



**DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD Y DEFENSA  
CARRERA DE LICENCIATURA EN CIENCIAS NAVALES**

**PROYECTO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL  
TÍTULO DE LICENCIADO EN CIENCIAS NAVALES**

**TEMA: ENTRENAMIENTO Y CAPACITACIÓN DE PARTIDAS DE  
ABORDAJE EN LAS UNIDADES NAVALES DE SUPERFICIE  
PARA LAS OPERACIONES DE CONTROL DE TRAFICO ILICITO.**

**AUTOR:**

**GM 4/A MILTON ANDRES BRAVO MUÑOZ**

**DIRECTOR: TNNV – SU LUIS ENRIQUE MORALES MORANTE**

**CODIRECTOR:**

**SALINAS**

**2016**



**DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD Y DEFENSA**  
**CARRERA LICENCIATURA EN CIENCIAS NAVALES**

**Certificación**

Certifico que el trabajo de titulación **ENTRENAMIENTO Y CAPACITACIÓN DE PARTIDAS DE ABORDAJE EN LAS UNIDADES NAVALES DE SUPERFICIE PARA LAS OPERACIONES DE CONTROL DE TRAFICO ILICITO** realizado por el señor BRAVO MILTON, ha sido revisado en su totalidad y analizado por el software anti- plagio, el mismo cumple con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas – ESPE, por lo tanto me permito acreditarlo y autorizar al señor BRAVO MILTON para que lo sustente públicamente.

**Salinas, 18 de noviembre del 2016**

.....

TNNV – SU LUIS ENRIQUE MORALES



**DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD Y DEFENSA**  
**CARRERA LICENCIATURA EN CIENCIAS NAVALES**

**Autoría de responsabilidad**

Yo Milton Andrés Bravo Muñoz, con cedula de ciudadanía N 0928734458, declaro que este trabajo de Titulación **ENTRENAMIENTO Y CAPACITACIÓN DE PARTIDAS DE ABORDAJE EN LAS UNIDADES NAVALES DE SUPERFICIE PARA LAS OPERACIONES DE CONTROL DE TRAFICO ILICITO**, ha sido desarrollado considerando los métodos de investigación existentes, así como también se ha respetado los derechos intelectuales de terceros registrándose en las citas bibliográficas.

Consecuentemente declaro que este trabajo es de mi autoría, en virtud de ellos me declaro responsable del contenido, veracidad y alcance de la investigación mencionada.

**Salinas, 15 de noviembre del 2016**

---

**Milton Bravo Muñoz**

**C.C 092873445-8**



**DEPERTAMENTO DE SEGURIDAD Y DEFENSA**  
**CARRERA LICENCIATURA EN CIENCIAS NAVALES**

**Autorización**

Yo Milton Bravo, autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas – ESPE publicar en la biblioteca virtual de la institución el presente trabajo de titulación **ENTRENAMIENTO Y CAPACITACIÓN DE PARTIDAS DE ABORDAJE EN LAS UNIDADES NAVALES DE SUPERFICIE PARA LAS OPERACIONES DE CONTROL DE TRAFICO ILICITO**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi autoría y responsabilidad.

**Salinas, 05 de diciembre del 2016**

---

**Milton Bravo Muñoz**

**C.I.092873445-8**

## **Dedicatoria**

A mi familia porque ellos estoy donde estoy y por ellos soy lo que soy. Para mis padres Milton y Jenny que confiaron en mi dándome los recursos necesarios para estudiar, por su apoyo , consejos ,amor y comprensión me ayudaron en los momentos difíciles

Le dedico a mis hermanos Miguel y Nicole que son los que me motivan a no rendirme y ser el ejemplo que ellos quieren ver

A mis abuelos Jorge y Emilia a mis tíos, primos y a todos los seres querido que en algún momento estuvieron junto a mí en el viaje hacia mi meta.

Milton Bravo Muñoz

## **Agradecimiento**

Primero agradezco a dios por la fuerza física y mental que me ha brindado para seguir avante contra cualquier dificultad, le doy gracias por dar salud a mis padres hermanos y seres queridos, que fueron parte importante para poder a tan anhelada meta ,a los señores oficiales queme formo con un hombre integro con bases militares para un desempeño eficiente en la noble carrera de la Armada.

Milton Bravo Muñoz

## Índice de contenido

Portada	
Índice de contenido.....	vi
Índice de tabla.....	ix
Índice de figura.....	ix
Resumen.....	x
Abstract.....	xi
Introducción.....	xii
CAPÍTULO I.....	1
TEMA.....	1
<b>1. Planteamiento del problema.....</b>	<b>1</b>
<b>1.1. Contextualización.....</b>	<b>1</b>
<b>1.2. Análisis crítico.....</b>	<b>2</b>
<b>1.3. Enunciado del problema.....</b>	<b>2</b>
<b>1.4. Delimitación del objeto de estudio.....</b>	<b>2</b>
<b>1.5 Preguntas o hipótesis.....</b>	<b>3</b>
<b>1.6 Justificación.....</b>	<b>3</b>
<b>1.7 Objetivos.....</b>	<b>4</b>
<b>1.7.1 General.....</b>	<b>4</b>
<b>1.7.2 Específicos.....</b>	<b>4</b>
<b>2.1. El abordaje marítimo.....</b>	<b>5</b>
<b>2.3 Prerrequisitos que intervienen el abordaje marítimo.....</b>	<b>8</b>
<b>2.3.1 Personal de abordaje.....</b>	<b>8</b>
<b>2.3.2 Equipamiento para realizar el abordaje.....</b>	<b>9</b>
<b>2.4 Procedimiento para el Abordaje Marítimo.....</b>	<b>9</b>
<b>2.4.1. Observaciones iniciales.....</b>	<b>9</b>
El personal militar debe familiarizarse con el barco e identificar posibles actividades ilegales.....	9
<b>Ubicación, Actividad, Tipo:.....</b>	<b>9</b>
<b>Exhibición del nombre:.....</b>	<b>9</b>
<b>Marcas inusuales:.....</b>	<b>10</b>
<b>Bandera:.....</b>	<b>10</b>
<b>2.4.2. Procedimiento previo al abordaje.....</b>	<b>11</b>
<b>a. Determinar Grado De Riesgo.....</b>	<b>12</b>

b. Instrucciones pre-abordaje.....	12
c. Instrucciones a la embarcación .....	13
d. Aproximación en el bote .....	13
2.4.4. Procedimiento después del abordaje.....	15
a. RETORNO SEGURO.....	15
b. Informe del abordaje.....	16
2.2 Marco legal .....	16
Capitulo III .....	17
Fundamentación Metodológica.....	17
3.1. Modalidad de investigación.....	17
3.2. Enfoques o tipos de investigación .....	17
3.3. Alcance o Niveles de la Investigación .....	17
3.4. Diseño de la Investigación.....	17
3.5. Población y Muestra .....	17
3.6. Técnicas de investigación.....	18
3.7. Validez y confiabilidad de Instrumentos para recolección de datos.....	18
3.8. Procesamiento y Análisis de datos .....	18
4  CAPITULO IV .....	27
4.1.  Justificación .....	27
4.2  Objetivos .....	27
4.3  Alcance.....	28
4.4  Fundamentación de la propuesta.....	28
Índice de contenido .....	31
Presentación.....	32
Funciones .....	33
Objetivo y Alcance del manual.....	33
Objetivo del Manual.....	33
Alcance de Manual.....	33
Difusión .....	33
Escuadra Naval .....	33
Tipos de escuadra.....	34
Organización externa .....	34
Abordajes .....	35
Procedimientos de Abordaje.....	35
Procedimientos previos al abordaje .....	35
Procedimientos durante el abordaje .....	36



<b>Procedimiento después del abordaje .....</b>	<b>38</b>
Abordajes de alto riesgo .....	39
Conclusiones .....	40
Recomendaciones .....	41
Bibliografía .....	4142

## Índice de tabla

<b>Tabla 1</b> Capacitación sobre Operaciones .....	18
<b>Tabla 2</b> A bordo de su unidad existe algún requisito .....	19
<b>Tabla 3</b> Partida de abordaje a su unidad .....	20
<b>Tabla 4</b> Capacitación y entrenamiento.....	21
<b>Tabla 5</b> Partida de abordaje de su unidad .....	22

## Índice de figura

<b>Figura 1</b> Recibe capacitación suficiente .....	19
<b>Figura 2</b> A bordo de su unidad existe algún requisito .....	20
<b>Figura 3</b> Partida de abordaje de su unidad.....	21
<b>Figura 4</b> Capacitación y entrenamiento .....	22
<b>Figura 5</b> Partida de abordaje de su unidad.....	23

## Resumen

El presente proyecto realiza un análisis del entrenamiento y capacitación de las partidas de abordaje en las unidades navales de superficie para las operaciones de control de tráfico ilícito con el fin de minimizar el riesgo que puede sufrir el personal a cargo de estos procedimientos y maximizar las habilidades y competencias del mismo. El objetivo general es analizar los requerimientos de entrenamiento y capacitación para cumplir las operaciones de control mediante un análisis de los procedimientos y riesgos a los que se enfrenta el personal de las unidades Navales de superficie que realiza abordajes. El enfoque de investigación es cuantitativo debido a que se realizaron encuestas para evidenciar la importancia del entrenamiento y capacitación que se debe tener para realizar partidas de abordaje en las unidades de superficie para las operaciones de control de tráfico ilícito. Considerando los diferentes procedimientos que deben seguirse para minimizar los riesgos a los que está expuesto el personal. La propuesta es un plan de capacitación para mejorar las competencias y habilidades del personal militar al realizar un abordaje mediante conferencias.

Palabras claves: abordaje, Superficie, operaciones, tráfico, ilícito.

