



**ESPE**  
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS  
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

**DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD Y DEFENSA**

**CARRERA LICENCIATURA EN CIENCIAS NAVALES**

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

**AUTOR**

**MARIO PATRICIO RODRÍGUEZ MONTERO**

**TEMA**

**LA SEGURIDAD DE LAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS Y SU  
INCIDENCIA EN LA OPERATIVIDAD DEL COMANDO DE  
GUARDACOSTAS E INFANTERÍA DE MARINA EN LA CIUDAD  
DE SALINAS, PROVINCIA DE SANTA ELENA.**

**DIRECTOR**

**CPCB-IM CARLOS AURELIO GARZÓN ENCALADA**

**SALINAS, DICIEMBRE 2014**

## **CERTIFICACIÓN**

Certifico que el presente trabajo realizado por el estudiante Mario Patricio Rodríguez Montero, cumple con las normas metodológicas establecidas por la Universidad de las Fuerzas Armadas - ESPE y, se ha desarrollado bajo mi supervisión, observando el rigor académico y científico que la Institución demanda para trabajos de este bagaje intelectual, por lo cual autorizo se proceda con el trámite legal correspondiente.

Salinas, Diciembre del 2014

Atentamente

---

CPCB-IM Carlos Aurelio Garzón Encalada  
Director de tesis

## DECLARACIÓN EXPRESA

El suscrito, Mario Patricio Rodríguez Montero, declaro por mis propios y personales derechos, con relación a la responsabilidad de los contenidos teóricos y resultados procesados, que han sido presentados en formato impreso y digital en la presente investigación, cuyo título es: “La seguridad de las actividades marítimas y su incidencia en la operatividad del Comando de Guardacostas e Infantería de Marina en la ciudad de Salinas, provincia de Santa Elena”, son de mi autoría exclusiva, que la propiedad intelectual de los autores consultados, ha sido respetada en su totalidad y, que el patrimonio intelectual de este trabajo le corresponde a la Universidad de las Fuerzas Armadas - ESPE.

---

Mario Patricio Rodríguez Montero

Autor

## AUTORIZACIÓN

Yo, Mario Patricio Rodríguez Montero

Autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas - ESPE, la publicación en la biblioteca de la institución de la Tesis titulada: “La seguridad de las actividades marítimas y su incidencia en la operatividad del Comando de Guardacostas e Infantería de Marina en la ciudad de Salinas, provincia de Santa Elena”, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Salinas, a los 8 días del mes de diciembre 2014

---

Mario Patricio Rodríguez Montero

Autor

## DEDICATORIA

La presente investigación está dedicada a toda mi familia por ser pilares fundamentales que siempre me han apoyado en todas las circunstancias, ya que en cada paso que he dado durante mi permanencia a bordo de la Escuela Naval siempre estuvieron depositando su confianza en mí y han sido parte fundamental en el cumplimiento del sueño y gran aventura que ha sido el de poder llegar a ser Oficial de Marina.

También la dedico a mi Promoción, Dukes 2014, promoción que ha sido como mi segunda familia, con la que he salido avante todos estos años de formación en los buenos y malos momentos en la Escuela Naval.

Mario Patricio Rodríguez Montero

## **AGRADECIMIENTO**

Primeramente agradezco a Dios, a Jesucristo y su Iglesia por guiarme por el sendero del bien a lo largo de toda mi vida, a mi Promoción, Dukes 2014, con la que forme mi carácter durante todos estos años en la Escuela Superior Naval, a los amigos que siempre estuvieron a mi lado para apoyarme y a todas las personas que supieron compartir sus conocimientos como lo han sido mis profesores e instructores tanto militares como también civiles ya que todos han sido pilares fundamentales para poder salir adelante a lo largo de esta gran aventura que ha sido estar 4 años en este claustro heróico y poder cumplir con este gran sueño, el ser un Oficial de Marina.

Mario Patricio Rodríguez Montero

## TABLA DE CONTENIDO

	<b>Pág.</b>
<b>PRELIMINARES</b>	
CERTIFICACIÓN.....	ii
DECLARACIÓN EXPRESA.....	iii
AUTORIZACIÓN.....	iv
DEDICATORIA.....	v
AGRADECIMIENTO.....	vi
TABLA DE CONTENIDO.....	vii
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xi
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	xii
ÍNDICE DE CUADROS.....	xiii
ÍNDICE DE ANEXOS.....	xiii
ABREVIATURAS.....	xiv
RESUMEN.....	xv
ABSTRACT.....	xvi
INTRODUCCIÓN.....	xvii
<b>CAPÍTULO I.....</b>	<b>1</b>
<b>PROBLEMA SITUACIONAL DE LA INCIDENCIA DE LOS PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD OCUPACIONAL EN LA OPERATIVIDAD DEL COMANDO DE GUARDACOSTAS E INFANTERÍA DE MARINA COMO AGENTES DE POLICÍA MARÍTIMA.....</b>	<b>1</b>
<b>1.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN.....</b>	<b>1</b>
1.1.1. SEGURIDAD LABORAL.....	1
1.1.2. COMANDO DE GUARDACOSTAS.....	3
1.1.3. INFANTERÍA DE MARINA.....	4
1.1.4. CAPITANÍA DE PUERTO DE SALINAS.....	5
1.1.5. CONVENIO SOLAS.....	6
1.2. JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.....	6
1.3. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	7
1.4. OBJETIVOS.....	8
1.4.1. OBJETIVO GENERAL.....	8
1.4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	8
1.5. HIPÓTESIS Y VARIABLES.....	9

1.5.1.	HIPÓTESIS.....	9
1.5.2.	VARIABLES.....	9
1.5.2.1.	INDEPENDIENTE.....	9
1.5.2.2.	DEPENDIENTE.....	9
<b>CAPÍTULO II.....</b>		<b>10</b>
<b>FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.....</b>		<b>10</b>
2.1.	SEGURIDAD DE LAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS.....	10
2.1.1.	SEGURIDAD.....	10
2.1.2.	SEGURIDAD OCUPACIONAL.....	11
2.1.3.	SEGURIDAD OPERACIONAL.....	12
2.1.4.	PELIGRO.....	12
2.1.5.	EL PROCESO DE LA MINIMIZACIÓN GLOBAL DE RIESGOS.....	13
2.2.	OPERATIVIDAD.....	14
2.2.1.	AGENTE DE POLICÍA MARÍTIMA.....	15
2.2.2.	CODIGO DE POLICIA MARITIMA.....	16
2.2.3.	PLAN DE SEGURIDAD INTEGRAL Y PROTECCIÓN DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS.....	17
2.2.4.	COMANDO DE GUARDACOSTAS.....	18
2.2.5.	CUERPO DE INFANTERÍA DE MARINA.....	19
2.2.6.	SALINAS, PROVINCIA DE SANTA ELENA.....	20
2.2.7.	CAPITANÍA DE PUERTO DE SALINAS.....	22
2.2.8.	ESTACIÓN GUARDACOSTAS FIJA SALINAS.....	24
2.2.9.	AUTORIDAD MARÍTIMA.....	25
2.2.10.	ORDEN DE OPERACIÓN.....	27
2.2.11.	OPERACIONES DE ESTABILIDAD Y APOYO CIVIL.....	27
2.2.12.	OPERACIONES DE CONTROL DE TRÁFICO ILÍCITO.....	28
2.2.13.	OPERACIONES DE BÚSQUEDA Y RESCATE.....	28
2.2.14.	PLANIFICACIÓN DE LAS OPERACIONES REALIZADAS POR LOS AGENTES DE POLICÍA MARÍTIMA.....	28
A)	ALISTAMIENTO DE LA UNIDAD PREVIO AL ZARPE.....	29
B)	EJECUCIÓN DE UNA ORDEN DE OPERACIÓN.....	31
<b>CAPÍTULO III.....</b>		<b>33</b>
<b>METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN.....</b>		<b>33</b>
3.1.	TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	33

<b>3.2. POBLACIÓN Y MUESTRA</b> .....	33
<b>3.3. TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN</b> .....	33
<b>3.3.1. ENCUESTA</b> .....	34
<b>3.3.2. ENTREVISTA</b> .....	34
<b>3.4. MÉTODOS UTILIZADOS</b> .....	35
<b>3.5. PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE DATOS</b> .....	35
<b>A) ENTREVISTA</b> .....	35
• <b>ENTREVISTA AL COMANDANTE DE LA ESTACIÓN GUARDACOSTAS FIJA DE SALINAS</b> .....	35
• <b>ENTREVISTA AL JEFE DE OPERACIONES DE LA CAPITANÍA DE SALINAS</b> .....	37
<b>B) ENCUESTA</b> .....	38
<b>3.5.1. ANÁLISIS GENERAL</b> .....	49
<b>B) ANÁLISIS GENERAL DE ENCUESTAS</b> .....	49
<b>CAPÍTULO IV</b> .....	51
<b>PROPUESTA DE ACTUALIZACIÓN A LA LISTA DE CHEQUEO PRE-ZARPE PARA EMBARCACIONES MENORES DE LA CAPITANÍA DE SALINAS</b> .....	51
<b>4.1. JUSTIFICACIÓN</b> .....	51
<b>4.2. OBJETIVO</b> .....	52
<b>4.3. DESARROLLO DE LOS ASPECTOS TÉCNICOS OPERATIVOS RELACIONADOS CON LA PROPUESTA</b> .....	52
<b>4.3.1. PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD REALIZADOS ABORDO DE LAS UNIDADES PREVIO AL ZARPE DE LAS EMBARCACIONES MENORES DE LA CAPITANÍA DE SALINAS</b> .....	52
<b>A) PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD REALIZADOS POR EL PERSONAL DE CUBIERTA</b> .....	52
<b>B) PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD REALIZADOS POR EL PERSONAL DE INGENIERÍA</b> .....	52
<b>C) PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD REALIZADOS POR EL PERSONAL DE OPERACIONES</b> .....	53
<b>4.3.2. ANÁLISIS DE LOS PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD REALIZADOS ABORDO DE LAS UNIDADES PREVIO AL ZARPE DE LAS EMBARCACIONES MENORES DE LA CAPITANÍA DE SALINAS</b> .....	53
<b>A) ANÁLISIS A LOS PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD REALIZADOS POR EL PERSONAL DE CUBIERTA</b> .....	53
<b>B) ANÁLISIS A LOS PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD REALIZADOS POR EL PERSONAL DE INGENIERIA</b> .....	54

C) ANÁLISIS A LOS PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD REALIZADOS POR EL PERSONAL DE OPERACIONES.....	54
4.3.3. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LA SEGURIDAD Y LA SALUD A BORDO DE LAS EMBARCACIONES MENORES DE LA CAPITANÍA DE SALINAS .....	55
A) ORDEN Y LIMPIEZA DEL PERSONAL A BORDO DE LA UNIDAD.....	55
B) USO DE SUSTANCIAS QUÍMICAS ABORDO .....	56
C) CONSUMO DE TABACO ABORDO.....	57
D) INSTALACIONES Y ARTEFACTOS ELÉCTRICOS ABORDO .....	57
E) ROPA DE TRABAJO Y EQUIPOS DE PROTECCIÓN INDIVIDUAL ABORDO.....	57
G) PROTECCIÓN CONTRA LAS CAÍDAS ABORDO.....	59
H) SEÑALES, AVISOS Y DISTINTIVOS ABORDO.....	59
I) CUIDADO DEL ARMAMENTO.....	59
4.3.4. CONSIDERACIONES SOBRE LAS OBLIGACIONES DEL PERSONAL ABORDO CON RESPECTO A LOS PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD PREVIO AL ZARPE DE LAS EMBARCACIONES MENORES DE LA CAPITANÍA DE SALINAS .....	60
4.3.5. MODIFICACIONES A LA LISTA DE CHEQUEO PRE-ZARPE PARA EMBARCACIONES MENORES DE LA CAPITANÍA DE SALINAS .....	61
A) LISTA DE CHEQUEO PRE-ZARPE PARA EMBARCACIONES MENORES DE LA CAPITANÍA DE SALINAS (VIGENTE).....	61
B) LISTA DE CHEQUEO PRE-ZARPE PARA EMBARCACIONES MENORES DE LA CAPITANÍA DE SALINAS (PROPUESTA).....	62
CONCLUSIONES.....	65
RECOMENDACIONES.....	66
BIBLIOGRAFÍA .....	67
ANEXOS .....	¡Error! Marcador no definido.

