier tipo de contaminación al medio ambiente, se aplicará una sanción monetaria y la retención de la embarcación durante un periodo de tiempo establecido por la autoridad nacional.
- d) Por navegar bajo la influencia de bebidas alcohólicas o bajo efectos de sustancias estupefacientes, se aplicará la retención de la embarcación durante un periodo de tiempo establecido por la autoridad nacional. En caso de reincidencia, la embarcación quedará retenida.
- e) Por abandonar a los usuarios que usan el servicio sin motivo alguno, se aplicará en primera instancia un llamado de atención, en caso de reincidencia se enviará una notificación a la operadora. En última instancia, se aplicará la retención de la embarcación durante un periodo de tiempo establecido por la autoridad nacional.

ANEXO L

Poster FERIA Idear

Propuesta de normativa para embarcaciones turísticas marítimas y fluviales para el Ecuador continental

PROBLEMA

Las actividades turísticas del Ecuador se encuentran reguladas y controladas mediante normativas y/o reglamentos. Sin la existencia de una normativa para las embarcaciones turística marítimas y fluviales a nivel nacional continental, el Ministerio de Turismo no podrá regular y controlar estas embarcaciones.



OBJETIVO GENERAL

Elaborar una normativa para la regulación y control de las actividades de las embarcaciones de transporte turístico marítimo y fluvial a nivel continental con base en normativas o reglamentos emitidos por entidades gubernamentales nacionales o internacionales.



PROPUESTA

- El prototipo de propuesta de normativa para embarcaciones de transporte turístico marítimo y fluvial a nivel nacional constas de 23 artículos, dividido en 5 títulos.
- Para la constitución de este prototipo se realizó una revisión bibliográfica de documentos afines y un grupo focal a actores involucrados en la actividad turística.

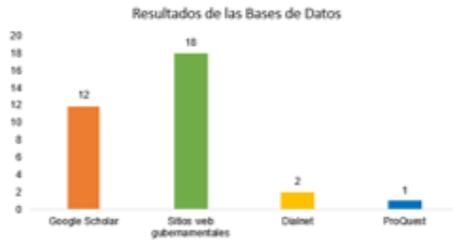


Título I	Capítulo I: Del objeto y ámbito
	Capítulo II: Derechos y obligaciones
Título II	Capítulo I: Requisitos y procedimientos
	Capítulo II: Licencia única anual de funcionamiento
	Capítulo III: Matrícula turística
Título III	Capítulo IV: Certificado organización marítima internacional (OMI)
	Capítulo I: Seguros
Título IV	Capítulo I: Espacios acuáticos
	Capítulo II: Clasificación de las embarcaciones marítimas y fluviales
	Capítulo III: Otras embarcaciones
Título V	Capítulo I: Áreas protegidas
	Capítulo II: Prohibiciones
	Capítulo III: Sanciones

RESULTADOS

RESULTADOS

- Para la elaboración del prototipo se realizó un análisis de la revisión bibliográfica de forma que se encontraron 33 documentos que contribuyeron a la construcción de la propuesta de normativa.



- La información obtenida en el análisis bibliográfico se complementó con la información recopilada y luego codificada del grupo focal realizado a actores involucrados en la actividad turística.

CONCLUSIONES

- La propuesta de normativa mostrada en este proyecto consta de 23 artículos que presentan derechos y obligaciones para los pasajeros y prestadores de servicios, los requisitos que deben cumplir, además de incluir las clasificaciones de los espacios acuáticos y embarcaciones turísticas tanto marítimas como fluviales, prohibiciones y sanciones que la autoridad nacional de turismo podrá tomar en consideración para su aplicación.



- Además, se presentan mecanismos para la socialización de la normativa, estos se obtuvieron luego de realizar entrevistas a profundidad con representantes de operadores turísticos.



- Este proyecto presentó mecanismos que pueden ser aplicados para la socialización de la normativa una vez esta sea publicada, de forma que los actores involucrados en esta actividad turística puedan tener toda la información necesaria para el cumplimiento de esta.
- Esto se llevó a cabo mediante una exhaustiva revisión bibliográfica de otras normativas de diferentes países, grupos focales y entrevistas a profundidad con personas pertenecientes al sector turístico.