## Abstract

This project carries out an analysis of training and training of boarding parties in naval surface units for operations control illicit traffic in order to minimize the risk that could suffer the personnel in charge of these procedures and maximize the skills and powers thereof. The overall objective is to analyze the training requirements and training to carry out control operations through an analysis of the procedures and risks to which the staff of the Naval Surface units performing approaches faces. The research approach is quantitative because surveys were conducted to demonstrate the importance of training and training should be for boarding parties in surface units to control operations of smuggling. Considering the different procedures to be followed to minimize the risks to which is exposed staff. The proposal is a plan of training to improve the skills and abilities of military personnel to make an approach through lectures.

Keywords: approach, Surface, operations, traffic, illegal.

## Introducción

A través del tiempo se ha incrementado significativamente las actividades ilícitas en el área marítima, mantener los mares seguros es una tarea que se basa en la fortaleza y en la cooperación de todo el grupo de trabajo de todas las armadas de mundo. Entre las amenazas principales se puede citar la piratería, contrabando, comercio ilícito, extracción ilegal de recursos marinos, contaminación ambiental, narcotráfico tráfico de armas, personas y drogas.

El objetivo de la seguridad marítima es crear una compatibilidad entre la libertad de navegación y la confiabilidad de la misma para que se pueda garantizar el ejercicio de actividades lícitas en el mar y asegurar cada uno de los recursos de los ciudadanos.

Para enfrentar cada uno de estos sucesos marítimos se han ido incrementando nuevas tácticas de seguridad para mejorar la eficiencia de las capacidades y medios de las personas encargadas de esta supervisión.

La correcta capacitación continua de los medios navales es un punto de vital importancia en este ejercicio de seguridad, ya que de esta manera sus habilidades se encuentran en un perfeccionamiento constante.

En este estudio se deberá analizar cada uno de los procedimientos que deberá enfrentar el personal a bordo, junto con el conocimiento de la normativa legal vigente con la finalidad de tener la noción exacta de cómo se debe realizar un abordaje, inspección y el registro de cada actividad.

# CAPÍTULO I

## ESTRUCTURA DEL DISEÑO DEL PLAN DE TITULACIÓN

### TEMA

Entrenamiento y capacitación de partidas de abordaje en las Unidades Navales de Superficie para las operaciones de control de tráfico ilícito.

### 1. Planteamiento del problema

#### 1.1. Contextualización

Las Fuerzas Armadas a nivel mundial son las encargadas junto a la policía marítima de velar por la seguridad del personal durante las operaciones y actividades que realicen en el mar, siendo necesario en relación al acto índice delictivo y actividades ilícitas que se realicen controles de manera frecuente en los espacios acuáticos.

El Ecuador es un país marítimo por historia, en la actualidad el mayor porcentaje de las importaciones y exportaciones se las realiza por la vía marítima, así mismo existen otras actividades marítimas importantes generadores de ingreso de divisas para el país, encontrándose entre las principales: la pesca, la extracción controlada de recursos marinos, turismo entre otras que hacen del ámbito marítimo la herramienta clave para el desarrollo del país.

La Armada del Ecuador es parte del brazo armado de la Fuerza Pública conformada por que ejerce el monopolio de la fuerza de manera legítima; es decir, la Fuerza Pública actúa dentro de la legalidad en sus respectivos ámbitos de competencia. Es por esto que, con la finalidad de precautelar la seguridad de las naves y la legalidad de la navegación, las Unidades Navales inspeccionan, por muestreo, a las embarcaciones nacionales en la mar, durante los patrullajes con los abordajes, aplicando el derecho de aproximación para determinar su nacionalidad e identidad, y abordar aquellas embarcaciones en las cuales se sospecha al no llevar identificación

o actuar de manera sospechosa que puedan estar involucradas en delitos internacionales.

## **1.2. Análisis crítico**

El entrenamiento y capacitación militar para las operaciones de tráfico ilícito son requeridas para minimizar los riesgos de este tipo de funciones que cumple el personal, siendo necesario el desarrollo de competencias y habilidades en el manejo de Armamento, enfrentamiento Armado y labores de inteligencia. Procurando el perfeccionamiento continuo para cumplir adecuadamente las operaciones de control realizadas por las unidades navales de superficie.

## **1.3. Enunciado del problema**

Las unidades de superficie realizan durante sus periodos de navegación patrullajes en distintos puertos y zonas marítimas, con la finalidad de salvaguardar la seguridad de las personas y evitar el cometimiento de diferentes actos ilícitos tales como; contrabando por la vía marítima, pesca ilegal, extracción ilegal de recursos marinos, contaminación, tráfico de indocumentados o emigrantes ilegales, piratería, delincuencia común, narcotráfico, tráfico de armas por vía marítima entre otras actividades ilícitas que frenan el desarrollo de la nación. Estas actividades implican riesgos en el personal por el nivel de peligrosidad al tener en ocasiones enfrentamientos armados, en donde se arriesga la vida del personal requiriendo de un nivel de entrenamiento y capacitación en diferentes tácticas militares para minimizar sus riesgos conociendo cual son los procedimientos a seguir.

## **1.4. Delimitación del objeto de estudio**

Área de conocimiento :	Tácticas militares
Subárea de conocimiento:	Instrucción militar
Campo :	Entrenamiento militar
Aspecto :	Procedimientos tácticos
Contexto temporal :	Año 2016
Contexto espacial :	Base Naval sur, Escuadra Nava

### **1.5 Preguntas o hipótesis**

¿Las limitaciones de recursos económicos intervienen en el entrenamiento y capacitación de partidas de abordaje en las Unidades Navales de Superficie para las operaciones de control de tráfico ilícito?

¿El entrenamiento y capacitación requerida de partidas de abordaje en las Unidades Navales de Superficie para las operaciones de control de tráfico ilícito influye en el cumplimiento efectivo de estas funciones?

¿Las limitaciones en el entrenamiento y capacitación requerida de partidas de abordaje en las Unidades Navales de Superficie impiden el cumplimiento adecuado de las partidas de abordaje en las Unidades Navales de Superficie para las operaciones de control de tráfico ilícito?

### **Hipótesis**

Un alto nivel de entrenamiento y capacitación contribuye positivamente con la efectividad de las partidas de abordaje en las Unidades Navales de Superficie para las operaciones de control de tráfico ilícito

### **1.6 Justificación**

La seguridad de la vida humana en el mar es un aspecto relevante a nivel mundial, respaldado por Normativa legal que le da derecho a los diferentes países para realizar abordajes basados en los derechos de visita con la finalidad de controlar el cometimiento de actividades ilícitas en el mar.

Sin embargo, este tipos de operaciones de control de actividades ilícitas que realiza la Armada del Ecuador, generan riesgos representativos para el personal siendo necesario que el personal tenga un alto nivel de entrenamiento y capacitación en lo que respecta a manejo de armamento, procedimientos tácticos, inteligencia y contrainteligencia, entre otros.

Siendo los beneficiarios el personal de las Unidades Navales de superficie que realizan está actividades de control de manera continua.



## **1.7 Objetivos**

### **1.7.1 General**

Analizar los requerimientos de Entrenamiento y capacitación para cumplir las operaciones de control mediante un análisis de los procedimientos y riesgos a los que se enfrenta el personal de las unidades Navales de superficie que realiza abordajes.

### **1.7.2 Específicos**

- Identificar los riesgos mediante una matriz de amenazas e imprevistos que pueden ocurrir en las operaciones de abordaje para evitar problemas en el cumplimiento de estas actividades.
- Realizar un análisis de los procedimientos que se cumplen para realizar un abordaje mediante entrevistas al personal que ha realizado estas operaciones de control.
- Proponer un plan de capacitación para mejorar las competencias y habilidades del personal militar al realizar un abordaje mediante conferencias.

## CAPÍTULO II

### Marco Teórico

#### 2.1. El abordaje marítimo

La breve conceptualización del término abordaje, señala la intervención forzada que puede ocurrir ante la presencia de dos o más embarcaciones que colisionan entre sí, produciendo daño colateral entre navíos. Además de estos se señala según Henri Capitán en el Código de Comercio francés que: "el que se produce entre dos embarcaciones de las cuales una por lo menos es una embarcación de mar y cualesquiera que sean las aguas en que se produce la colisión."

Asimismo se puede afirmar que al referirnos al término abordaje, relacionamos esto a la acción de un choque o roce entre dos o más embarcaciones que se encuentran en el agua. En este sentido existen tratados internacionales que norman el tipo de abordaje que puede o no realizarse entre embarcaciones, por ello es importante reconocer dichas normativas para no infringir las leyes establecidas.

La acción de abordar una embarcación se debe realizar por los integrantes de la Armada quienes estarán a cargo de inspeccionar o derribar la embarcación confiscada, ya sea por un choque, una colisión o por la comprobación de actos ilícitos que ponen en riesgo la soberanía del país.

El estado Ecuatoriano en virtud de ser un Estado Social de Derecho vigente bajo el imperio de la ley, caracterizado por el respeto de los derechos fundamentales de la persona humana, el origen legal de sus gobernantes legitimados por la voluntad popular, la división y el respeto de las Funciones del Estado, el reconocimiento, aplicación y la práctica de las normas constitucionales y legales, tiene la responsabilidad de precautelar el cumplimiento de la normativa legal vigente.

Para ello el Poder Ejecutivo cuenta con su brazo armado materializado en la Fuerza Pública conformada por las Fuerzas Armadas y por la Policía Nacional,

ejerce el monopolio de la fuerza de manera legítima; es decir, la Fuerza Pública actúa dentro de la legalidad en sus respectivos ámbitos de competencia.

Es por esto que, con la finalidad de precautelar la seguridad de las naves y la legalidad de la navegación, las Unidades Guardacostas inspeccionarán, por muestreo, a las embarcaciones nacionales en la mar, durante los patrullajes con los abordajes, por ello el objetivo primordial de este capítulo es obtener una visión general de cómo se realiza el abordaje, inspección, registro y aprehensión de embarcaciones.