## ÍNDICE DE FIGURAS

Fig. 2.1. Agentes de Policía Marítima	12
Fig. 2.2. El proceso de la Minimización Global de Riesgos	15
Fig. 2.3. El Comando de Guardacostas	18
Fig. 2.4. La Infantería de Marina	19
Fig. 2.5. Ciudad de Salinas en el Ecuador	20
Fig. 2.6. Ciudad de Salinas	20
Fig. 2.7 Vista aérea de la Ciudad de Salinas	20
Fig. 2.8. Capitanía de Puerto de Salinas	22
Fig. 2.9. Lancha Guardacostas Riverense tipo RBM	22
Fig. 2.10. Estación Guardacostas Fija Salinas	23
Fig. 2.11. Lancha Guardacostas Interceptora	24
Fig. 2.12. Capitán de Puerto de Salinas 2014	25
Fig. 2.13. El proceso de la Minimización Global de Riesgos	27

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 4.1. Estado del casco de la unidad	42
Gráfico 4.2. Equipo de salvamento	43
Gráfico 4.3. Equipo contra incendios	44
Gráfico 4.4. Conocimiento de los riesgos laborales	45
Gráfico 4.5. Botiquín abordó	46
Gráfico 4.6. Embarque y desembarco en lugares adecuados	47
Gráfico 4.7. Uso de chaleco o dispositivo salvavidas	48
Gráfico 4.8. Uso de accesorios que puedan provocar enganches	49
Gráfico 4.9. Cumplimiento de la prohibición de fumar	50
Gráfico 4.10. Seguro en el armamento	51

## ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 2.1. Procedimientos previos al zarpe	29
Cuadro 2.2. Disposiciones durante el cumplimiento de la misión	31
Cuadro 4.1. Estado del casco de la unidad	42
Cuadro 4.2. Equipo de salvamento	43
Cuadro 4.3. Equipo contra incendios	44
Cuadro 4.4. Conocimiento de los riesgos laborales	45
Cuadro 4.5. Botiquín abordó	46
Cuadro 4.6. Embarque y desembarco en lugares adecuados	47
Cuadro 4.7. Uso de chaleco o dispositivo salvavidas	48
Cuadro 4.8. Uso de accesorios que puedan provocar enganches	49
Cuadro 4.9. Cumplimiento de la prohibición de fumar	50
Cuadro 4.10. Seguro en el armamento	51

## ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO 1. Formato de entrevista	76
ANEXO 2. Formato de encuesta	78

## ABREVIATURAS

COGUAR	COMANDO DE GUARDACOSTAS
DIRNEA	DIRECCIÓN NACIONAL DE ESPACIOS ACUÁTICOS
DIGMER	DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
CUINMA	CUERPO DE INFANTERÍA DE MARINA
CAPSAL	CAPITANÍA DE SALINAS
DISISA	DIRECCIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE SEGURIDAD DE LA ARMADA
REMACOPSE	RESERVA DE PRODUCCIÓN DE FAUNA MARINA COSTERA PUNTILLA DE SANTA ELENA
COGMAR	COMANDANCIA GENERAL DE MARINA
BASALI	BASE NAVAL DE SALINAS
SOLAS	SAFETY OF LIFE AT SEA
CONVEMAR	CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR
SAR	SEARCH AND RESCUE
ASTINAVE	ASTILLEROS NAVALES ECUATORIANOS
BAE	BUQUE DE LA ARMADA DEL ECUADOR
LAE	LANCHA DE LA ARMADA DEL ECUADOR
LG	LANCHA GUARDACOSTAS
LC	LANCHA COSTERA
PGO	PATRULLERA GUARDACOSTAS OCEÁNICA
PGM	PATRULLERA GUARDACOSTAS MARÍTIMA
PCR	PATROL CRAFT RIVERLINE
IESS	INSTITUTO ECUATORIANO DE SEGURIDAD SOCIAL
ISSFA	INSTITUTO DE SEGURIDAD SOCIAL DE FUERZAS ARMADAS
MGR	EL PROCESO DE LA MINIMIZACIÓN GLOBAL DE RIESGOS

## RESUMEN

El propósito de esta tesis es estudiar la seguridad ocupacional en las actividades marítimas de los Guardacostas e Infantes de Marina como Agentes de Policía Marítima, incluyendo orientaciones útiles sobre la seguridad y salud en el trabajo a bordo de sus respectivas unidades, estableciendo acciones de prevención de riesgos en el mar, fomentando consultas y cooperación con vistas a mejorar la salud y la seguridad, intentando lograr que se comprenda la importancia de las mismas a bordo de las unidades en que prestan servicio los Guardacostas e Infantes de Marina como Agentes de Policía Marítima, en los cuales es de vital importancia contar con funciones, prácticas, procedimientos, procesos y recursos adecuados para llevar a cabo actividades a realizarse en los espacios acuáticos, se investigó la seguridad ocupacional a bordo, se hizo encuestas y entrevistas para poder determinar en qué situaciones adversas y de alto riesgo se desenvuelven los Agentes de Policía Marítima. Los resultados fueron que se determinaron las distintas necesidades y requerimientos de control en el cumplimiento de los procedimientos de seguridad ocupacional, con la finalidad principal de aumentar la seguridad en las unidades marítimas e investigar, notificar y analizar los casos de accidentes que deberían reducir al mínimo la posibilidad de que éstos vuelvan a producirse, pues se ha realizado un estudio basado en la evaluación de los riesgos y la del cumplimiento de leyes o reglamentos nacionales que provean a la seguridad y la salud del personal en las unidades en que prestan servicio los Guardacostas e Infantes de Marina como Agentes de Policía Marítima.

**PALABRAS CLAVE:** SEGURIDAD, GUARDACOSTAS, INFANTERÍA DE MARINA, AGENTES DE POLICÍA MARÍTIMA.

## **ABSTRACT**

The purpose of this thesis is to study occupational safety in the maritime activities of the Coast Guard and Marines as Maritime Police agents, including helpful guidance on safety and health at work aboard their respective units, establishing prevention actions of risks at sea, encouraging consultation and cooperation to improve health and safety, trying to make the importance of them to be understood onboard units serving in the Coast Guard and Marines as Maritime Police as Agents, in which it is vital to have functions, practices, procedures, processes and resources to carry out activities to take place in water spaces, occupational safety board were investigated, surveys and interviews were made to determine what adverse situations were of high-risk of Maritime Police Agents to operate. The results were that the different needs and requirements of control were determined, in compliance with occupational safety procedures, with the main aim of increasing security in the maritime units and investigate, report and analyze accidents that should minimize the likelihood of their recurrence, as it was made a study based on risk assessment and compliance with laws or regulations that provide for the safety and health of employees in the units serving in the Coast Guard and Marines as Maritime Police Agents.

**KEYWORDS:** SAFETY, COAST GUARD, MARINES, MARINE POLICE OFFICERS.

## INTRODUCCIÓN

El personal del Comando de Guardacostas e Infantería de Marina en la ciudad de Salinas cumple con actividades de patrullaje, control y apoyo, orientadas en salvaguardar la vida humana en el mar, combatir las actividades ilícitas y controlar las actividades marítimas en la ciudad; en tal virtud, el personal se ve expuesto a riesgos laborales que pueden terminar en lesiones, pérdida de material, entre otros accidentes, es por este motivo que el presente proyecto comprende la determinación de los procedimientos de seguridad ocupacional que inciden en la operatividad del Comando de Guardacostas e Infantería de Marina en la ciudad de Salinas como una plataforma de aplicación a sus actividades como Agentes de Policía Marítima.

Mediante encuestas y entrevistas se han determinado las distintas necesidades y requerimientos de procedimientos de seguridad ocupacional en las unidades utilizadas por los Guardacostas e Infantes de Marina en la ciudad de Salinas.

Con el propósito de aumentar la seguridad ocupacional del personal de Guardacostas e Infantería de Marina en la ciudad de Salinas, se ha realizado un estudio para la actualización de la Lista de Cheque Pre-Zarpe de las embarcaciones menores de la Capitanía de Salinas.

Además, se emitieron consideraciones generales sobre la seguridad ocupacional en las embarcaciones menores y sobre las obligaciones del personal abordo. Adicionalmente, se comparan los procedimientos de la Lista de Cheque Pre-Zarpe de las embarcaciones menores de la Capitanía de Salinas (vigente) con la Lista de Chequeo Pre-Zarpe actualizada. Finalmente se presentan las conclusiones y recomendaciones en las cuales se determina varios criterios que son un aporte de la actual investigación.

## **CAPÍTULO I**

### **PROBLEMA SITUACIONAL DE LA INCIDENCIA DE LOS PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD OCUPACIONAL EN LA OPERATIVIDAD DEL COMANDO DE GUARDACOSTAS E INFANTERÍA DE MARINA COMO AGENTES DE POLICÍA MARÍTIMA.**

#### **1.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN**

##### **1.1.1. SEGURIDAD LABORAL**

En la actualidad el Ecuador cuenta con el Decreto Ejecutivo No. 2393 (Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores y mejoramiento del Medio Ambiente de Trabajo), publicado en el Registro Oficial No. 565 de 17 de noviembre de 1986, decreto que garantiza los derechos de los trabajadores con respecto a su seguridad laboral. Existen otros factores que intervienen en la seguridad laboral como son las entidades de seguridad social como son el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS) y en el caso de Fuerzas Armadas el Instituto de Seguridad Social de Fuerzas Armadas (ISSFA) que dan respaldo a la ciudadanía en caso de accidentes laborales mientras se encuentren afiliados a las mismas.

En la Armada del Ecuador se ha creado la Dirección del Sistema Integrado de Seguridad que tiene como misión gestionar la seguridad mediante la prevención de incidentes y accidentes, enfermedades ocupacionales, impactos ambientales negativos, con el fin de contribuir al cumplimiento de objetivos institucionales, al desarrollo de las capacidades marítimas, a la seguridad de los espacios acuáticos y el apoyo al desarrollo marítimo nacional (Manual de Seguridad Operacional de las F.F.A.A., 2013).

Entre las atribuciones y responsabilidades de este sistema se encuentran las siguientes:

- Dirigir el Sistema Integrado de Seguridad de conformidad a las normas legales y técnicas inherentes al ámbito naval.
- Proponer directrices para el fortalecimiento del Sistema Integrado de Seguridad.
- Actualizar las normas internas y manuales técnicos para la administración del Sistema Integrado de Seguridad.
- Realizar la prevención mediante un adecuado manejo de los riesgos y la retroalimentación de lecciones aprendidas por investigación de accidentes e incidentes mayores.
- Participar en las comisiones de investigación que sean requeridas por la Inspectoría General de la Armada en el ámbito de su competencia.
- Impulsar la promoción de la cultura de seguridad integrada al personal militar y civil.
- Coordinar la conformación de comisiones y círculos de seguridad y verificar que se realicen reuniones periódicas con sus miembros.
- Coordinar la capacitación del personal para el cumplimiento de la gestión técnica del Sistema Integrado de Seguridad.
- Verificar y evaluar la gestión del Sistema Integrado de Seguridad efectuada en la Fuerza de acuerdo a la normativa, lineamientos y disposiciones establecidas.

### **1.1.2. COMANDO DE GUARDACOSTAS**

Para la Armada del Ecuador una base fundamental para la creación del Comando de Guardacostas, fue el control de la pesca en la década de los años 80 durante la guerra del atún, ya que dicho control fue realizado dentro de las funciones específicas de la defensa externa del país por parte de las unidades de la Escuadra Naval Ecuatoriana, distrayéndolas de sus tareas principales, además no se contaba en aquella época con un servicio de búsqueda y rescate para auxilio de siniestros en el mar, lo cual hacía necesario concentrar en un solo organismo varias actividades estrechamente relacionadas con la administración de las leyes marítimas, que hasta ese entonces venían funcionando en forma independiente o con poca coordinación.

Debido a las demandas el Alto Mando Naval de aquellos tiempos concibe y dispone la creación del que se llamaría Cuerpo de Guardacostas de la Armada, organismo subordinado a la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, Autoridad Marítima Nacional que hoy tiene el nombre de Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos.

El 9 de Mayo de 1980 siendo el Comandante General de Marina el señor Vicealmirante Raúl Sorrosa Encalada, emite la Directiva COGMAR-IMA-002-80-O, a través de la cual se ordena la creación del Cuerpo de Guardacostas, se asigna como sede del novel Comando una histórica edificación perteneciente a la Armada en pleno corazón de la ciudad de Guayaquil, contiguo al muelle fiscal en el Malecón Simón Bolívar”.

De esta manera el 25 de Julio de 1980 entra en funcionamiento el Comando de Guardacostas como ente encargado de la seguridad marítima y responsable del control de las actividades ilícitas como la piratería, el contrabando de combustibles, migración ilegal, pesca ilegal, tráfico de drogas, entre otros, en el Ecuador.

Las Unidades Guardacostas se encuentran clasificadas por su tipo como Unidades Oceánicas, Unidades de Costeras y de Río, y Unidades Interceptoras.

Las Unidades Oceánicas están conformadas por las lanchas Patrulleras Guardacostas Oceánicas (P.G.O.) y las Patrulleras Guardacostas Marítimas (P.G.M.), debido a sus características son empleadas para patrullajes en todo el litoral continental y en las Islas Galápagos por periodos prolongados.

Las Unidades de Costeras y de Río están conformadas por las lanchas UTB y Patrulleras rivereñas que son empleadas en los ríos, esteros navegables y a lo largo del litoral pudiendo alejarse no más allá de quince millas de la costa. Debido a su reducida dotación y limitada autonomía, su período de patrullaje oscila de 24 a 48 horas.

Las Unidades Interceptoras son unidades de alta velocidad, cuya misión principal es dar alcance e interceptar a embarcaciones sospechosas de ilícitos en el mar. Por sus características de diseño y su alta velocidad su empleo debe ser en mar abierto y a más cinco millas de la costa para preservar su casco, flotadores y hélices de trasmallos o residuos que se puedan encontrar flotando cerca de la costa. Al momento de su empleo debe considerarse la velocidad a utilizarse de la que dependerá su autonomía (Doctrina del Cuerpo de Guardacostas, 2011).

### **1.1.3. INFANTERÍA DE MARINA**

Al paso del tiempo, la Infantería de Marina se ha constituido en un reparto de la Armada, especializado en Operaciones Anfibias cuya característica es la de poder llegar a tierra desde el mar con una organización táctica capaz de combatir en cualquier momento, tienen capacidad para embarcar en muy poco tiempo junto con apoyos aéreos y terrestres y se han convertido en una unidad

de alto valor estratégico y con gran capacidad de adiestramiento para posicionarse de forma rápida y discreta en aguas nacionales e internacionales. (Manual de Operaciones Rivereñas, 2012).

En la actualidad la Infantería de Marina no cuenta con un reparto operativo que ayude al control de las actividades ilícitas en la ciudad de Salinas, Provincia de Santa Elena.

#### **1.1.4. CAPITANÍA DE PUERTO DE SALINAS**

La Capitanía de Salinas fue creada el 16 de enero de 1938, su importancia radica en ofrecer seguridad, protección marítima y costera, y realizar una gestión ambiental marino costera, que contribuyan al desarrollo de los intereses marítimos del Ecuador.

Para el cumplimiento de los deberes que le corresponden respecto de Policía Marítima, La capitanía de Salinas opera dentro de los límites establecidos en el Código de Policía Marítima que son desde Punta de Ayampe, por el norte, hasta la Punta Chopoya, por el sur, límites que conceden las facultades que se otorgan a la Policía Civil Nacional, y su personal subalterno como agente de la misma tendrá las obligaciones y atribuciones de los mismos (Código de Policía Marítima, 2009).

El 20 de Octubre del 2013 la Capitanía de Puerto de Salinas recibió reconocimiento por parte de los miembros de la Reserva de Producción de Fauna Marina Costera Puntilla de Santa Elena (REMACOPSE) mediante la entrega de una placa conmemorativa, por haber contribuido permanentemente en el proceso de regulación y control en las actividades turísticas dentro del área marítima en el área protegida, especialmente en la temporada de avistamiento de ballenas.

### **1.1.5. CONVENIO SOLAS**

De todos los convenios internacionales que se ocupan de la seguridad marítima, el más importante siempre ha sido el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS). En los convenios SOLAS siempre se ha prestado atención a muchos aspectos de la seguridad en el mar. La versión de 1914, por ejemplo, incluía capítulos sobre seguridad de la navegación, construcción, radiotelegrafía, dispositivos de salvamento y prevención de incendios. Estos temas todavía siguen figurando como capítulos separados en la versión de 1974.

El Convenio de 1914, como el título del mismo indica, trataba primordialmente de la seguridad de la vida humana. El periodo de fines del siglo XIX y principios del XX fue el de mayor auge en el transporte de pasajeros por mar, ya que no existían aviones y todavía tenía lugar, en gran escala, la emigración de Europa a las Américas y a otras partes del mundo.

El suceso que condujo a la convocatoria de la Conferencia internacional de seguridad marítima de 1914 (SOLAS) fue el hundimiento del transatlántico Titanic, de la compañía White Star, durante su viaje inaugural en abril de 1912. Más de 1 500 personas perecieron, entre pasajeros y tripulación, y el desastre planteó tantas interrogantes acerca de las normas de seguridad vigentes a la sazón que el Gobierno del Reino Unido propuso la celebración de una conferencia internacional para elaborar nuevos reglamentos. A la Conferencia asistieron representantes de 13 países, y el Convenio SOLAS, fruto de la misma, fue adoptado el 20 de enero de 1914 (Doctrina del Cuerpo de Guardacostas, 2011).

## **1.2. JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA**

Se debe estudiar la incidencia de los procedimientos de seguridad ocupacional llevados a cabo por el Comando de Guardacostas e Infantería de Marina en su operatividad y coordinación para posteriormente combatir las actividades ilícitas y delincuenciales en el mar, especialmente en la ciudad de Salinas, ciudad turística y pesquera de la costa ecuatoriana.

La coordinación de las operaciones realizadas por el Comando de Guardacostas y la Infantería de Marina como Agentes de Policía Marítima en el combate eficiente y seguro contra actos delictivos e ilícitos en la ciudad de Salinas puede verse afectada por la falta de seguridad en las actividades marítimas relacionadas con el patrullaje y navegación constante por las costas de Salinas motivo por el cual deben revisarse los procedimientos de seguridad ocupacional realizados.

Se debe aumentar la seguridad ocupacional para poder analizar el efecto resultante en la operatividad del Comando de Guardacostas y la Infantería de Marina como Agentes de Policía Marítima para ayudar a la parte de la población que se ve amenazada por la piratería, el contrabando, tráfico de armas y tráfico de personas en la ciudad de Salinas.

El Comando de Guardacostas y la Infantería de Marina son pilares fundamentales para disminuir toda actividad ilícita en el mar que afecte a la ciudad de Salinas de manera que a futuro aumente también la calidad de vida y el progreso económico de la ciudad.

### **1.3. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN**

La operatividad del personal del Comando de Guardacostas e Infantería de Marina como Agentes de Policía Marítima se ve disminuida por la parcial o total falta de cumplimiento en los procedimientos de seguridad ocupacional en sus

actividades normales, provocando que los mismos no cumplan con una de sus principales tareas como es la de salvaguardar la vida humana en el mar.

Por lo tanto el problema de seguridad ocupacional en las actividades marítimas que se presenten deben ser resueltas de manera rápida y factible pues estas organizaciones deben estar en las mejores condiciones posibles para el control de las actividades ilícitas en la ciudad de Salinas en la Provincia de Santa Elena aprovechando los recursos humanos y materiales que posee. En estos casos se deben aumentar el control en el cumplimiento de los procedimientos de seguridad ocupacional del personal del Comando de Guardacostas e Infantería de Marina en sus actividades como Agentes de Policía Marítima para que cumplan de manera más eficiente las tareas que se le designen.

#### **1.4. OBJETIVOS**

##### **1.4.1. OBJETIVO GENERAL**

Determinar los procedimientos de seguridad ocupacional que inciden en la operatividad del Comando de Guardacostas e Infantería de Marina como Agentes de Policía Marítima en la ciudad de Salinas, Provincia de Santa Elena.

##### **1.4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Consultar los procedimientos actuales de seguridad ocupacional utilizados por el Comando de Guardacostas e Infantería de Marina en sus actividades como Agentes de Policía Marítima en la ciudad de Salinas, Provincia de Santa Elena.
- Emitir consideraciones generales sobre la seguridad ocupacional, salud y obligaciones del personal de las embarcaciones menores utilizadas por el

Comando de Guardacostas e Infantería de Marina en sus actividades como Agentes de Policía Marítima en la ciudad de Salinas en base al análisis de los procedimientos actuales de seguridad.

- Sugerir y proponer procedimientos de seguridad ocupacional para las embarcaciones menores utilizadas por el Comando de Guardacostas e Infantería de Marina en sus actividades como Agentes de Policía Marítima en la ciudad de Salinas, Provincia de Santa Elena.

## **1.5. HIPÓTESIS Y VARIABLES**

### **1.5.1. HIPÓTESIS**

Mientras más alto es el nivel de seguridad en los procedimientos previo al zarpe de las embarcaciones menores utilizadas en las actividades realizadas por el Comando de Guardacostas e Infantería de Marina como Agentes de Policía Marítima existirá menor posibilidad de sucesión de accidentes y pérdidas de material durante los mismos.

### **1.5.2. VARIABLES**

#### **1.5.2.1. INDEPENDIENTE**

La seguridad de las actividades marítimas

#### **1.5.2.2. DEPENDIENTE**

La operatividad del Comando de Guardacostas e Infantería de Marina en la ciudad de Salinas, Provincia de Santa Elena.

## **CAPÍTULO II**

### **FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA**

#### **2.1. SEGURIDAD DE LAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS**

En este Proyecto de Investigación se define la seguridad de las actividades marítimas como la aplicación efectiva de métodos que comprendan integrar la seguridad y salud y el establecimiento de acciones de prevención de riesgos que integrados a una institución suponen la implantación de funciones, prácticas, procedimientos, procesos y recursos necesarios para llevar a cabo actividades a realizarse en los espacios acuáticos.

##### **2.1.1. SEGURIDAD**

Seguridad es la característica de algo o alguien que es o está seguro. En este sentido se pueden identificar algunos sinónimos como: certeza, certidumbre, confianza, convicción, evidencia, convencimiento y fe. Algunos antónimos serían inseguridad y vacilación. También se entiende como una medida de asistencia, subsidio o indemnización. En este contexto, existen algunas palabras con significado similar como estabilidad, garantía, protección, asilo, auxilio, amparo, defensa y fianza. Del mismo modo, palabras opuestas serían desprotección y desamparo, un dispositivo o mecanismo está diseñado para evitar riesgos o garantizar el buen funcionamiento.

También se puede definir a la seguridad como una ciencia que se realiza con la cooperación de varias disciplinas y es encargada de evaluar, estudiar y gestionar los riesgos a los que se encuentra sometido una persona un bien o el ambiente y en la cual es importante diferenciar la seguridad sobre las personas (seguridad física), la seguridad sobre el ambiente (seguridad ambiental), la seguridad en ambiente laboral (seguridad e higiene), entre otras.

La seguridad como principio adoptado por la Armada del Ecuador en Operaciones para mantener la paz, es cuidarse contra acciones hostiles, evitando ser sorprendidos, estableciendo y manteniendo medidas de protección (Doctrina Básica de la Armada del Ecuador, 2013).

### **2.1.2. SEGURIDAD OCUPACIONAL**

Se define seguridad ocupacional como el sector de la seguridad que se ocupa de proteger la salud de los trabajadores, controlando el entorno del trabajo para reducir o eliminar riesgos. Los accidentes laborales o las condiciones de trabajo poco seguras pueden provocar enfermedades y lesiones temporales o permanentes e incluso causar la muerte. También ocasionan una reducción de la eficiencia y una pérdida de la productividad de cada trabajador.

Las lesiones laborales pueden deberse a diversas causas externas: químicas, biológicas o físicas, entre otras. Los riesgos químicos pueden surgir por la presencia en el entorno de trabajo de gases, vapores o polvos tóxicos o irritantes. La eliminación de este riesgo exige el uso de materiales alternativos menos tóxicos, las mejoras de la ventilación, el control de las filtraciones o el uso de prendas protectoras.

Los riesgos biológicos surgen por bacterias o virus transmitidos por animales o equipo en malas condiciones de limpieza, y suelen aparecer fundamentalmente en la industria del procesado de alimentos. Para limitar o eliminar esos riesgos es necesario eliminar la fuente de la contaminación o, en caso de que no sea posible, utilizar prendas protectoras.

Entre los riesgos físicos comunes están el calor, las quemaduras, el ruido, la vibración, los cambios bruscos de presión, la radiación y las descargas eléctricas. Los ingenieros de seguridad industrial intentan eliminar los riesgos en su origen o reducir su intensidad; cuando esto es imposible, los trabajadores

deben usar equipos protectores. Según el riesgo, el equipo puede consistir en gafas o lentes de seguridad, tapones o protectores para los oídos, mascarillas, trajes, botas, guantes y cascos protectores contra el calor o la radiación. Para que sea eficaz, este equipo protector debe ser adecuado y mantenerse en buenas condiciones. (Tapia E., 2012)

### **2.1.3. SEGURIDAD OPERACIONAL**

Los Agentes de Policía Marítima como miembros de las Fuerzas Armadas tienen la responsabilidad inherente con la nación de proteger y preservar sus recursos, una responsabilidad que reside en todos los niveles, ya sean estos Oficiales o Tripulantes e independientemente de su especialidad.

La seguridad operacional tiene como objetivo el levantar procesos eficaces para la preservación de los recursos durante el adiestramiento y la ejecución de las operaciones militares, con preeminencia en el recurso principal y no renovable que es el recurso humano. La seguridad operacional no es responsabilidad única y exclusiva del oficial de seguridad como se tenía concebido, la seguridad es responsabilidad de todos los miembros de las Fuerzas Armadas, en vista que ésta debe estar inmersa en todos los procesos, actividades operacionales y en el comportamiento individual tanto dentro como fuera de las horas de trabajo (Manual de Seguridad Operacional de las F.F.A.A., 2013).