## **2.2. Actividades ilícitas en los espacios acuáticos**

### **Narcotráfico**

El tráfico, producción de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, representan una grave amenaza para la salud y el bienestar de los seres humanos y menoscaban las bases económicas, culturales y políticas de la sociedad. (derechoecuador)

### **Tráfico ilegal de migrantes**

La migración, según el diccionario de la real academia de la lengua, consiste en la acción y efecto de pasar de un país a otro y residir en el, esto quiere decir que para que se produzca el delito de tráfico ilegal de migrantes debe observarse que un individuo haya abandonado el país, o que por lo menos se haya acercado a alguna embajada o aeropuerto para tratar de migrar. (Real academia española)

### **Piratería**

La piratería es una práctica de saqueo organizado o bandolerismo marítimo, probablemente tan antigua como la navegación misma. Consiste en que una embarcación privada o una estatal amotinada ataca a otra en aguas internacionales o en lugares no sometidos a la jurisdicción de ningún estado, con el propósito de robar su carga, exigir rescate por los pasajeros, convertirlos en esclavos y muchas veces apoderarse de la nave misma. Su definición según el derecho internacional

puede encontrarse en el artículo 101 de la convención de las naciones unidas sobre el derecho del mar. (Carmen Nicolás Vicioso)

### **Tenencia ilegal de armas**

La tenencia ilegal de armas es un delito de los llamados permanentes, en que todos los momentos de su duración pueden imputarse como consumación; por lo tanto, es delito flagrante que obliga a la detención inmediata del infractor. En asuntos de armas hay que diferenciar si el instrumento solo se porta sin el respectivo permiso, o si se lo usa para cometer delitos contra la seguridad común de las personas o de los bienes. El código penal hace la distinción entre estas dos circunstancias. Para el primer caso establece una sanción de uno a cinco años de prisión; para el segundo, una pena de cuatro a ocho años de reclusión. Contrariamente, la ley de fabricación, importación, exportación, comercialización y tenencia de armas, municiones, explosivos y accesorios, que es una ley orgánica dictada para tratar todos los aspectos que su largo nombre abarca, en su artículo 31 determina indistintamente una sanción de tres a seis años de reclusión para quienes usaren o tuvieran en su poder armas de fuego. (CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL, COIP)

### **Pesca ilegal**

Término aplicado a las actividades relacionadas con la captura de peces o mariscos con una finalidad económica, en forma ilícita, es decir, contraviniendo, las leyes y reglamentos internacionales sobre pesca en el mar y en aguas interiores. (Agrytec)

### **Contrabando de mercadería**

El contrabando es considerado como delito aduanero que consiste en el ilícito y clandestino tráfico nacional e internacional de mercancías, o en todo acto de simulación, ocultación, falsedad o engaño que induzca a error a la autoridad aduanera, realizados para causar perjuicios al fisco, evadiendo el pago total o parcial de impuestos o el cumplimiento de normas aduaneras, aunque las mercancías no sean objeto de tributación. (WCA)

### **Contaminación ambiental**

Se denomina contaminación ambiental a la presencia en el ambiente de cualquier agente (físico, químico o biológico) o bien de una combinación de varios agentes en lugares, formas y concentraciones tales que sean o puedan ser nocivos para la salud, la seguridad o para el bienestar de la población, o que puedan ser perjudiciales para la vida vegetal o animal, o impidan el uso normal de las propiedades y lugares de recreación y goce de los mismos. La contaminación ambiental es también la incorporación a los cuerpos receptores de sustancias sólidas, líquidas o gaseosas, o mezclas de ellas, siempre que alteren desfavorablemente las condiciones naturales del mismo, o que puedan afectar la salud, la higiene o el bienestar del público. (Instituto de salud publica)

### **Tráfico ilegal de hidrocarburos**

El tráfico ilegal de hidrocarburos es una actividad ilegal incentivada por el subsidio de los combustibles líquidos, derivados de hidrocarburos, incluido el gas licuado de petróleo, asumido por el estado, que ha provocado que personas inescrupulosas hayan hecho uso indebido de aquel, mediante el comercio ilícito de dichos combustibles, derivados de hidrocarburos, lo cual ha generado y genera grave perjuicio económico al estado.

### **2.3 Prerrequisitos que intervienen el abordaje marítimo**

Se estipula que para poder realizar una maniobra de abordaje debe tomarse en cuenta que la embarcación cuente con el siguiente personal:

#### **2.3.1 Personal de abordaje**

- Oficial de abordaje
- Asistente
- Inspección #1
- Inspección #2
- Seguridad #1
- Seguridad #2

### **2.3.2 Equipamiento para realizar el abordaje**

- Formularios aplicables (libretin citaciones)
- Casco, chaleco antibalas y salvavidas
- Cinturón de abordaje
- Armamento y munición
- Radio portátil con manos libre y protector
- Cámara fotográfica o filmadora
- Esposas con llave
- Bastón expandible y gas pimienta.
- Linterna
- Guantes

### **2.4 Procedimiento para el Abordaje Marítimo**

El abordaje de una embarcación para realizar su inspección y registro es un proceso planificado definido en tres etapas: previo al abordaje, durante el abordaje y posterior, existiendo dentro de cada una de ellas partes que ayudarán a su desarrollo:

#### **2.4.1. Observaciones iniciales**

El personal militar debe familiarizarse con el barco e identificar posibles actividades ilegales.

#### **Ubicación, Actividad, Tipo:**

Se debe localizar y puntualizar la ubicación de la embarcación para indagar sobre que realiza y a qué tipo de actividad se dedica la embarcación.

#### **Exhibición del nombre:**

Esta información se coloca en el casco de la embarcación y debe ser membretado con textos entendibles y de fácil reconocimiento.

**Marcas inusuales:**

Es necesario revisar a conciencia la embarcación y su diferente identificación a fin de descartar alteraciones en las mismas.

**Bandera:**

Debe estar colocada en el trinquete para poder ser observada y que permita el fácil reconocimiento del país de origen de la embarcación.

**Condiciones del barco**

En este punto se procederá a revisar el estado físico y legal que posee la embarcación para confirmar o descartar posibles anomalías.

**Rumbo – Velocidad**

Permite centrar la atención de la coincidencia de los planes de la embarcación y su correspondencia según su permiso de navegación.

**Equipos electrónicos**

Son todos aquellos equipos electrónicos o magnéticos que se utilizan para navegar y que permiten la localización y facilitan la navegación.

**Personas visibles abordo**

Personal capacitado para realizar maniobras en la cubierta de la embarcación.

**Vestimenta**

La tripulación de la embarcación debe contar con la vestimenta necesaria, esto es: zapatos de seguridad, casco, guantes, gafas protectoras, cinturón de seguridad, etc.

**Reacción de tripulación**

Se comprobara las actitudes que presenta la tripulación ante la maniobra de abordaje para confirmar o descartar actividades ilícitas.

### 2.4.2. Procedimiento previo al abordaje

Es la interrogación inicial que efectúa el Oficial de Abordaje antes de dirigirse a la embarcación que ha sido motivo de inspección. Obtiene respuestas que en conjunto con información de inteligencia y las observaciones realizadas ayudan a evaluar el nivel de riesgo del abordaje. Por tanto al detectar una embarcación en actitud sospechosa, es necesario realizar una observación detallada de la misma, establecer comunicaciones para consultarle datos que nos permitan tener un panorama claro de cuál es su actividad y dependiendo de ello establecer el plan de abordaje, inspección y registro a seguir. Dentro de las preguntas se intenta conocer, el nombre, nacionalidad, puerto de registro, número de personas a bordo, si transportan armas y la actividad que se encuentra realizando en ese momento.

Dentro de las preguntas previas a realizar a la tripulación de la embarcación tenemos:

- ¿Con quién estoy hablando?
- ¿Cuál es el puerto de origen de su barco?
- ¿En qué país está registrado?
- ¿Cuál es su número de matrícula?
- ¿Cuál es su puerto de arribo?
- ¿Cuántos días ha estado en viaje?
- ¿Qué tipo de carga lleva?
- ¿Cuántas personas lleva abordo, incluido usted?
- ¿Si Lleva armas abordo déjelas donde están no se acerque a ellas?

Se deben confirmar datos de inteligencia, puesto es necesario descartar o confirmar los antecedentes de la embarcación a la cual se le realiza la maniobra de abordaje a fin de mantener la información adecuada y continuar con el abordaje.

Aquí intervienen:

- GINSUR
- Capitanía de puerto
- C.O.G
- Lanchas guarda costas.



### **a. Determinar Grado De Riesgo**

Lo primordial en esta fase es consolidar la seguridad del personal que realizara el abordaje, en este sentido es importante considerar lo siguiente:

- Comportamiento durante interdicción
- Antecedentes negativos
- Condiciones climáticas
- Estructura del barco
- Cantidad de personas abordado
- Nacionalidad de la tripulación
- Presencia de armas abordado
- Revisión individual de la tripulación

### **b. Instrucciones pre-abordaje**

Es imperante desarrollar y mantener claro el plan de abordaje a la embarcación con la finalidad de evitar el margen de error en la misión a realizarse, por ello es importante realizar lo siguiente:

- Clarificar la situación previa: exponer la situación al equipo de abordaje para dar a conocer y manejar la misma información por todos los miembro participantes en a maniobra.
- Designar obligaciones y tareas: otorgar previamente las responsabilidades a cada uno de los miembros que realizaran el abordaje.
- Explicar el Plan de Abordaje: detallar puntualmente las estrategias que se llevaran a cabo para realizar la maniobra previniendo posibles puntos negativos.
- Grado de riesgo: prever las posibles consecuencias perjudiciales al momento de realizar el abordaje y establecer consideraciones especiales en caso de ser necesario.
- Revisión de equipos de comunicación: la correcta comunicación permitirá el adecuado desarrollo de la maniobra de abordaje, por ello es importante revisar radios y equipos electrónicos.

- Revisión de armamento: examinar que el armamento este asegurado.
- Plan de contingencia: dar a conocer al equipo de trabajo las posibles opciones que contempla la maniobra en caso de ser necesaria para su aplicación.