### **2.1.4. PELIGRO**

Un peligro es una condición que puede ocasionar lesión, enfermedad o muerte del personal; daño o pérdida de equipo o propiedad; o degradación de la misión. Un peligro puede ser también una situación o evento que puede resultar en la degradación de capacidades o fracaso de la misión. Los peligros se encuentran presentes en todos los ambientes, como son operaciones de

combate, de estabilización, de apoyo de base, de adiestramiento, actividades de guarnición e incluso actividades fuera de las horas laborales.

Los factores de misión, enemigo, terreno y condiciones del tiempo, tropas, tiempo disponible, consideraciones civiles, se presentan como un formato reglamentario para la identificación de peligros, tanto durante como fuera de las horas laborales.

Algunos medios y fuentes que ayudan en la identificación de peligros son la experiencia, reglamentos y manuales, datos sobre accidentes, matrices de evaluación de riesgos, evaluaciones de alistamiento entre otras (Manual Doctrinario de Minimización Global de Riesgos, 2013).



Fig. 2.2. Factores de evaluación del peligro

Fuente: Manual Doctrinario de Minimización Global de Riesgos, 2013.

### 2.1.5. EL PROCESO DE LA MINIMIZACIÓN GLOBAL DE RIESGOS

Es el proceso primordial de toma de decisiones para identificar peligros y controlar riesgos a través de toda la gama de misiones, operaciones y

actividades de los Agentes de Policía Marítima. Se lo utiliza para reducir riesgos relacionados con todos los peligros que tienen capacidad para producir heridas o daños al personal, causar daño o destrucción al equipo o de otra manera afectar la efectividad de la misión.

Los peligros y riesgos asociados son evaluados durante el análisis de la misión, la formulación del curso de acción, el análisis, y los pasos de ensayo y ejecución del proceso de mando y toma de decisión y deben tomar en cuenta los aspectos tanto relacionados como los no relacionados con la misión que pueden tener un impacto en la misma. El papel del Agente de Policía Marítima en el Proceso de la Minimización Global de Riesgos es el de apoyar a los Comandantes y Jefes de patrulla en la rápida identificación y comunicación de peligros y riesgos asociados que surgen y que pueden influir en la misión (Manual Doctrinario de Minimización Global de Riesgos, 2013).

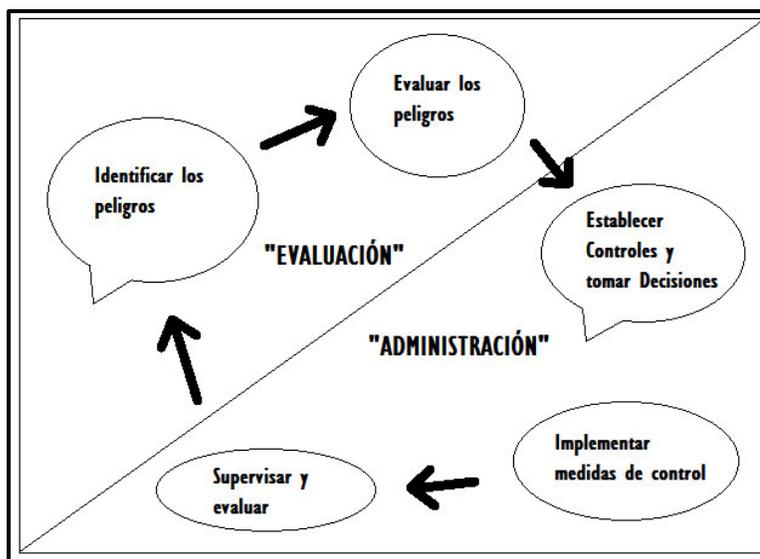


Fig. 2.13. El proceso de la Minimización Global de Riesgos  
Fuente: Manual Doctrinario de Minimización Global de Riesgos, 2013

## 2.2. OPERATIVIDAD

En este Proyecto de Investigación se define la operatividad como la capacidad para realizar una función de manera eficaz y eficiente, que aplicado al Comando de Guardacostas e Infantería de Marina, se refiere a su capacidad de realizar su función de controlar las actividades ilícitas como el contrabando de combustibles, migración ilegal, pesca ilegal, tráfico de drogas entre otros, y la de cooperar en el mantenimiento del orden interno y la participación activa en el desarrollo nacional, con el fin de resguardar nuestra soberanía, integridad y defensa de nuestra nación, en contra de quienes quieren invadir el espacio de nuestro territorio violando los principios que emanan en la constitución de la República del Ecuador.

### **2.2.1. AGENTE DE POLICÍA MARÍTIMA**

Oficial o Tripulante de la Armada del Ecuador en servicio activo, que cumple actividades de patrullaje, control y apoyo en beneficio de las tareas que dispone el Código de Policía Marítima, Plan de Seguridad Integral y Protección de los Espacios Acuáticos y se encuentra plenamente respaldado por los documentos oficiales habilitantes como son: Cartas de Instrucción, Órdenes de Operación, Instructivos, etc. (Manual de Procedimientos Operativos Estándar para Capitanías de Puerto, 2014).

Se los considera tanto a los Guardacostas como a los Infantes de Marina que prestan servicio en la Capitanía de Salinas y Estación Guardacostas Fija de Salinas como Agentes de Policía Marítima, ya que independientemente de su especialidad cumplen actividades de patrullaje, control y apoyo en beneficio de las tareas que dispone el Código de Policía Marítima, Plan de Seguridad Integral y Protección de los Espacios Acuáticos en la ciudad de Salinas, Provincia de Santa Elena.



Fig. 2.1. Agentes de Policía Marítima

Fuente:[http://www.dirnea.org/images/noticias\\_2014/septiembre/xboletin\\_249.jpg.pagespeed.ic.GFGsIjUjUCA.jpg](http://www.dirnea.org/images/noticias_2014/septiembre/xboletin_249.jpg.pagespeed.ic.GFGsIjUjUCA.jpg)

### **2.2.2. CODIGO DE POLICIA MARITIMA**

Publicado a través del Registro Oficial No. 1212 del 20 de agosto de 1960 y que nace en sustitución del “Reglamento de Policía Marítima” publicado en el año de 1910, es el primer cuerpo legal escrito en el cual se establecen las obligaciones, atribuciones y competencias a la Autoridad Marítima para el control de las naves, la navegación, el personal de la Marina Mercante Nacional y el control y prevención de la contaminación de las costas y aguas nacionales producida por hidrocarburos, playas y bahías.

Este código consta 392 artículos distribuidos a través de diez títulos de la siguiente forma:

- De las capitanías de puerto
- Del personal de las capitanías de puerto
- Playas y zonas de bahía

- de la marina mercante nacional
- Del tráfico marítimo
- De los accidentes marítimos y siniestros
- De las infracciones y del procedimiento
- De las sanciones
- Disposiciones generales
- De los aranceles marítimos.

El conjunto de estos títulos facultan para que las actividades marítimas puedan desarrollarse bajo una normativa que las regule y ordene de forma adecuada y de esta manera ser controladas por la Autoridad Marítima además que constituyen aplicaciones internas de los convenios internacionales de los cuales es signatario el Ecuador (Manual Básico de Guardacostas, 2009).

### **2.2.3. PLAN DE SEGURIDAD INTEGRAL Y PROTECCIÓN DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS**

El Plan Nacional de Seguridad Integral hace referencia a un Sistema Integrado de Seguridad que abarca todos los ámbitos del ser humano y del Estado, esto es: Seguridad alimentaria, seguridad humana, seguridad económica y seguridad personal, para garantizar el Buen Vivir.

El plan establece un nuevo enfoque que sitúa al ciudadano como eje principal y transversal, con la finalidad garantizar y proteger sus derechos y libertades, con la aplicación de la justicia, el ejercicio de la democracia, la gobernabilidad, la solidaridad, la reducción de las vulnerabilidades y la prevención, protección, respuesta y remediación ante amenazas y factores de riesgos.

En su diagnóstico ubica a la delincuencia y la violencia en todas sus manifestaciones como amenazas que ponen en peligro el bienestar de la población, e impactan la seguridad del estado.

En base a este plan se establecen los lineamientos políticos para diseñar los instrumentos que orientan el empleo de las capacidades militares de las Fuerzas Armadas para el ejercicio del control efectivo del territorio nacional en los ámbitos de seguridad y defensa.

Dentro de estos lineamientos, a la Armada del Ecuador le compete la seguridad y protección de los espacios acuáticos marítimos y fluviales, para asegurar el bienestar de toda la población que depende de la actividad marítima. (Plan de Seguridad Integral y Protección de los Espacios Acuáticos, 2013)

#### **2.2.4. COMANDO DE GUARDACOSTAS**

El Comando de Guardacostas con su puerto base en Guayaquil es un órgano operativo de control marítimo encargado de velar por el cumplimiento de las leyes y reglamentos nacionales y convenios internacionales relacionados con la seguridad de la vida humana en el mar, la actividad marítima, neutralizar las actividades ilícitas, dar protección a los recursos y al medio marino costero.

Su función principal consiste en controlar las actividades marítimas en las aguas jurisdiccionales a fin de contribuir a la protección de la vida humana en el mar, la neutralización de las actividades ilícitas, la preservación del ambiente marino-costero y la seguridad interna y externa del país.

Las unidades del Comando de Guardacostas han participado en múltiples operaciones de búsqueda y salvamento marítimo, lo que ha permitido salvar muchas vidas humanas en el mar y rescatar embarcaciones que se

encontraban en grave riesgo de zozobrar o hundirse contribuyendo con ello a la seguridad de las actividades marítimas (Manual Básico de Guardacostas, 2009).



Fig. 2.3. El Comando de Guardacostas

Fuente: <http://www.armada.mil.ec/armada-del-ecuador-captura-semisumergible-en-puna/>

### **2.2.5. CUERPO DE INFANTERÍA DE MARINA**

El Cuerpo de Infantería de Marina subordinado al Comando de Operaciones Navales, es parte intrínseca de la fuerza operativa de la Armada del Ecuador, que se encarga de entrenar hombres decididos, con fortaleza de cuerpo y espíritu, listos para enfrentar cualquier contingencia.

Actualmente el Cuerpo de Infantería de Marina tiene a su cargo la ardua tarea y responsabilidad de dirigir a un grupo de hombres preparados en diversas especialidades, tales como: comandos, hombres rana, paracaidistas, misileros, morteristas, armeros, radioperadores, enfermeros de combate, expertos en selva, entre otros.

En la ciudad de Salinas, la Infantería de Marina no cuenta con ningún reparto operativo que le permita controlar las actividades ilícitas de la zona, sin

embargo parte del personal de la Infantería de Marina presta servicio en la Capitanía de Puerto de Salinas como Agente de Policía de Marítima, apoyando de esta manera al personal de Guardacostas al control de las actividades ilícitas en la zona (Manual de Operaciones Rivereñas, 2012).



Fig. 2.4. La Infantería de Marina

Fuente: <http://www.armada.mil.ec/fuerza-operativa/infanteria-de-marina/>

### **2.2.6. SALINAS, PROVINCIA DE SANTA ELENA**

Salinas es una ciudad ecuatoriana, de la Provincia de Santa Elena. Es la cabecera cantonal del Cantón Salinas. Tiene una población de 34 719 habitantes y su superficial urbana se divide en 4 parroquias. Está ubicada al extremo occidental del país; formando parte del conglomerado urbano de la puntilla de Santa Elena, junto con La Libertad, Santa Elena, José Luis Tamayo y Ballenita. Es conocida por sus playas, por lo que la ciudad es considerada el balneario más importante del país.

Además, el lugar en el que hoy se asienta la ciudad es conocido como "Salinas" desde la época colonial, por las enormes fuentes de sal que se encuentran en el lugar.



Fig. 2.5. Ciudad de Salinas en el Ecuador  
Fuente: Google Earth



Fig. 2.6. Ciudad de Salinas  
Fuente: Google Earth



Fig. 2.7. Vista aérea de la Ciudad de Salinas  
Fuente: <http://www.thebestofecuador.com/salinas.htm>

### **2.2.7. CAPITANÍA DE PUERTO DE SALINAS**

La importancia de la Capitanía de Salinas radica en ofrecer seguridad, protección marítima y costera, y realizar una gestión ambiental marino costera, que contribuyan al desarrollo de los intereses marítimos de la Provincia de Santa Elena.

Para el cumplimiento de los deberes que le corresponden respecto de Policía Marítima, la Capitanía de Salinas está dentro de los límites desde la Punta Ayampe, por el norte, hasta a Punta Chopoya, por el sur, límites que conceden las facultades que se otorgan a la Policía Civil Nacional, y su personal subalterno como agente de la misma, tendrá las obligaciones y atribuciones de los mismos.

La Capitanía de Puerto de Salinas por ser una capitanía menor será desempeñada por oficiales superiores o subalternos de la Marina de Guerra a quienes nombre para ello el Presidente de la Republica y por el personal subalterno que establezca el presupuesto. En caso de falta del titular en la misma, lo subrogarán, en su orden, con la calidad de Capitán Accidental de Puerto, el Administrador de Aduanas, el Jefe de Resguardo de Aduanas y el Jefe o Teniente Político del lugar.

Si la Capitanía de Puerto de Salinas contare con un asesor jurídico, que será un Oficial de Justicia Militar, el Capitán de Puerto pronunciará todas sus resoluciones con el dictamen de aquel, quien será el único responsable.

El Capitán de Puerto será responsable ante el Ministerio de Defensa Nacional del cumplimiento de las leyes y reglamentos marítimos y de la eficiencia de los servicios que corresponden a la Capitanía de Salinas (Código de Policía Marítima, 2009).

La Capitanía de Salinas queda ubicada en el Malecón y Calle Maldonado López Pazmiño sin embargo tiene a su cargo cuatro retenes navales, ubicados en Palmar, Anconcito, Chanduy, y Santa Rosa. La Capitanía de Salinas cuenta con las siguientes unidades para el control de las actividades ilícitas en la ciudad de Salinas:

- LG - 120 (Rio Curaray) : Lancha Guardacostas Rivereña tipo RBM
- LC - 775 (Zeus) : Fibra tipo Tiburón
- LC - 776 (Apolo) : Fibra tipo Tiburón
- LC - 769 (Tritón) : Fibra tipo Tiburón
- LC - 773: Fibra tipo Tiburón



Fig. 2.8. Capitanía de Puerto de Salinas

Fuente: Autor



Fig. 2.9. Lancha Guardacostas Rivereña tipo RBM

Fuente: Autor

### 2.2.8. ESTACIÓN GUARDACOSTAS FIJA SALINAS

Es la encargada del control de las actividades ilícitas en la Ciudad de Salinas junto con la Capitanía de Puerto de Salinas, su personal está igualmente obligado a ofrecer seguridad, protección marítima y costera, y realizar una gestión ambiental marino costera, que contribuyan al desarrollo de los intereses marítimos de la ciudad de Salinas.

Se encuentra ubicada en el Alojamiento de Oficiales de la Base Naval de Salinas y sus unidades están fondeadas en el muelle de dicha Base Naval.

La Estación Guardacostas Fija de Salinas también realiza Operaciones de Búsqueda y Rescate Marítimo y cuenta con las siguientes unidades para el control de las actividades ilícitas en la ciudad de Salinas:

- LG - 618 : Lancha Guardacostas Interceptora
- LG - 162 : Lancha Guardacostas Albatros 830



Fig. 2.10. Estación Guardacostas Fija Salinas

Fuente: Autor



Fig. 2.11. Lancha Guardacostas Interceptora

Fuente: Autor

### **2.2.9. AUTORIDAD MARÍTIMA**

Es la medida dentro de la cual la referida potestad está distribuida entre los diversos tribunales y juzgados, por razón del territorio, de la materia, de las personas y de los grados.

La Autoridad Marítima del Ecuador es la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, cuya sede se encuentra en la ciudad de Guayaquil y cuya autoridad es delegada a los Capitanes de Puerto en sus respectivas jurisdicciones, como Jueces de Contravenciones.

El Capitán de puerto es el Juez de Contravenciones Marítimas, que de acuerdo al artículo 20 del Código de Policía Marítima, tiene competencia para sancionar las contravenciones y accidentes marítimos hasta 50 TRB y que no haya pérdida de vidas humanas.

El Capitán de Puerto será juez de conciliaciones y tendrá competencia para conocer y fallar en todas las causas iniciadas por contravenciones que se cometan en los límites de sus jurisdicciones. El Código de Policía Marítima, determina las jurisdicciones de las Capitanías de Puerto, lo cual debe ser

tomado en cuenta debido a que todo hecho realizado dentro de la jurisdicción de una Capitanía debe ser abocado a conocimiento del Capitán de Puerto de esa jurisdicción para que el mismo inicie el proceso en lo que respecta a su competencia.

Los oficiales y tripulantes que van a realizar estas operaciones deben ser considerados como Representantes de la Autoridad Marítima cuya obligación es capturar o detener a toda persona que haya cometido contravenciones de policía o policía marítimo dentro de la jurisdicción de la Autoridad Marítima. Para cumplir con el marco legal vigente (Código de Policía Marítima) es necesario distinguir que las acciones que realiza el Capitán de Puerto serán las de sancionar las infracciones marítimas y las unidades guardacostas o unidades de la Escuadra Naval, que realizan las aprehensiones y capturas están vestidos como agentes de Policía Marítima, de esta manera se evita que el Capitán de Puerto sea juez y parte en el momento de sancionar las infracciones. Para toda aprehensión que realice el representante de la Autoridad Marítima deberá leer cuales son los derechos del ciudadano que está siendo aprehendido por delito flagrante o por presunción de un delito (Código de Policía Marítima, 2009).

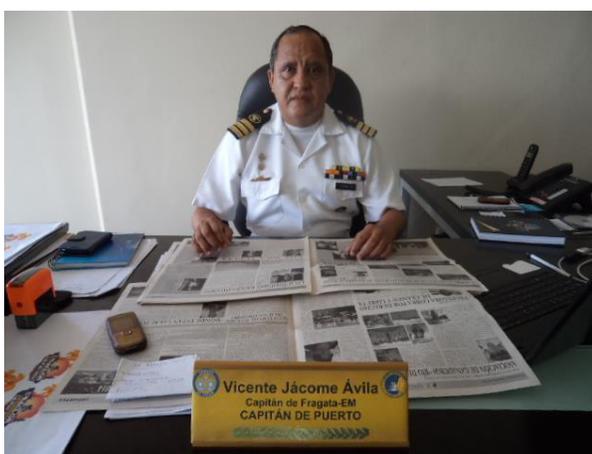


Fig. 2.12. Capitán de Puerto de Salinas 2014

Fuente: [http://www.prensasimonbolivar.com/images/vicente\\_jacome-salinas-10-4-2014.JPG](http://www.prensasimonbolivar.com/images/vicente_jacome-salinas-10-4-2014.JPG)

## **2.2.10. ORDEN DE OPERACIÓN**

Una Orden de Operación u Orden de Movimiento consiste en la aplicación de los principios de planificación, organización y administración en el uso de los recursos y de la fuerza en las actividades de las unidades de los Agentes de Policía Marítima para conseguir metas u objetivos específicos. Incluye la planificación y movilización de las unidades, asignando recursos y determinando los requerimientos temporales. En el proceso de desarrollo de la orden de operación las fuerzas pueden requerir la provisión de servicios o funciones administrativas para permitirles comenzar, continuar y terminar la misión, incluyendo la dirección del movimiento, suministros, procedimientos, y maniobras necesarios para conseguir los objetivos de la operación (Manual de Procedimientos Operativos Estándar para Capitanías de Puerto, 2014).

## **2.2.11. OPERACIONES DE ESTABILIDAD Y APOYO CIVIL**

Son operaciones que se han originado por la necesidad del Estado de combatir ciertas amenazas, tales como el contrabando, la piratería, la migración ilegal, contrabando, entre otras, e incluye además operaciones de apoyo al desarrollo y cooperación a nivel nacional e internacional derivadas de desastres o conmoción interna, que no puedan ser superadas por el propio Estado. Para su empleo ha sido necesario el empleo de efectivos y medios de la Armada del Ecuador como son el Comando de Guardacostas y la Infantería de Marina, para neutralizar y enfrentar a las amenazas anteriormente mencionadas, en apoyo al Estado, bajo el amparo de la Constitución, La Ley de Seguridad Pública y del Estado. A nivel de Fuerzas Armadas, estas actividades también han sido denominadas como operaciones subsidiarias porque no se consideran como tareas principales, pero se las realiza en apoyo a las autoridades nacionales.

Es importante destacar que la Armada del Ecuador a diferencia de la Fuerza Terrestre y la Fuerza Aérea no considera estas actividades como subsidiarias,

pues son tareas principales de la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos (DIRNEA) que es la que ejerce la Autoridad Marítima Nacional, cuyo fin es el de precautelar la vida humana en el mar, la seguridad en la navegación, combatir las actividades ilícitas, la prevención y el control de la contaminación en los espacios acuáticos, etc., en otras palabras, tiene como tareas principales la neutralización y control de muchas de las amenazas que se mencionaron anteriormente (Doctrina Básica de la Armada del Ecuador, 2013).

#### **2.2.12. OPERACIONES DE CONTROL DE TRÁFICO ILÍCITO**

Operaciones que realiza el Comando de Guardacostas y la Infantería de Marina para el control de las actividades marítimas y contribuir a combatir el contrabando en sus diversas formas, tráfico de armas, tráfico de estupefacientes, pesca ilegal, tráfico de ilegales y otras actividades ilícitas en el mar (Doctrina Básica de la Armada del Ecuador, 2013).

#### **2.2.13. OPERACIONES DE BÚSQUEDA Y RESCATE**

Abarca todas las actividades realizadas por los Agentes de Policía Marítima, ayudados ocasionalmente por la Aviación Naval, referentes a la búsqueda de personas o naves en peligro, prestarles asistencia y trasladarlas a un lugar seguro desde áreas lejanas, remotas o poco accesibles (Doctrina Básica de la Armada del Ecuador, 2013).

#### **2.2.14. PLANIFICACIÓN DE LAS OPERACIONES REALIZADAS POR LOS AGENTES DE POLICÍA MARÍTIMA**

Comprenden todas las acciones que el Jefe de Patrulla emprende al dar las disposiciones de alistamiento para que los Agentes de Policía Marítima de la unidad en la que prestan servicio ejecuten las tareas necesarias a fin de dejar la

misma lista para zarpar (Manual de Procedimientos Operativos Estándar para Capitanías de Puerto, 2014).

### A) ALISTAMIENTO DE LA UNIDAD PREVIO AL ZARPE

El alistamiento para que una unidad cumpla con un patrullaje u operación no difiere entra las Capitanías y Retenes navales, lo que si difieren con las especificaciones y/o requerimientos que cada tipo de operación exige, por lo que el siguiente formato constituye la base sobre la cual deben programarse las operaciones y/o patrullajes (Manual de Procedimientos Operativos Estándar para Capitanías de Puerto, 2014).

Cuadro. 2.1. Procedimientos previos al zarpe

No.	EJECUTANTE	OPERACIÓN
01	CAPITÁN DE PUERTO	Dispone el alistamiento para cumplir una operación o patrullaje
02	JEFE DE PATRULLA	Informa a personal involucrado, ordena el alisamiento de la unidad, verifica el cumplimiento previo de los mantenimientos preventivos y la existencia de los requerimientos logísticos.
03	TRIPULACIÓN	Inician las acciones de preparación en sus áreas de responsabilidad (Cubierta, Ingeniería, Operaciones) e informan novedades.
04	TRIPULACIÓN	Embarcan todo el material y equipo necesario para el cumplimiento de la Operación. (Navegación, emergencia, comunicaciones, seguridad); cada miembro de la patrulla deberá estar equipado con chaleco antibalas, chaleco salvavidas,

		cinturón de abordaje con sus implementos, casco y armamento de dotación debidamente asegurado.
05	JEFE DE PATRULLA	Al recibo de una orden de operación, expone la misión y tareas encomendadas disponiéndose las tareas encomendadas disponiéndose las tareas a ejecutar relacionadas al alistamiento de la operación, coordinación, logística, seguridad, administrativo y comunicaciones.
06	JEFE DE PATRULLA	Revisa la orden de operación, dispone la revisión de las cartas náuticas y la planificación de una navegación segura.
07	JEFE DE PATRULLA	Designaran a los tripulantes que se desempeñaran como: Ayudante del Jefe de Patrulla, Seguridad e Inspección.
08	AYUDANTE DEL JEFE DE PATRULLA	Se encarga de recopilar y llevar los documentos y formatos a ser utilizados en la operación a ejecutarse.
09	JEFE DE PATRULLA Y MOTORISTA	Efectúan la lista de chequeo pre zarpe
10	JEFE DE PATRULLA	Verifica nominativos para la operación, y el estado operativo de los equipos de comunicaciones realizando chequeo de radio.
11	MOTORISTA	En caso debe de ser necesario gestiona el abastecimiento de combustible, agua y lubricantes. Registra en bitácoras y sistemas de control. Informa al Jefe de Patrulla novedades.
12	JEFE DE PATRULLA	Revisa que las novedades presentadas por

		su personal hayan sido solucionadas.
13	JEFE DE PATRULLA	Da parte al Capitán de Puerto del “listo para zarpar” y procede al cumplimiento de la operación.

Fuente: Manual de Procedimientos Operativos Estándar para Capitanías de Puerto, 2014

## B) EJECUCIÓN DE UNA ORDEN DE OPERACIÓN

Una vez que los Agentes de Policía Marítima reciben la orden de operación el Comandante de la unidad emitirá las disposiciones respectivas y zarpará a cumplir la misión.