### **c. Instrucciones a la embarcación**

Es ineludibles informar al Capitán (Oficial al mando) de la embarcación que será abordada, que personal de guardacostas va a realizar la maniobra respectiva para abordar su nave y emitir directrices específicas y directas que viabilicen el desarrollo del abordaje.

Dentro de las directrices que se darán a la embarcación que será abordada están las siguientes:

- Pedir y hacer que la embarcación se detenga o que ajuste rumbo y velocidad.
- Movilizar a todo el personal a cubierta y ubicarlos en un lugar donde sea fácil observarlos.
- Colocar una escala por la banda que aborde la partida.
- Alistar documentos e identificaciones.
- De existir armas, dar instrucciones específicas al capitán.

### **d. Aproximación en el bote**

Para dar inicio a la maniobra de abordaje es importante tener en cuenta lo siguiente:

- Cobertura visual del barco: se debe mantener siempre a la vista el objetivo para poder mantener el control de las acciones a realizarse.
- Posición de triangulación: mantener una correcta posición de triangulación para evitar fallos o percances en la ejecución de la maniobra.
- Revisar y verificar las instrucciones: mantener las normativas claras para con los tripulantes de la embarcación que será abordada para dar cumplimiento a las instrucciones de manera efectiva.

- Aproximación tipo herradura.
- Localización y ubicación: es importante realizar la ubicación idónea para realizar la maniobra de abordaje sin que esta afecte o exponga al personal que realizara la misma.

### **2.4.3. Procedimiento durante el abordaje**

Consiste en el traslado y abordaje por parte de la partida a la embarcación que se va a inspeccionar, manteniendo las seguridades del caso, de acuerdo al nivel de riesgo establecido anteriormente tras el análisis realizado. El uso completo del material y equipo de abordaje mantendrá un nivel mínimo de seguridad personal que en conjunto con los procedimientos establecidos ayudarán a disminuir los posibles inconvenientes a bordo.

Durante el embarque se tendrá en consideración que el punto de embarque brinde las seguridades y el orden del embarque que debe tener la partida. Una vez abordo, la partida adoptará una actitud tímida y cortés, pero firme, cada uno de los miembros pasara a cumplir con las tareas que le han sido asignadas.

Oficial a cargo: deberá presentarse a la tripulación de la embarcación a la que se le realice el abordaje. El oficial deberá decir lo siguiente: Buenos días señor, soy el oficial \_\_\_\_\_ del Cuerpo de Guardacostas de la Armada del Ecuador; estamos aquí para inspeccionar su barco y asegurarnos de que esté todo en regla. SIN BUSCARLAS, DÍGAME ¿TRAE ARMAS ABORDO?

Armas: mantener el control y asegurar la posesión y el manejo de las armas por parte el personal que participa en el abordaje.

Embarcación abordada: se deberá proceder a la revisión exhaustiva de la embarcación para descartar o confirmar posibles contenidos ilícitos.

Documentación de la embarcación abordada: revisar la documentación reglamentaria que debe poseer a embarcación para descartar posibles anomalías o incumplimiento de las mismas.

La revista de documentos la realizarán el Oficial de Abordaje y su asistente junto al capitán de la embarcación.

La embarcación deberá tener la siguiente documentación:

- Matrícula de la embarcación: vigencia 31 diciembre
- Permiso de tráfico: vigencia 365 días
- Zarpe actualizado
- Matrículas personales de toda la tripulación
- Certificado de dotación mínima
- Inspección de seguridad: vigencia 365 días
- Bitácora actualizada
- Equipo de Comunicaciones
- Arqueo y avalúo: vigencia 5 años
- Permisos respectivos que aseguren
- la legalidad de sus actividades.
- Aplicación de la ley: se aplicara las sanciones pertinentes de acuerdo a la consideración establecida en el respectivo código legal de la navegación para las embarcaciones.

#### **2.4.4. Procedimiento después del abordaje**

##### **a. RETORNO SEGURO**

Para dar paso a un retorno seguro es importante realizar lo siguiente:

- Se estipula una táctica donde prime la cordialidad hacia el capitán de la embarcación.
- Se deberá devolver toda propiedad que repose bajo el personal de abordaje al capitán del navío.
- Informar a las autoridades pertinentes sobre la ubicación de la embarcación, de la tripulación.
- Iniciar el desembarco en el orden inverso al abordaje.
- Mantener alerta el nivel de seguridad a fin de evitar posibles alteraciones en el abordaje y la inspección de la embarcación.

## **b. Informe del abordaje**

Una vez realizada la maniobra es importante informar de forma escrita las estrategias que se utilizaron durante la maniobra de abordaje a la autoridad respectiva. En el informe se detallara los lineamientos que se aplicaron desde las actividades previas al abordaje de la embarcación como el desenlace final de la misma, esto permitirá observar las falencias que existieron en la misión y viabilizara el mejoramiento y/o cambio en futuras incursiones de abordaje.

### **2.2 Marco legal**

En base a la acción de abordar una embarcación luego de haber sufrido o causado una colisión, se prevé una base legal que de conocimiento a las directrices que puede manejar los actores involucrados en dicha maniobra por ende es imperante conocer las directrices elementales que avalan la intervención.

Existen normativas dentro del Código Penal Militar que castiga con prisión de 3 a 5 años dentro de sus parámetros al comandante de la embarcación, al oficial de guardia y a los demás miembros de la tripulación de la embarcación que realiza el abordaje de forma indebida y aduciendo intereses propios, esta explicación se encuentra expuesta en el título séptimo: Delitos contra los deberes del servicio relacionado con la navegación, artículo 166.2.

En el código de comercio, en sus artículos 826 al 839, define al abordaje como el choque de un buque con otro. En este ámbito, se puede producir un abordaje si existiese colisión de un buque con un Pontoo, además de esto se evidenciara la ubicación de dicha colisión especificando si fue en alta mar, aguas jurisdiccionales, puertos o ríos.

Por otra parte en el CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE ABORDAJE, FIRMADO EN BRUSELAS EL 23 DE SEPTIEMBRE DE 1910 (GACETA DE 13 DE DICIEMBRE DE 1923), en su artículos desde el 1 al 17 contempla las normativas que regirán como acuerdos internacionales para realizar maniobras de abordaje. Cabe señalar que dicho acuerdo fue aceptado y aprobado por diversos países alrededor del mundo.

## Capítulo III

### Fundamentación Metodológica

#### 3.1. Modalidad de investigación

La modalidad de investigación es de campo puesto que se aplicaron entrevistas al personal de la Escuadra Naval en relación a los procedimientos de abordaje que se han realizado en las unidades de superficie para las operaciones de control de tráfico ilícito.

#### 3.2. Enfoques o tipos de investigación

El enfoque de investigación es cuantitativo debido a que se realizaron encuestas para evidenciar la importancia del entrenamiento y capacitación que se debe tener para realizar partidas de abordaje en las unidades de superficie para las operaciones de control de tráfico ilícito. Considerando los diferentes procedimientos que deben seguirse para minimizar los riesgos a los que está expuesto el personal.

#### 3.3. Alcance o Niveles de la Investigación

El alcance de investigación es descriptivo en relación a que se especifican que procedimientos deben realizarse para cumplir con partidas de abordaje en las unidades de superficie para las operaciones de control de tráfico ilícito, los riesgos que existen y los peligros presentes para el personal.

#### 3.4. Diseño de la Investigación

El diseño de investigación es no experimental porque no se está procediendo a la creación de algo mediante un proceso de ensayo error, más bien se trata de la evaluación de procedimientos ya estipulados con anterioridad.

#### 3.5. Población y Muestra

La población objetivo será el personal de las diferentes Unidades de Superficie, que realizan abordajes para las operaciones de control de tráfico ilícito.

### 3.6. Técnicas de investigación

#### Encuesta:

Se aplicaron encuestas al personal de las unidades de superficie para evidenciar los procedimientos, riesgos y errores que puedan cometerse al realizar una partida de abordaje.

Respuesta	FR	%
-----------	----	---

#### Entrevista:

Se realizó una entrevista al comandante de la corbeta los ríos para evidenciar los procedimientos que se deben de seguir para realizar una partida de abordaje.

### 3.7. Validez y confiabilidad de Instrumentos para recolección de datos

Los instrumentos para la recolección de datos se enfocaron en obtener información primaria relevante al objeto de la investigación, así como también se tomaron en cuenta criterios técnicos para la elaboración del cuestionario aplicado tanto en la encuesta mediante preguntas cerradas para facilitar su tabulación, como preguntas abiertas en el caso de la entrevista para obtener información más detallada.

### 3.8. Procesamiento y Análisis de datos

Se realizaron encuestas con preguntas con opciones múltiples para evidenciar la importancia de contar con un alto nivel de capacitación al realizar partidas de abordaje para minimizar los riesgos a los que se encuentra expuestos el personal.

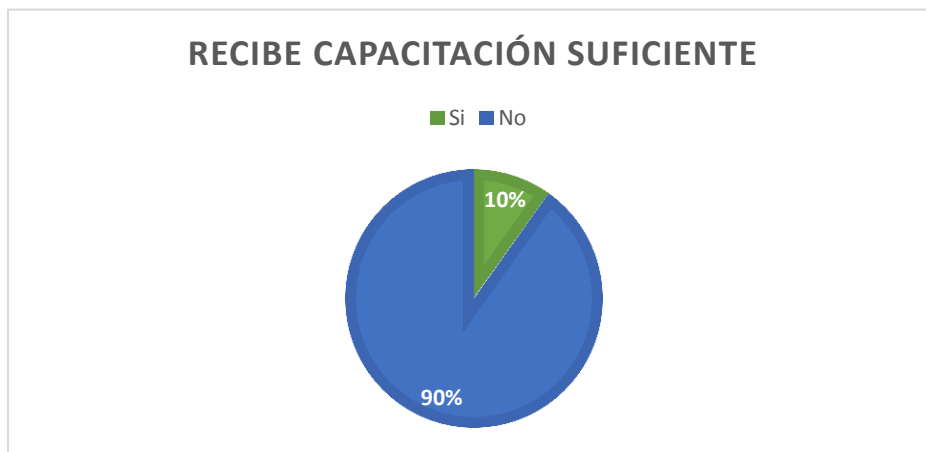
#### Pregunta 1:

¿Recibe capacitación suficiente sobre las operaciones de Control de Tráfico Ilícito?

<b>Si</b>	28	10%
<b>No</b>	256	90%
<b>Total</b>	284	100%

**Tabla 1** Capacitación sobre Operaciones

*Fuente:* Encuestas aplicadas al personal de CODESC



**Figura 1** Recibe capacitación suficiente

*Fuente:* Encuestas aplicadas al personal CODESC

Se realizaron 284 encuestas, de las cuales 256 encuestados dieron su opinión que equivale al 90% que indicaron que no reciben capacitaciones sobre las Operaciones de Control de Tráfico Ilícito, el 10% de las 28 personas contestaron que si reciben capacitaciones ocasionalmente para realizar monitoreo.

## Pregunta 2

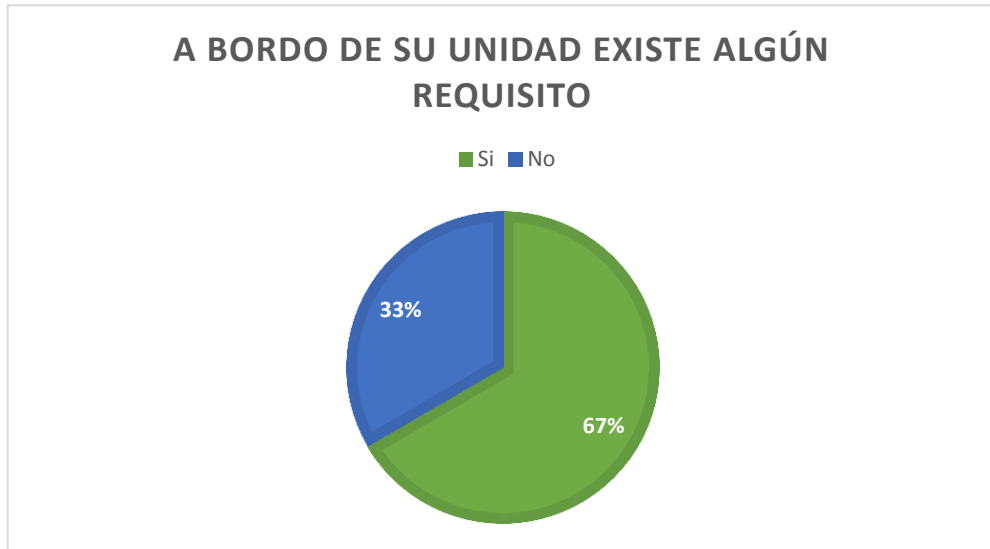
**A bordo de su unidad existe algún requisito especial para ser parte de la partida de abordaje**

**Tabla 2** A bordo de su unidad existe algún requisito

<b>Respuesta</b>	<b>FR</b>	<b>%</b>
<b>Si</b>	189	67%
<b>No</b>	95	33%
<b>Total</b>	284	100%

*Fuente:* Encuestas aplicadas al personal de CODESC





**Figura 2** A bordo de su unidad existe algún requisito  
**Fuente:** Encuestas aplicadas al personal de CODESC

En este gráfico se analizó que el 67% de los encuestados indicaron que para aborda en su unidad si existe un requisito que es parte de la partida de abordaje, mientras que el 33% restante mencionaron que no existe algún requisito especial que les impida realizar las operaciones en el área marítima

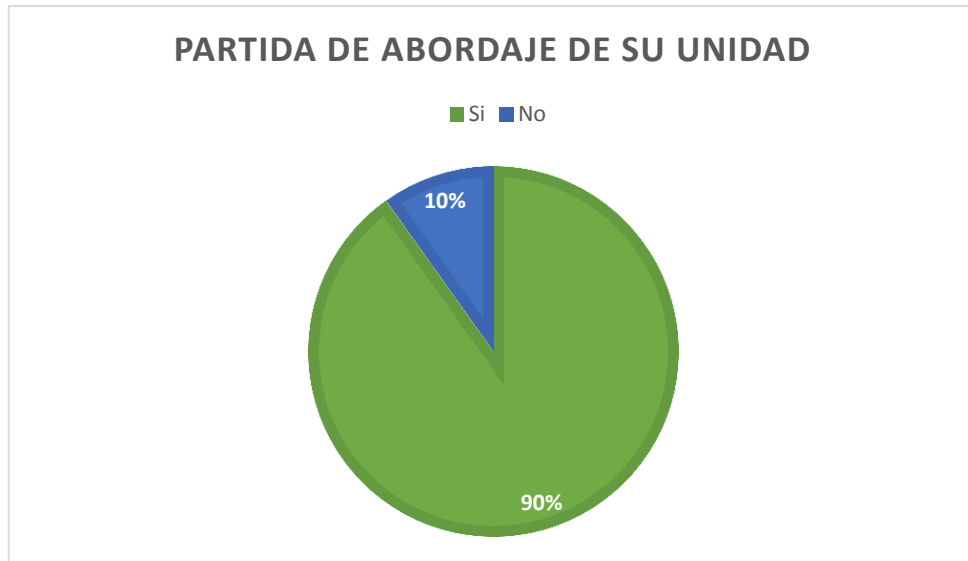
### Pregunta 3

**Considera que la partida de abordaje de su unidad posee todos los recursos materiales para realizar una Operación de Control de Tráfico Ilícito de manera eficiente**

**Tabla 3** Partida de abordaje a su unidad

Respuesta	FR	%
<b>Si</b>	256	90%
<b>No</b>	28	10%
<b>Total</b>	284	100%

Fuente: Encuestas aplicadas al personal de CODESC



**Figura 3** Partida de abordaje de su unidad  
**Fuente:** Encuestas aplicadas al personal de CODESC

90% de los encuestados correspondiente a 256 personas indicaron que no poseen todos los recursos materiales para realizar una Operación de Control de Tráfico Ilícito y solo el 10 % equivalente a 28 personas indicaron que si poseen todos los recursos.

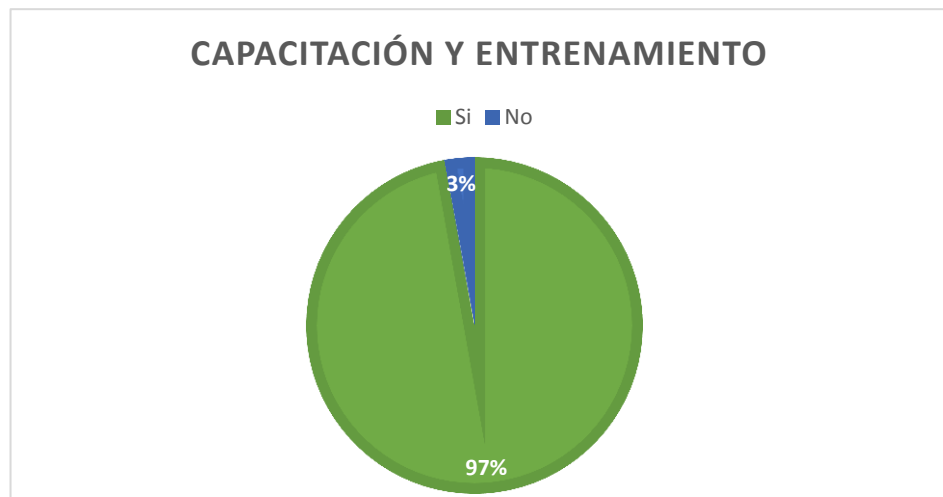
#### Pregunta 4

Cree usted que debe aumentarse la capacitación y entrenamiento de la partida de abordaje de su unidad

**Tabla 4** Capacitación y entrenamiento

Respuesta	FR	%
Si	276	97%
No	8	3%
<b>Total</b>	<b>284</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuestas aplicadas al personal de CODESC



**Figura 4** Capacitación y entrenamiento  
**Fuente:** Encuestas aplicadas al personal de CODESC

De acuerdo al resultado, el 97% de los encuestados (276 personas) indicaron que debe aumentarse la capacitación y entrenamiento de la partida de abordaje de su unidad, teniendo un resultado negativo de 3% (8 personas) que no creen necesaria la capacitación y entrenamiento

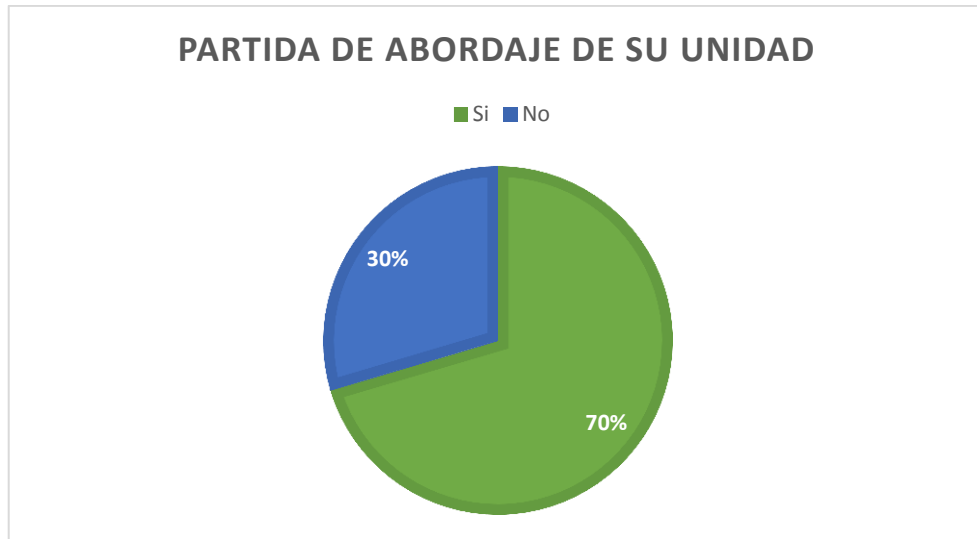
### Pregunta 5

Considera que la partida de abordaje de su unidad obtiene los resultados deseados durante las Operaciones de Control de Tráfico Ilícito

**Tabla 5** Partida de abordaje de su unidad

Respuesta	FR	%
Si	200	70%
No	84	30%
<b>Total</b>	<b>284</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuestas aplicadas al personal de CODESC



**Figura 5** Partida de abordaje de su unidad  
**Fuente:** Encuestas aplicadas al personal de CODESC

El gráfico indica que el 70% equivalente a 200 personas encuestadas contestaron que si es necesaria la partida de abordaje para cumplir con los resultados esperados durante las operaciones de control de tráfico ilícito, obteniendo el 30% que no creen importante la partida de abordaje para realizar las operaciones.