Cuadro. 2.2. Disposiciones durante el cumplimiento de la misión

No.	EJECUTANTE	OPERACIÓN
01	COMANDANTE/JEFE DE PATRULLA	Verifica y dispone que todo el personal cumpla con las normas de seguridad y lleve puesto el chaleco antibalas, chaleco salvavidas, cinturón de abordaje, armamento de dotación y casco antibalas.
02	COMANDANTE/JEFE DE PATRULLA	Dispone Rumbo y Velocidad de la unidad cumpliendo los lineamientos establecidos de la orden de movimiento u operación.
03	COMANDANTE/JEFE DE PATRULLA	Comunica el zarpe/arribo de la unidad a la estación de control o radio (Capitanía de Puerto).
04	MOTORISTA	Chequea constantemente la correcta operación del o los motores fuera de borda y el correcto suministro de energía eléctrica para el funcionamiento de la unidad.
05	COMANDANTE/JEFE	Analiza las condiciones operativas,

	DE PATRULLA	ambientales, de seguridad previas al abordaje. Mantiene las comunicaciones y dispone las acciones tácticas a ejecutarse.
06	AYUDANTE DEL JEFE DE PATRULLA	Lleva el control de los formatos a ser utilizados en los diferentes tipos de abordaje, registra y filma o toma fotografías de las actividades efectuadas, de las posiciones y demás datos de registro de las embarcaciones inspeccionadas y su tripulación.
07	MOTORISTA	Brinda seguridad a la partida de abordaje, cumpliendo las disposiciones del Jefe de Patrulla. Estará en todo momento atento a la situación y no deberá participar en otras actividades ajenas a la seguridad y custodia del grupo de abordaje.
08	AYUDANTE DEL JEFE DE PATRULLA	Una vez finalizado el patrullaje, registra las actividades cumplidas durante la operación (bitácora de control general).
09	MOTORISTA	Una vez finalizado el patrullaje, registra las horas de trabajo de los motores, niveles de combustible y aceite.
10	COMANDANTE/JEFE DE PATRULLA	Da parte del cumplimiento de la operación y elabora el informe respectivo.
11	TRIPULACIÓN	Realiza la limpieza y mantenimiento del material y equipo utilizado así como de la embarcación y el motor fuera de borda. Informa al Comandante o Jefe de Patrulla las novedades ocurridas.

Fuente: Manual de Procedimientos Operativos Estándar para Capitanías de Puerto, 2014

## **CAPÍTULO III**

### **METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN**

#### **3.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN**

La investigación es de tipo cuantitativa, pues utilizará la recolección y el análisis de datos observables orientados a la descripción para contestar preguntas de investigación y probar las hipótesis establecidas previamente, se partirá de casos concretos para llegar a una descripción general o comprobar hipótesis causales.

Las características cuantitativas obtenidas nos permitirán tener un análisis que comparemos con las hipótesis planteadas desde el inicio de la investigación.

#### **3.2. POBLACIÓN Y MUESTRA**

La población que se utilizó para la recolección y análisis de datos fueron los Guardacostas e Infantes de Marina que prestan servicio en la Estación Guardacostas Fija Salinas y la Capitanía de Salinas como Agentes de Policía Marítima.

No se tomó muestra de la población para la recolección y análisis de datos debido al reducido número de personas que conforman la población

#### **3.3. TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN**

Se utilizarán las siguientes herramientas para la obtención de datos que sirvan de apoyo a la investigación, como fuente de información primaria, la cual se podrán conseguir directamente del investigador mediante recolección de datos reales, las cuales son:

- Encuesta
- Entrevista

### **3.3.1. ENCUESTA**

Es un procedimiento estandarizado que implica la recolección y análisis de datos a través de una serie de preguntas con las que se logra conocer las actitudes, pensamientos y criterios acerca del tema en estudio.

En la Estación Guardacostas Fija Salinas se encuestó al siguiente personal:

- 01 Oficial Guardacostas
- 07 Tripulantes Guardacostas

En la Capitanía de Puerto de Salinas se encuestó al siguiente personal:

- 02 Oficiales Guardacostas
- 10 Tripulantes Guardacostas
- 02 Tripulantes Infantes de Marina

### **3.3.2. ENTREVISTA**

Ésta técnica fue utilizada con el propósito de obtener un tipo de información mucho más directa y abierta con respecto a los procedimientos de seguridad que realiza el personal que cumple actividades de Agente de Policía Marítima en el Área de Salinas.

Se entrevistó al Comandante/Jefe de Patrulla de la Estación Guardacostas Fija y al Jefe de Operaciones de la Capitanía de Salinas.

### **3.4. MÉTODOS UTILIZADOS**

El método usado será el método experimental, donde se influirá activamente en algo para observar sus consecuencias.

Su diferencia con los otros métodos de investigación es que el objetivo de estudio y su tratamiento dependen completamente del investigador, de las decisiones que tome para manejar su experimento.

El experimento es una situación provocada por el investigador para introducir determinadas variables de estudio manipuladas por él para controlar el aumento o disminución de esas variables y su efecto en las conductas observadas.

### **3.5. PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE DATOS**

#### **A) ENTREVISTA**

A continuación se presentan las respuestas obtenidas en las entrevistas realizadas al Comandante de la Estación Guardacostas Fija de Salinas y al Jefe de Operaciones de la Capitanía de Puerto de Salinas.

- **ENTREVISTA AL COMANDANTE DE LA ESTACIÓN GUARDACOSTAS FIJA DE SALINAS**

**1. ¿En base a qué parámetros se realizan los procedimientos de seguridad durante el control de las actividades ilícitas?**

En base a los diferentes manuales de procedimientos

**2. ¿De qué manera se controla el cumplimiento a los procedimientos de seguridad?**

Se los controla en el proceder diario, antes de cada patrullaje se debe recordar a manera de resumen a todo el personal

**3. ¿Cuáles fueron los problemas suscitados con respecto al no cumplimiento de los procedimientos de seguridad?**

Perdida de armamento, golpes al momento de realizar abordajes, caídas al agua

**4. Explique cómo ha influido el cumplimiento de los procedimientos de seguridad en el desempeño del personal bajo su mando**

Ha influido en su manera de realizar las maniobras de una mejor manera, evitando accidentes al momento de realizar abordajes

**5. ¿Utiliza equipo de protección en su área de trabajo?**

Afirmativo, Chaleco antibalas y salvavidas

**6. ¿Considera que las condiciones de trabajo son seguras?**

Sí, siempre y cuando se tomen las medidas de seguridad respectivas

**7. ¿Están en óptimas condiciones las herramientas y/o maquinaria que utiliza?**

Sí, de manera que no existan inconvenientes al momento de salir a patrullar

**8. ¿Existen o se han dado casos de enfermedades causadas por sustancias químicas?**

No

**9. ¿Cuenta con instalaciones para higiene en su área de trabajo?**

Sí

**10. ¿Cuáles son los tipos de accidentes más comunes en su área de trabajo?**

Accidentes, caídas, golpes y pérdidas de material

**11. ¿Cuáles son las causas de los accidentes en su área de trabajo?**

Fuerte oleaje de la zona

**• ENTREVISTA AL JEFE DE OPERACIONES DE LA CAPITANÍA DE SALINAS**

**1. ¿En base a qué parámetros se realizan los procedimientos de seguridad durante el control de las actividades ilícitas?**

En base al Manual de Procedimientos Operativos.

**2. ¿De qué manera se controla el cumplimiento a los procedimientos de seguridad?**

En base a los Cumplimiento de Patrulla.

**3. ¿Cuáles fueron los problemas suscitados con respecto al no cumplimiento de los procedimientos de seguridad?**

Perdida de material, fracturas de Persona de Patrulla.

**4. Explique cómo ha influido el cumplimiento de los procedimientos de seguridad en el desempeño del personal bajo su mando**

En tener un Personal profesional y no tener accidentes.

**5. ¿Utiliza equipo de protección en su área de trabajo?**

Si, se utiliza en todos los patrullajes.

**6. ¿Considera que las condiciones de trabajo son seguras?**

Si

**7. ¿Están en óptimas condiciones las herramientas y/o maquinaria que utiliza?**

Si

**8. ¿Existen o se han dado casos de enfermedades causadas por sustancias químicas?**

No

**9. ¿Cuenta con instalaciones para higiene en su área de trabajo?**

Si

**10. ¿Cuáles son los tipos de accidentes más comunes en su área de trabajo?**

Esguines de tobillos.

**11. ¿Cuáles son las causas de los accidentes en su área de trabajo?**

La causa es el embarque del personal a la lancha, por esta no ser tan estable el personal va tropezando y lastimándose.

**B) ENCUESTA**

A continuación se presentan los resultados obtenidos en la encuesta realizada a los Agentes de Policía Marítima de la Capitanía de Salinas y de la Estación Guardacostas Fija de Salinas.

## PREGUNTA 1

### ¿El casco de la unidad se mantiene en buen estado?

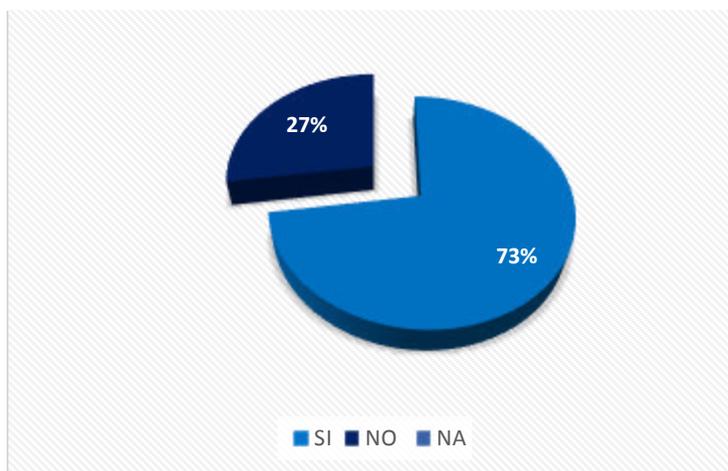
Cuadro 4.1. Estado del casco de la unidad

Categorías	Frecuencias	Porcentajes
Si	16	73%
No	6	27%
No aplicable	0	0%

Fuente: Datos de la Investigación

Elaborado por: Autor

Gráfico 4.1. Estado del casco de la unidad



Fuente: Cuadro 4.1

Elaborado por: Autor

## ANALISIS

Se puede determinar que el casco de la unidad casi siempre se mantiene en buen estado, sin embargo en algunos casos el casco sufre daños por motivo del desgaste natural del material con cada navegación.

## PREGUNTA 2

**¿El equipamiento mínimo obligatorio de salvamento está a bordo, señalado y operativo?**

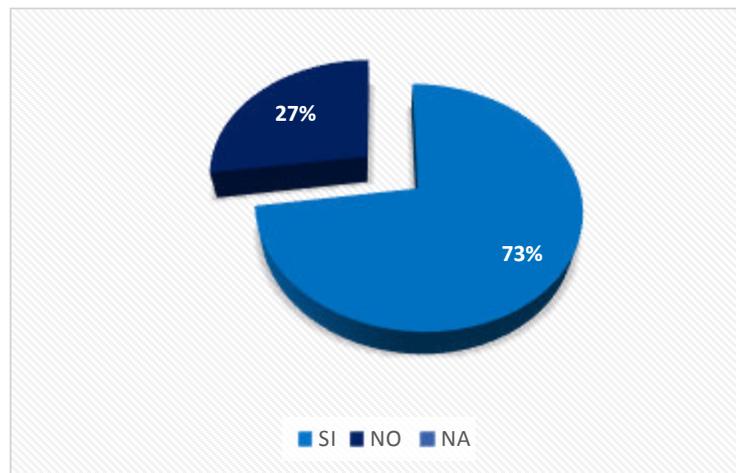
Cuadro 4.2. Equipo de salvamento

Categorías	Frecuencias	Porcentajes
Si	16	73%
No	6	27%
No aplicable	0	0%

Fuente: Datos de la Investigación

Elaborado por: Autor

Gráfico 4.2. Equipo de salvamento



Fuente: Cuadro 4.2

Elaborado por: Autor

### ANALISIS

Se puede notar que todo o al menos la mayoría de equipamiento de salvamento que este abordo si está señalado y operativo, sin embargo un pequeño porcentaje nos da a entender que por el tiempo de vida útil del equipo, el mismo puede quedar inoperativo.

### PREGUNTA 3

**¿El equipamiento mínimo de navegación obligatorio contra incendios está a bordo, señalizado y operativo?**

Cuadro 4.3. Equipo contra incendios

Categorías	Frecuencias	Porcentajes
Si	12	55%
No	10	45%
No aplicable	0	0%

Fuente: Datos de la Investigación

Elaborado por: Autor

Gráfico 4.3. Equipo contra incendios



Fuente: Cuadro 4.3

Elaborado por: Autor

### ANALISIS

Se pudo notar que el equipo contra incendio que este abordo en gran parte no está señalizado y operativo, normalmente por haber llegado a su fecha de caducidad o por imperfecciones en los mismos.