### **Entrevista al Sr. Comandante de CODESC**

**Pregunta 1:**

**¿Qué riesgos pueden afrontarse la partida abordaje de una unidad de superficie?**

Los riesgos físicos son los más representativos, en relación al daño a la integridad física del personal.

**Pregunta 2:**

**¿Qué procedimientos debe aplicar la partida abordaje al abordar un contacto sospechoso o de interés?**

Al acercarse a una embarcación se debe identificar la institución, realizar una inspección de rutina, identificación de las personas y documentos de la embarcación.

**Pregunta 3:**

**El personal de partida abordaje ha recibido previamente capacitación sobre las operaciones de control de tráfico ilícito**

Si existe entrenamiento para el personal de guardacostas y oficiales del buque mediante asesoramiento y seminarios pero los abordajes son parte de la Función primaria es COGUAR

**Pregunta 4:**

**Existen órdenes de operaciones de datos estadísticos de las operaciones del abordaje y los tráficos ilícitos realizados por las unidades de superficies**

El sr entrevistado indica que el solo tiene del año en curso

El grupo que realiza las operaciones de abordaje está conformado por 6 personas 2 de inspección, 2 de seguridad 1 oficial de abordaje y un ayudante de abordaje

**Pregunta 5:**

**¿Qué procedimiento debe aplicada a la partida de abordaje al abordar en un container sospechoso de interés?**

La partida de abordaje se debe identificar la embarcación, debe visualizar todo el tipo de embarcación y maniobra de herradura para observar el cordón y banda.

Los datos de buque en este caso del mercante o cabos sean los correctos, porque se hace seguimiento con la capitanía más cercana para corroborar datos, verificar la matrícula y zarpe. En el samax sistema de embarcación, sino cumplen se les hace una sanción. Y retienen para investigación.

**Pregunta 6:**

**¿Qué procedimiento debe aplicar la partida de abordaje al abordar un container sospechoso?**

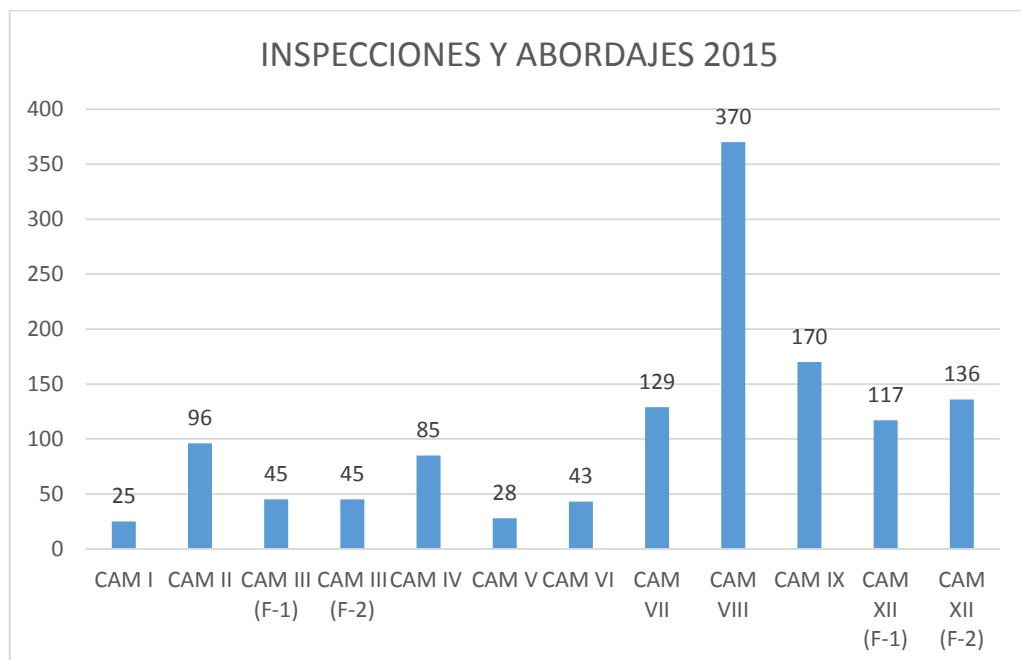
Estar altamente calificado y revisar la embarcación con los documentos en regla. Adicional las facturas de las cargas.

### Pregunta 7:

#### ¿Qué recurso materiales mínimo debe poseer la partida de abordaje?

Los dos de seguridad debe poseer rifles de asar en este caso m4, el oficial de abordaje tiene que ir con una pistola, esposa y expansible, el personal debe ir con chaleco doble propósito, chaleco antibala y salvavidas, libreta de situaciones, cámara gopro para gravar los acontecimientos, buzo de combate y cinta, guantes, gafas.

#### Estadísticas de inspecciones y abordajes realizados por la Escuadra Naval 2015-2016

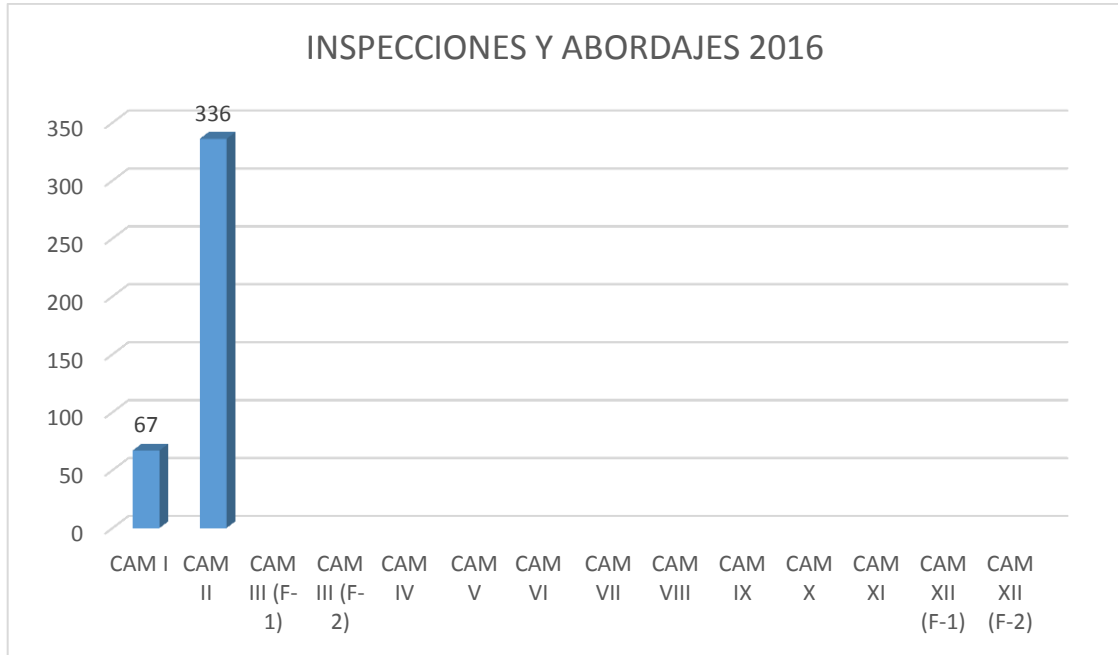


**Fuente:** CODESC

**Elaborado por:** Milton Bravo

El gráfico indica los resultados que se analizaron y ejecutaron en las operaciones que se realizó para el año 2015, durante las inspecciones y abordaje que efectuó la Escuadra Naval. Cabe señalar que la CAM II ejecuto 96 inspecciones y abordaje, así mismo la CAM VIII es la que realizo mayor número de inspección y abordaje esto muestra que para esta operación planificada hubo los suficiente recursos para llevar a cabo este control en alta mar. Pero también es importante señalar que entre las CAM I Y CAM V, existieron pocas operaciones de inspección por falta de recursos financieros.

## Estadísticas de inspecciones y abordajes realizados por la Escuadra Naval 2015



**Fuente:** CODESC

**Elaborado por:** Milton Bravo

Se puede demostrar que para el año 2016 el primer Control de Área Marítima la CAM I que se planificó y ejecutó se realizaron 67 inspecciones y abordajes, la segunda CAM II organizada para este periodo se llevó a cabo 336 operaciones y fue la última que se ejecutó durante este año, como se puede observar en el gráfico el resto de las CAM quedaron pendientes por falta de recursos porque demandan grandes gastos.

## CAPITULO IV

**Título:** Plan de capacitación para mejorar las competencias y habilidades del personal militar al realizar un abordaje mediante conferencias.

**Tipo de proyecto:** Plan de capacitación

**Institución Responsable:** Universidad de Fuerzas Armadas ESPE.

**Cobertura Poblacional:** Personal la Armada del Ecuador

**Cobertura Territorial:** Base Naval Sur

**Fecha de Inicio:** 12 de septiembre del 2016

**Fecha Final:** 25 de Noviembre del 2016.

### 4.1. Justificación

La Escuadra Naval realiza entre las actividades de control de los diferentes ilícitos se tiene los diferentes inspecciones y abordajes para verificar la licitud de diferentes embarcaciones nacionales o extranjeras.

Por lo que es necesario que el personal conozca los diferentes procedimientos a seguir con la finalidad de disminuir los riesgos de estas operaciones para el personal. Siendo los beneficiarios directos el personal de oficiales y tripulantes de la Escuadra naval de la Armada del Ecuador.

### 4.2 Objetivos

Contribuir con la disminuir de los riesgos de la ejecución de partidas de abordaje en las operaciones de control del personal militar.



### 4.3 Alcance

La presente propuesta está destinada al personal de oficiales y tripulantes de la Escuadra Naval de las diferentes unidades que deben realizar abordajes como parte de las actividades de control marítimo.

### 4.4 Fundamentación de la propuesta

La presente propuesta consiste en un plan de capacitación dirigido para el personal de las diferentes unidades de la Escuadra naval, con la finalidad de disminuir los riesgos de estas operaciones para el personal de oficiales y tripulantes

### 4.5. Diseño de la propuesta

#### **DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA DE CAPACITACIÓN:**

El programa de capacitación para mejorar las competencias del personal que realiza abordajes de la Escuadra Naval se enfoca en proporcionar los conocimientos básicos que deben conocer el personal se divide en tres cursos

1. **Equipos de protección y armamento**
2. **Perfiles y competencias del personal**
3. **Procedimientos de abordaje**

#### **PROPÓSITO DEL PROGRAMA DE CAPACITACIÓN**

Proporcionar conocimientos teóricos y aplicativos para mejorar las competencias del personal que realiza abordajes de la Escuadra Naval.

#### **OBJETIVO GENERAL**

Mejorar el nivel de capacitación y entrenamiento del personal de Oficiales y tripulantes que realizan abordajes en las Unidades de la Escuadra Naval

#### **OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Describir los riesgos en las operaciones de abordaje
- Especificar los procedimientos al realizar un abordaje
- Especificar los recursos materiales y humanos para realizar abordajes

<p><b>OBJETIVO TERMINAL DEL PROGRAMA</b></p> <p>Obtener conocimientos representativos para las operaciones de inspección y abordaje realizadas por las Unidades de la Escuadra Naval.</p>

<b>CURSO 1:</b>	Equipos de protección y Armamento
<b>DIRIGIDO A:</b>	Personal de la Escuadra Naval
<b>OBJETIVO DEL CURSO:</b>	Proporcionar conocimientos del manejo de equipos de protección personal y armamento
<b>CONTENIDOS DE APRENDIZAJE</b>	<p>Generalidades</p> <p>Tipos de equipos de protección y armamento</p> <p>Funcionamiento del Armamento</p>
<b>MÉTODOS DE EVALUACIÓN:</b>	<p>Pruebas escritas</p> <p>Estudio de casos</p>
<b>RESULTADOS DE APRENDIZAJE:</b>	El estudiante es capaz de manejar y utilizar equipos de protección y armamento durante las operaciones de abordaje

<b>CURSO 2:</b>	<b>Perfiles y competencias del personal</b>
<b>DIRIGIDO A:</b>	Personal de la Escuadra Naval
<b>OBJETIVO DEL CURSO:</b>	Proporcionar los perfiles y competencias del personal que realiza abordaje en relación a las destrezas y conocimientos para estas operaciones
<b>CONTENIDOS DE APRENDIZAJE</b>	<p>Generalidades</p> <p>Perfil del Oficial de Arma de Superficie</p> <p>Competencias del personal que realiza abordaje</p>

	Conocimientos mínimos requeridos para realizar abordajes Planificación de operación de abordaje
<b>MÉTODOS DE EVALUACIÓN:</b>	Pruebas escritas Estudio de casos
<b>RESULTADOS DE APRENDIZAJE:</b>	El estudiante será capaz de identificar los conocimientos mínimos requeridos del personal que realiza un abordaje.

<b>CURSO 3:</b>	Procedimientos de abordaje
<b>DIRIGIDO A:</b>	Personal de la Escuadra Naval
<b>OBJETIVO DEL CURSO:</b>	Especificar los procedimientos para realizar un abordaje
<b>CONTENIDOS DE APRENDIZAJE</b>	Generalidades <b>PROCEDIMIENTOS DE ABORDAJE</b> <b>PROCEDIMIENTOS PREVIOS AL ABORDAJE</b> <b>PROCEDIMIENTOS DURANTE EL ABORDAJE</b> <b>PROCEDIMIENTO DESPUÉS DEL ABORDAJE</b> abordajes de alto riesgo
<b>MÉTODOS DE EVALUACIÓN:</b>	Pruebas escritas Estudio de casos
<b>RESULTADOS DE APRENDIZAJE:</b>	El estudiante conocerá los procedimientos para realizar un abordaje

### **Metodología de la propuesta**

Se realizaran tres cursos mediante conferencias y casos prácticos dirigidos al personal de la Escuadra naval con una duración de 10 horas por curso, además se entregara una guía para el desarrollo de los cursos.

**GUIA DE PRÁCTICA DE INSPECCIÓN Y ABORDAJE PARA EL PERSONAL DE  
LAS UNIDADES DE ESCUADRA NAVAL**

**Índice de contenido**

<b>PORTADA</b>	
<b>Índice de contenido</b> .....	31
<b>Presentación</b> .....	32
<b>Funciones</b> .....	33
<b>Objetivo y Alcance del manual</b> .....	33
<b>Objetivo del Manual</b> .....	33
<b>Alcance de Manual</b> .....	33
<b>Difusión</b> .....	33
<b>Escuadra Naval</b> .....	33
<b>Tipos de escuadra</b> .....	34
<b>Organización externa</b> .....	34
<b>Abordajes</b> .....	35
<b>Procedimientos de Abordaje</b> .....	35
<b>Procedimientos previos al abordaje</b> .....	35
<b>Procedimientos durante el abordaje</b> .....	36
<b>Procedimiento después del abordaje</b> .....	38
<b>Abordajes de alto riesgo</b> .....	39

## Presentación

En Ecuador a lo largo del tiempo se ha jugado un importante rol de defensa de la soberanía y la integridad territorial, donde se vela por la protección de los derechos, libertades y garantías de los ciudadanos

Podemos citar que se registra una gran cantidad de jornadas de resguardo de las fronteras nacionales ya sea por aire mar y tierra. Estas actividades se llevan a cabo gracias a procesos con un enfoque operacional para lograr la consecución de la función básica de la unidad.

Existen muchas actividades relacionadas la extracción controlada de recursos marinos entre otros que hacen de este entorno marino la herramienta clave para el desarrollo de nuestro país.

Pero al mismo tiempo de generarse actividades positivas en el mar también existen actividades ilícitas como la evasión de impuestos y tributos al intentar ingresar mercadería de contrabando sin pagar los impuestos establecidos, la pesca ilegal, la extracción desenfrenada de recursos marinos y daños al medio ambiente, la contaminación, el tráfico de indocumentados o emigrantes ilegales, la piratería, el narcotráfico y tráfico de armas por vía marítima, entre otras.

Por todo esto, la importancia de mantener una Armada disuasiva, capaces de contrarrestar todas estas actividades ilícitas que directa o indirectamente afectan al desarrollo de nuestro país, por eso la enorme necesidad de contar con personal firmemente estructurado y capacitado con la noble convicción de servir y acudir al llamado de la Patria con el compromiso de salvaguardar la vida humana en el mar.

## **Funciones**

- Cumplir eficaz y eficientemente con los Zafarranchos de Emergencia (en navegación).
- Cumplir adecuadamente con los procedimientos establecidos para los zafarranchos operativos.
- Mantener una adecuada presentación y estiba de la unidad, cumpliendo los parámetros establecidos en la “ronda de seguridad y trinca para la mar” (Ronda Divisional).

## **Objetivo y Alcance del manual**

### **Objetivo del Manual**

Disponer de un manual que describa detalladamente los procesos y normas de cada una de las actividades a realizarse. Verificar el nivel de entrenamiento que permite determinar si se cumplen los estándares mínimos de seguridad, requeridos para que la unidad pueda comenzar con la etapa de Entrenamiento Operacional. El personal deberá ser capaz de controlar y superar todo tipo de emergencias en la mar, con el fin de mantener las capacidades operativas de la unidad, en un escenario sin amenazas.

### **Alcance de Manual**

Este manual básico está dirigido a todo el personal de todas las unidades de escuadra naval

### **Difusión**

De este documento se realizara la debida difusión, para que de esta manera el personal se encuentre informado y familiarizado con los procesos.

## **Escuadra Naval**

Un Escuadrón Naval o Escuadra Naval es una unidad militar formada por 3-4 grandes buques de guerra, nave de transporte, submarinos, o en ocasiones pequeñas embarcaciones que pueden ser parte de una mayor fuerza operacional o flota. Una escuadra se compone generalmente de un grupo de la misma clasificación de buques, como son acorazados, cruceros de batalla, cruceros, destructores o fragatas, o de varios tipos encargados de una misión

específica como patrullas costeras, bloqueos o desminado. Los buques de guerra más pequeños suelen agruparse en flotillas.

La Armada cuenta con una fuerza operativa de respuesta efectiva, que está en capacidad de reaccionar y ejecutar operaciones navales en forma inmediata y de manera eficiente como respuesta a la prevención de conflictos o control de crisis que incidan en la seguridad nacional.

La Escuadra Naval es el órgano operativo encargado de mantener un alto grado de alistamiento operativo de las Unidades de Superficie asignadas, para el cumplimiento de las operaciones navales, en que se refleja la razón de ser de la marina de guerra ecuatoriana, comprende todas las unidades de superficie con las que resguarda nuestro mar territorial y ejecuta las operaciones de ejercicio y entrenamiento del personal naval.