## PREGUNTA 4

**¿Los tripulantes están informados de los riesgos generales y específicos a los que están expuestos como consecuencia de su trabajo?**

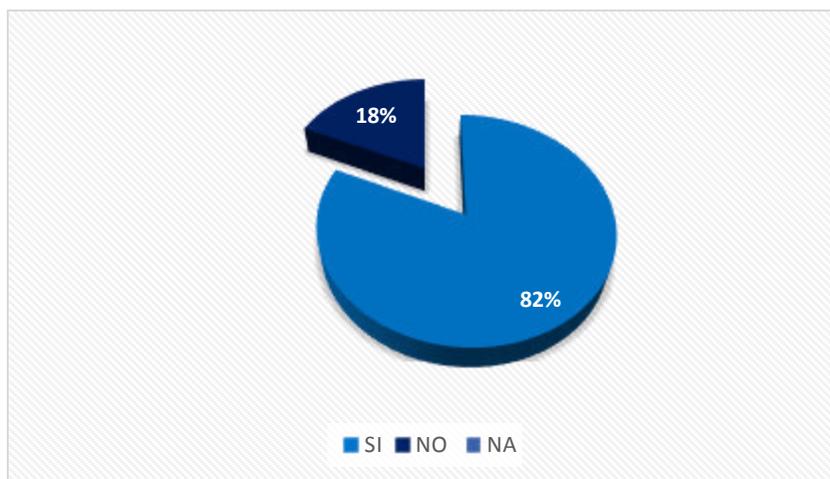
Cuadro 4.4. Conocimiento de los riesgos laborales

Categorías	Frecuencias	Porcentajes
Si	18	82%
No	4	18%
No aplicable	0	0%

Fuente: Datos de la Investigación

Elaborado por: Autor

Gráfico 4.4. Conocimiento de los riesgos laborales



Fuente: Cuadro 4.4

Elaborado por: Autor

## ANALISIS

La mayoría de personal de tripulación está bien informado de los riesgos a los que se encuentran en sus funciones como agente de policía marítima en cada patrullaje independientemente si son Guardacostas o Infantes de Marina.

## PREGUNTA 5

**¿El botiquín está permanentemente a bordo y en buen estado?**

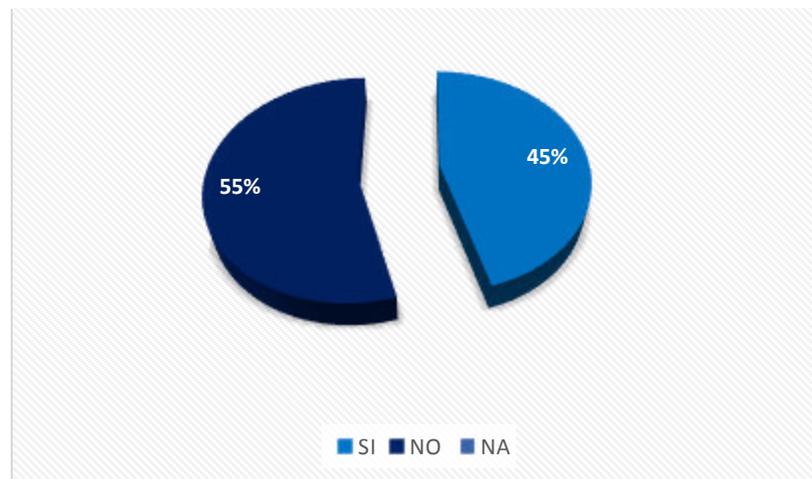
Cuadro 4.5. Botiquín abordó

Categorías	Frecuencias	Porcentajes
Si	10	45%
No	12	55%
No aplicable	0	0%

Fuente: Datos de la Investigación

Elaborado por: Autor

Gráfico 4.5. Botiquín abordó



Fuente: Cuadro 4.5

Elaborado por: Autor

### ANALISIS

Se pudo determinar que en la mayoría de unidades aunque no en todas, no se cuenta con un Botiquín de Primeros Auxilios el cual podría ayudarles en caso de una lesión menor o como ayuda temporal a una lesión grave.

## PREGUNTA 6

**¿El embarque y el desembarco se efectúan sólo en lugares adecuados que ofrezcan una total garantía de seguridad?**

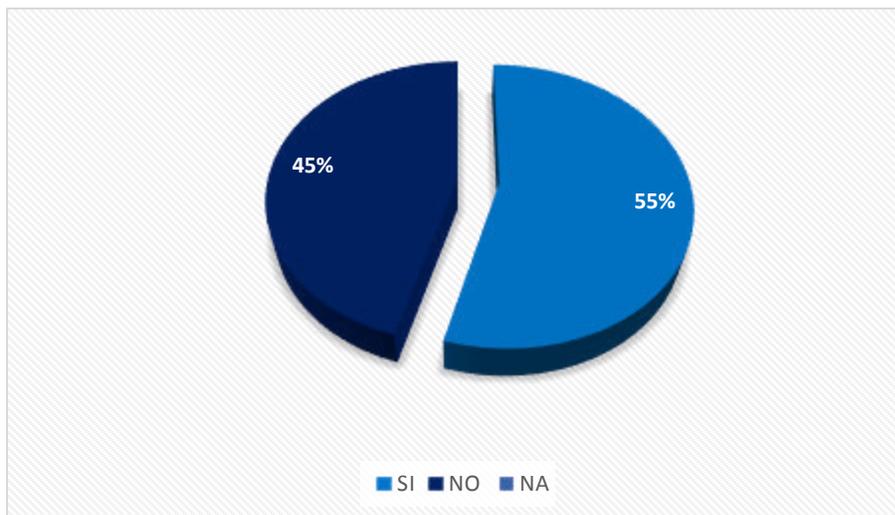
Cuadro 4.6. Embarque y desembarco en lugares adecuados

Categorías	Frecuencias	Porcentajes
Si	12	55%
No	10	45%
No aplicable	0	0%

Fuente: Datos de la Investigación

Elaborado por: Autor

Gráfico 4.6. Embarque y desembarco en lugares adecuados



Fuente: Cuadro 4.6

Elaborado por: Autor

### ANALISIS

Se determinó que el embarque y desembarco ocasionalmente se efectúan en lugares que no garantizan la seguridad de tal manera que este ha sido una gran causa de accidentes para el personal durante sus patrullajes.

## PREGUNTA 7

**¿El personal abordo, cuya actividad se realiza sobre cubierta, dispone de un chaleco o dispositivo salvavidas de inflado automático?**

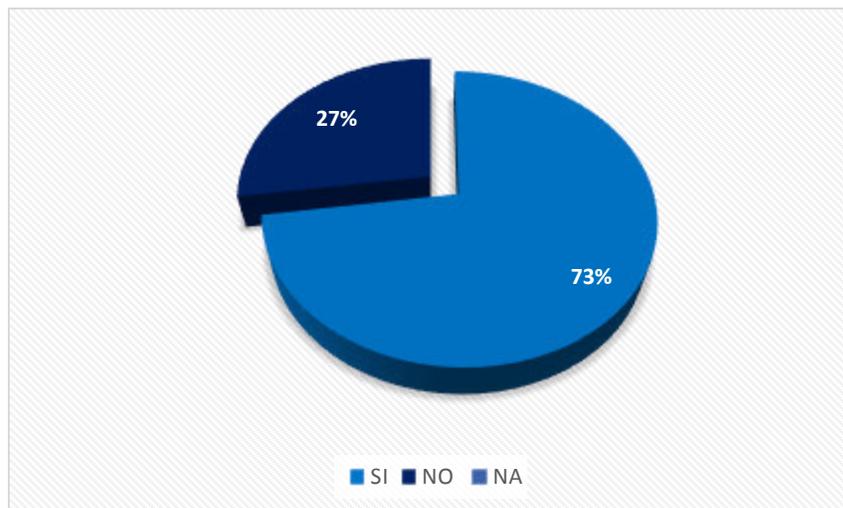
Cuadro 4.7. Uso de chaleco o dispositivo salvavidas

Categorías	Frecuencias	Porcentajes
Si	16	73%
No	6	27%
No aplicable	0	0%

Fuente: Datos de la Investigación

Elaborado por: Autor

Gráfico 4.7. Uso de chaleco o dispositivo salvavidas



Fuente: Cuadro 4.7

Elaborado por: Autor

## ANALISIS

Se determinó que el chaleco salvavidas es de uso obligatorio a la hora de patrullar y ha sido entregado como materia de dotación a todo el personal sin embargo por aparentemente incomodidad del mismo el personal tiende a no usarlo durante el tiempo establecido.

## PREGUNTA 8

**¿Se evita el uso de accesorios que puedan provocar enganches con los equipos y el material abordo (anillos, relojes, pulseras, colgantes, etc.)?**

Cuadro 4.8. Uso de accesorios que puedan provocar enganches

Categorías	Frecuencias	Porcentajes
Si	22	100%
No	0	0%
No aplicable	0	0%

Fuente: Datos de la Investigación

Elaborado por: Autor

Gráfico 4.8. Uso de accesorios que puedan provocar enganches



Fuente: Cuadro 4.8

Elaborado por: Autor

### ANALISIS

Se determinó que el uso de estos accesorios está completamente restringido, y el personal tiene completamente claro los motivos de la restricción, por lo cual el personal no duda en cumplirla.

## PREGUNTA 9

### ¿Se mantiene la prohibición de fumar?

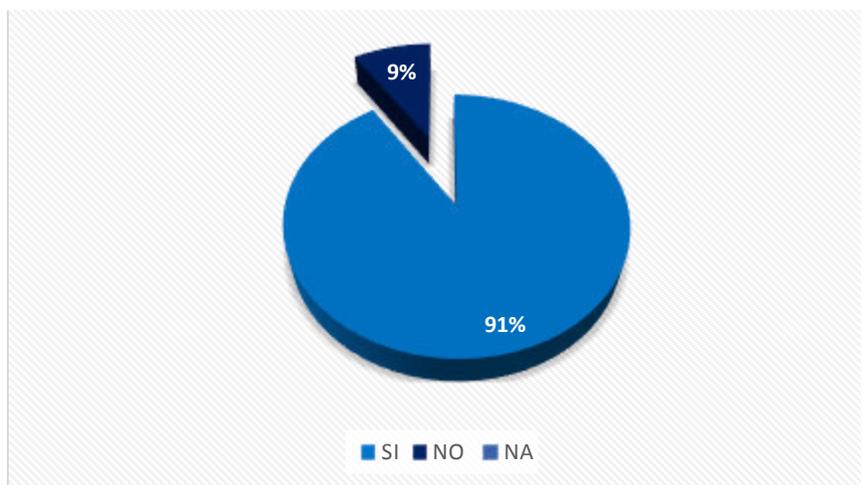
Cuadro 4.9. Cumplimiento de la prohibición de fumar

Categorías	Frecuencias	Porcentajes
Si	20	91%
No	2	9%
No aplicable	0	0%

Fuente: Datos de la Investigación

Elaborado por: Autor

Gráfico 4.9. Cumplimiento de la prohibición de fumar



Fuente: Cuadro 4.9

Elaborado por: Autor

### ANALISIS

Se determinó que el personal si cumple con la prohibición de fumar abordo por los peligros a los que se expondría la unidad al no cumplir con la misma, sin embargo una mínima parte del personal abordo tiende a hacer caso omiso a la misma.

## PREGUNTA 10

**¿Se mantiene con seguro todo el armamento hasta el momento de utilizarlo?**

Cuadro 4.10. Seguro en el armamento

Categorías	Frecuencias	Porcentajes
Si	22	100%
No	0	0%
No aplicable	0	0%

Fuente: Datos de la Investigación

Elaborado por: Autor

Gráfico 4.10. Seguro en el armamento



Fuente: Cuadro 4.10

Elaborado por: Autor

### ANALISIS

Se determinó que los procedimientos de seguridad con respecto al armamento, y el personal tiene completamente claro los motivos de la restricción, además son considerados como sumamente importantes por todo el personal abordo, motivo por el cual se cumplen siempre.

### **3.5.1. ANÁLISIS GENERAL**

#### **A) ANÁLISIS GENERAL DE LAS ENTREVISTAS**

La entrevista que se realizó al Comandante de la Estación Guardacostas Fija Salinas y al Jefe de Operaciones de la Capitanía de Salinas, proporcionó los siguientes resultados que evidencian el cumplimiento de los procedimientos de seguridad durante el desarrollo de sus patrullajes y las posibles consecuencias por el no cumplimiento de los mismos.