### **Tipos de escuadra**

Existen varios tipos de escuadrón:

- **Escuadras independientes.** Se denomina a las formaciones demasiado pequeñas por tal motivo no pueden ser consideradas como un flota. Los escuadrones independientes pueden ser asignados y designados a un océano o mar en particular, y el Almirante al mando del escuadrón puede ser el Comandante en Jefe naval en ese escenario.
- **Subdivisiones temporales de una flota.** En la era de la navegación a vela las flotas fueron divididas en escuadras de vanguardia, centro y de retaguardia, el nombre de su lugar en la línea de batalla. Un destacamento temporal de una flota también se llamaría escuadra.
- **Formaciones permanentes de combate.** Como los buques de guerra se desarrollaron durante el siglo XIX, los grandes buques de guerra comenzaron a ser formados y entrenados como escuadrones permanentes de la misma clase de barcos de guerra.

### **Organización externa**

- Escuadrón de Fragatas
- Escuadrón de Corbetas

- Escuadrón de Lanchas Misileras
- Escuadrón de Buques Auxiliares.

## **Abordajes**

### **Partida de abordaje**

### **Equipamiento**

- Formularios aplicables (libretin, citas)
- Casco, chaleco antibalas y salvavidas
- Cinturón de abordaje
- Armamento y munición necesaria
- Radio portátil con manos libres y protector
- Cámara fotográfica o filmadora
- Esposas con llave
- Bastón expandible y gas pimienta.
- Linterna
- Guantes

### **Procedimientos de Abordaje**

- Previos
- Durante
- Después

### **Procedimientos previos al abordaje**

- **Observaciones previas.** Se deben familiarizar con el barco e identificar posibles actividades ilegales.
- **Preguntas previas.** se deben confirmar observaciones y planear el siguiente curso de acción. Las preguntas serán contestadas por el capitán de la embarcación además el oficial de abordaje deberá estar presente durante interdicción. El interrogador realizará las preguntas con cortesía y profesionalismo.



- **Revisar datos de inteligencia.** Se Verifica la existencia de antecedentes negativos de la embarcación a ser abordada. Esta acción es junto con GINSUR, Capitanía de Puerto y COG
- **Determinar grado de riesgo.** El oficial de Abordaje determina si el grado de riesgo es “ALTO” o “NORMAL”.
- **Instrucciones pre-abordaje.** Se considera lo siguiente: exponer la situación al team de abordaje, designar obligaciones y tareas, explicar el Plan de Abordaje, determinar el grado de riesgo y establecer consideraciones especiales en caso de ser necesario, chequear equipos de comunicaciones, chequear que el equipo y armamento este asegurado, explicar un Plan de Contingencia.
- **Instrucciones a la embarcación.** Se debe informar al Capitán de la embarcación que personal de guardacostas va a abordar su nave y darle disposiciones claras que faciliten la labor de la partida de abordaje.
  - Hacer que la embarcación se detenga o que ajuste rumbo y velocidad.
  - Movilizar a todo el personal a cubierta y ubicarlos en un lugar donde sea fácil observarlos.
  - Colocar una escala por la banda que aborde la partida.
  - Alistar documentos e identificaciones.
  - De existir armas, dar instrucciones específicas al capitán.
- **Aproximación en el bote.** Es indispensable la buena cobertura visual del barco y la buena posición de triangulación. Se verificara siempre el cumplimiento de instrucciones. La aproximación al bote debe de ser tipo herradura. Se deben ubicar en un lugar seguro para abordar. Uno de los puntos más importantes es que la partida se deberá embarcar en lo posible sin ningún tipo de ayuda de la tripulación de la embarcación a ser abordada.

#### **Procedimientos durante el abordaje**

- **Embarque.** La partida se embarca en el orden indicado por el Oficial de Abordaje y procede inmediatamente a asumir sus posiciones, además se debe seleccionar un punto seguro de embarque. Se mantiene a la

tripulación de la embarcación a la vista y reunida en solo lugar. Se procede a embarcar sin ayuda, la segunda persona en abordar ayudará al resto de la partida de ser necesario.

- **Presentación del oficial.** El O.D.A. se dirigirá al capitán de la embarcación. Deberá identificarse como autoridad marítima y mostrar imagen de profesionalismo y respeto. Además de crear un ambiente de colaboración, dar disposiciones al capitán para que él las retransmita a su tripulación.
- **Asegurar armas.** En caso de que el capitán declare tener armas debemos preguntar su ubicación y procedemos a asegurarlas.
- **Cacheo de la tripulación.** Con el propósito de mantener la seguridad de la partida de abordaje se realizará el procedimiento de cacheo a toda la tripulación del barco incluyendo al Capitán. Para evitar que la tripulación tenga armas ocultas y también evitar fuga de información.

Todos los medios de comunicaciones como teléfonos celulares, satelitales y radios portátiles serán introducidos en una funda plástica y permanecerán en posesión del personal de seguridad hasta el momento del desembarco en que son devueltos al Capitán del barco.

- **Registro de la embarcación.** Se le dirá al capitán de la embarcación que designe a una persona de su tripulación para que acompañe al personal a la inspección y que realicen la respectiva revisión de compartimentos, sala de máquinas y bodegas.

Existen dos tipos de registro que se pueden llevar a cabo a bordo:

- **Búsqueda de peligros a la seguridad.-** Detectar peligros potenciales que atenten contra la seguridad de la partida de abordaje y aumentar niveles de seguridad hasta neutralizarlos.
- **Búsqueda de evidencias.-** Encontrar evidencias que ratifiquen que la embarcación ha cometido un delito, solo se hará esta búsqueda una vez que se haya concluido la búsqueda de peligros a la seguridad.
- **Revista de documentos.** La revista de documentos la realizarán el Oficial de Abordaje y su asistente junto al capitán de la embarcación.

- Matrícula de la embarcación
  - Permiso de tráfico
  - Zarpe actualizado
  - Matrículas personales de toda la tripulación
  - Certificado de dotación mínima
  - Inspección de seguridad
  - Bitácora actualizada
  - Equipo de Comunicaciones
  - Arqueo y avalúo
  - Permisos respectivos que aseguren la legalidad de sus actividades.
- **Aplicación de la ley.** Una vez finalizado el registro de la embarcación y la revisión de los documentos se debe decidir si es necesario tomar alguna medida de autoridad, en caso de haberse encontrado novedades.  
Se comunicará al comandante todos los detalles del abordaje, a fin de darle una idea clara de lo que está sucediendo en la embarcación abordada. De tal forma que pueda recibir un adecuado asesoramiento por parte de su comandante.

### **Procedimiento después del abordaje**

- **Retorno seguro.** Devolver al capitán de la embarcación toda propiedad que tenga bajo su custodia, verificar que la partida lleve consigo todo el equipamiento con el que abordó, dar instrucciones al capitán referente a la ubicación de la tripulación y al gobierno de la embarcación, conforme a nuestra necesidad. Iniciar el desembarco en el orden inverso al abordaje, nunca descuidar la seguridad, expresar al capitán nuestro agradecimiento por la colaboración prestada.
- **Informe del abordaje.** Una vez que la partida haya retornado a su unidad se dará parte al comandante de las acciones realizadas durante el abordaje, comunicándole cualquier novedad.

Se elaborará un informe escrito detallando el abordaje realizado, adjuntando de ser posibles fotos o videos.

En caso de aprehensión se deberá elaborar informe anexando lo siguiente:

- Acta de aprehensión
  - Informe médico de las personas detenidas
  - Acta de entrega de material decomisado y embarcación a la Capitanía del Puerto
  - Las fotografías o videos que puedan servir como evidencia
- 
- **Autoevaluación del plan de abordaje:** Cada vez que se finalice un abordaje es recomendable que todos los miembros de la partida expongan sus críticas de los procedimientos aplicados, a fin de mejorarlos en cada operación y llegar a obtener un alto nivel de alistamiento.  
Recuerde que mientras mejores procedimientos aplique una partida de abordaje, asegura eficientemente la integridad de sus miembros.

### **Abordajes de alto riesgo**

En este tipo de abordaje se usa más tiempo para hacer el trabajo y se realizan tácticas diferentes a las usuales.

## **Conclusiones**

- La identificación de los riesgos y amenazas en las operaciones y abordajes permitirá disminuir los riesgos del personal.
- La verificación de los procedimientos de abordaje evidencia la necesidad de mejorar la capacitación del personal
- la aplicación de un plan de capacitación contribuirá con el mejoramiento de las competencias y habilidades del personal militar al realizar un abordaje mediante conferencias.

## **Recomendaciones**

- Mejorar la capacitación del personal que realiza abordajes para aumentar la efectividad de estas operaciones
- fomentar una cultura de seguridad al personal de las unidades de la Escuadra.
- Actualizar los equipos de protección para mejorar la efectividad del personal que realiza abordajes.

## **Bibliografía**

*Agrytec.* (s.f.). Obtenido de

[http://agrytec.com/pecuario/index.php%3Foption%3Dcom\\_content%26id%3D45:la-pesca-en-el-ecuador%26Itemid%3D39](http://agrytec.com/pecuario/index.php%3Foption%3Dcom_content%26id%3D45:la-pesca-en-el-ecuador%26Itemid%3D39)

Armada del Ecuador. (2012). *Escuadra Naval*. Obtenido de <http://www.armada.mil.ec/fuerza-operativa/escuadron-de-superficie/>

Carmen Nicolás Vicioso, E. A. (s.f.). *PMAR - Ámbito Lingüístico y Social II*.

*CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL, COIP.* (s.f.).

COGUAR. (2010). *Manual Básico del Comando de Guardacostas*. Guayaquil.

*derechoecuador.* (s.f.). Obtenido de

<http://www.derechoecuador.com/utility/Printer.aspx?e=36918>

*Instituto de salud publica.* (s.f.). Obtenido de

[http://www.ispch.cl/saludambiental/ambiente/quimica\\_ambiental/contaminacion](http://www.ispch.cl/saludambiental/ambiente/quimica_ambiental/contaminacion)

*Real academia española.* (s.f.). Obtenido de <http://www.rae.es/>

*WCA.* (s.f.). Obtenido de <http://wca.com.ec/recursos.php>