- En cuanto a los parámetros en los que se realizan los procedimientos de seguridad durante el control de las actividades ilícitas se debe mencionar que fueron seleccionados los procedimientos operativos estándar para Capitanías de Puerto, que obedecen a los parámetros mínimos de seguridad que deben cumplir tanto el personal como las unidades de tal manera que no pongan en riesgo vidas humanas.
- La entrevista refleja que el no cumplimiento de los procedimientos de seguridad puede traer graves consecuencias como son la pérdida de armamento, pérdida de material de la unidad, lesiones y fracturas en el personal.
- Con respecto al cumplimiento de los procedimientos de seguridad este ha influido a la realizar las maniobras de mejor manera, evitando accidentes y pérdidas de material.
- En cuanto a las causas de los accidentes se determinó que gran parte de los mismos suceden durante los abordajes debido a la inestabilidad de las lanchas y el fuerte oleaje en ciertas zonas.

#### **B) ANÁLISIS GENERAL DE ENCUESTAS**

La encuesta que se realizó al personal que presta servicio en la Estación Guardacostas Fija Salinas y la Capitanía de Salinas, proporcionó los siguientes resultados que evidencian el cumplimiento y la importancia de los procedimientos de seguridad durante sus patrullajes en el área marítima.

- En cuanto a las acciones realizadas referentes a la seguridad de la unidad y el personal, se puede mencionar que se determinó el buen estado del casco de la unidad, la señalización y operatividad del equipo mínimo obligatorio de salvamento y equipo contra incendios, además de la necesidad de contar con un botiquín de primeros auxilios a bordo de las unidades.
- La encuesta evidencia que el personal que cumple funciones de agente de policía marítima ya sean estos Guardacostas o Infantes de Marina está completamente informados de los riesgos generales y específicos a los que están expuestos como consecuencia de su trabajo.
- En cuanto al uso y prohibición de ciertos accesorios, se puede mencionar que en su mayoría el personal abordo usa chaleco o dispositivo salvavidas de inflado automático y no usa anillos, pulsaras, relojes o colgantes que puedan provocar enganches con los equipos y material abordo.
- La encuesta realizada determinó que la prohibición de fumar y los procedimientos de seguridad con respecto al armamento se cumplen estrictamente, además de la importancia que tienen los mismos para todo el personal a bordo por las grandes consecuencias que podría causar el no cumplimiento los mismos.

## **CAPÍTULO IV**

### **PROPUESTA DE ACTUALIZACIÓN A LA LISTA DE CHEQUEO PRE-ZARPE PARA EMBARCACIONES MENORES DE LA CAPITANÍA DE SALINAS**

#### **4.1. JUSTIFICACIÓN**

Se debe reforzar el cumplimiento a los procedimientos de seguridad llevados a cabo por el Comando de Guardacostas e Infantería de Marina como Agentes de Policía Marítima pues estos inciden en su capacidad para cumplir con el control de las actividades ilícitas en el mar, destacando a la ciudad de Salinas, por ser considerada como una ciudad turística y pesquera de la costa ecuatoriana.

El combate eficiente y seguro contra actividades ilícitas en la ciudad de Salinas puede verse afectado por el parcial o no cumplimiento de los procedimientos de seguridad relacionados con el patrullaje y navegación constante por las costas de la misma, motivo por el cual se debe reforzar procedimientos como, la Lista de Inspección Previo al Zarpe de manera que se eviten accidentes o pérdidas del material.

Se debe aumentar el control al cumplimiento de los procedimientos de seguridad del Comando de Guardacostas y la Infantería de Marina como Agentes de Policía Marítima para poder analizar su efecto en la capacidad que tienen para ayudar a la parte de la población que se ve amenazada por la piratería, el contrabando, tráfico de armas, pesca ilegal, entre otros, en la ciudad de Salinas.

El Comando de Guardacostas y la Infantería de Marina son pilares fundamentales para disminuir toda actividad ilícita en el mar que afecte a la ciudad de Salinas, más aun si cumplen funciones de Agentes de Policía

Marítima, de manera que a futuro aumente también la calidad de vida y el progreso económico de la ciudad.

## **4.2. OBJETIVO**

Sugerir y proponer procedimientos de seguridad para el zarpe de las embarcaciones menores utilizadas por el Comando de Guardacostas e Infantería de Marina en sus actividades como Agentes de Policía Marítima en la ciudad de Salinas, Provincia de Santa Elena.

## **4.3. DESARROLLO DE LOS ASPECTOS TÉCNICOS OPERATIVOS RELACIONADOS CON LA PROPUESTA**

### **4.3.1. PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD REALIZADOS ABORDO DE LAS UNIDADES PREVIO AL ZARPE DE LAS EMBARCACIONES MENORES DE LA CAPITANÍA DE SALINAS**

#### **A) PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD REALIZADOS POR EL PERSONAL DE CUBIERTA**

- Se verifica el amarineramiento de la unidad (tiras de amarre, defensas)
- Se verifican fisuras en casco y superestructura
- Se achican las sentinas
- Se verifica que exista: remo, extintor, aro salvavidas a bordo de la unidad

#### **B) PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD REALIZADOS POR EL PERSONAL DE INGENIERÍA**

- Se activa el sistema eléctrico
- Se verifica que los tanques de combustibles estén llenos
- Se verifica que las válvulas de combustible estén abiertas

- Se cerciora que las palancas de mando estén en posición neutral y en inactivo
- Se verifica que no haya presencia de agua en el combustible
- Se verifica encendido del motor
- Se verifica que trabaje el sistema de refrigeración
- Se verifica fugas evidentes de aceite o combustible
- Se verifica la eficiencia de dirección hidráulica, girando el volante del timón de un lado al otro

### **C) PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD REALIZADOS POR EL PERSONAL DE OPERACIONES**

- Se pone en servicio VHF-FM y realizar chequeo de radio
- Se pone en servicio consola del radar (TX/RX STAND BY)
- Se verifica funcionamiento de las luces de navegación, sirena y licuadora
- Se verifica el correcto funcionamiento del GPS
- Se lleva teléfono satelital

#### **4.3.2. ANÁLISIS DE LOS PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD REALIZADOS ABORDO DE LAS UNIDADES PREVIO AL ZARPE DE LAS EMBARCACIONES MENORES DE LA CAPITANÍA DE SALINAS**

### **A) ANÁLISIS A LOS PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD REALIZADOS POR EL PERSONAL DE CUBIERTA**

Verificar el amarineramiento de la unidad (tiras de amarre, defensas), fisuras en casco y superestructura evitara accidentes como tropiezos, cortes, torceduras en el personal durante el desarrollo de sus actividades.

El achicar las sentinas quitara carga a la embarcación y evitara en caso de que las sentinas sean inflamables evitar incendios o contaminación de otras

sustancias abordo. Verificar que exista: remo, extintor, aro salvavidas a bordo de la unidad ayudara a que el personal esté listo en caso de hombre al agua, incendio abordo o falla de motor y el personal tenga que proceder a remar.

## **B) ANÁLISIS A LOS PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD REALIZADOS POR EL PERSONAL DE INGENIERIA**

Activar el sistema eléctrico permitirá que todos los dispositivos que dependan del mismo funcionen con normalidad siempre y cuando los dispositivos se encuentren en buenas condiciones. Verificar que los tanques de combustibles estén llenos, que no existan fugas evidentes de aceite o combustible, que las válvulas de combustible estén abiertas, el verificar el encendido del motor y que no haya presencia de agua en el combustible permitirá que el motor esté listo para encenderse en caso de que se necesite partir inmediatamente sin correr el riesgo de quedarse sin combustible durante el patrullaje.

Verificar que trabaje el sistema de refrigeración evitara el sobrecalentamiento del motor y la posible pérdida del mismo, situación que podría dejar inoperativa la embarcación menor. Verificar la eficiencia de dirección hidráulica, girando el volante del timón de un lado al otro ayudara a conocer la reacción de la embarcación con cada movimiento del personal encargado del volante de manera que se pueda reaccionar a tiempo ante una situación emergente o cuando se lo requiera.

## **C) ANÁLISIS A LOS PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD REALIZADOS POR EL PERSONAL DE OPERACIONES**

El poner en servicio el VHF-FM y poner en servicio la consola del radar (TX/RX STAND BY), llevar el teléfono satelital y realizar chequeo de radio

facilitara la comunicación con la Capitanía de Salinas y entre embarcaciones menores en caso de detectar actividades ilícitas en la zona.

Verificar el funcionamiento de las luces de navegación, y sirena ayudara a evitar accidentes y alertar a las demás embarcaciones menores cuando se lo requiera.

Verifica el correcto funcionamiento del GPS ayudara a saber la correcta ubicación de la embarcación menor, evitando errores de coordinación entre embarcaciones menores y la Capitanía de Salinas

### **4.3.3. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LA SEGURIDAD Y LA SALUD A BORDO DE LAS EMBARCACIONES MENORES DE LA CAPITANÍA DE SALINAS**

#### **A) ORDEN Y LIMPIEZA DEL PERSONAL A BORDO DE LA UNIDAD**

El orden y la limpieza son importantes para prevenir accidentes y situaciones potencialmente peligrosas para la salud; por eso, en la formación de cada miembro de la tripulación debería darse la prioridad debida a la inculcación de esos hábitos y a la observancia de las siguientes normas:

- Desperfectos de la estructura, de los equipos o del mobiliario como por ejemplo, clavos y tornillos salientes, accesorios y asideros flojos, pisos desparejos y deteriorados, maderamen con bordes ásperos y astillados y puertas que se atascan pueden causar cortaduras, contusiones, tropezones y caídas.
- Todo derrame de hidrocarburos o de otra sustancia que pueda representar un riesgo debería limpiarse inmediatamente.

- El parpadeo de la luz puede indicar que en los alambres o en las instalaciones hay desperfectos capaces de causar sacudidas eléctricas o incendios.
- Deberían estibarse o sujetarse de manera adecuada los objetos que puedan caerse o moverse durante la navegación.
- Durante las maniobras de amarre, las cuerdas y cables están frecuentemente bajo tensión; por eso, en la medida de lo posible, el personal debería estar siempre en lugares donde no llegue el golpe de un chicotazo eventual en caso de ruptura de un cabo.
- Los desechos constituyen un riesgo de incendio y pueden causar resbalones, caídas o dar lugar a peligros de otro tipo.

## **B) USO DE SUSTANCIAS QUÍMICAS ABORDO**

Los productos tóxicos y otras sustancias peligrosas deberían utilizarse y almacenarse de tal modo que se evite todo riesgo para la seguridad, la salud y el bienestar de los usuarios y las demás personas, motivo por el cual es recomendable cumplir con los siguientes procedimientos:

- En la medida de lo posible, toda sustancia o producto debería conservarse en su envase original o en un envase debidamente etiquetado que no pueda dar lugar a confusión.
- Las sustancias y productos químicos deberían almacenarse con llave y en un lugar bien ventilado.
- No se debería utilizar nunca un producto químico procedente de un recipiente sin etiqueta.

### **C) CONSUMO DE TABACO ABORDO**

Sólo debería estar permitido fumar en las zonas autorizadas, y las instrucciones pertinentes y los avisos de prohibición deberían poder verse con facilidad.

- Es peligroso deshacerse con negligencia de cerillas y colillas encendidas; por eso, en las zonas en que está permitido fumar debería haber y utilizarse siempre ceniceros u otros recipientes apropiados.
- El personal debería cobrar conciencia de los peligros de fumar abordo.

### **D) INSTALACIONES Y ARTEFACTOS ELÉCTRICOS ABORDO**

Las personas no autorizadas no deberían manipular las instalaciones y equipos eléctricos pues se deben tomar en cuenta los siguientes aspectos:

- Todos los fallos eléctricos de los equipos, las instalaciones y las conexiones deberían notificarse inmediatamente a la persona responsable que convenga.
- Todos los aparatos eléctricos portátiles deberían estar desconectados de los conductores principales cuando no se utilicen.

### **E) ROPA DE TRABAJO Y EQUIPOS DE PROTECCIÓN INDIVIDUAL ABORDO**

La ropa de trabajo debería ser ajustada, sin partes que cuelguen o sobresalgan, y apropiada para la actividad prevista, motivo por el cual se harán las siguientes observaciones:

- En todo momento debería llevarse calzado de seguridad apropiado.
- Los Comandantes de Unidad deberían asegurarse de que el personal cuenta con la ropa y los equipos de protección adecuados, en particular cuando realizan labores que suponen un riesgo concreto que puede reducirse con equipos de protección individual.
- Debería recordarse al personal que el hecho de contar con equipos de protección individual no significa que puede preocuparse menos por su propia seguridad, y que esos equipos no eliminan los riesgos, sino que protegen sólo hasta cierto punto en caso de accidente.
- Hay una amplia variedad de equipos, y es sumamente importante que no se encargue ni se reciba a bordo ningún artículo que no sea idóneo para las tareas en las que se necesita.
- Todo el personal debería aprender a utilizar los equipos de protección individual y conocer las limitaciones de la protección que ofrecen. Cada vez que los utilicen, el personal debería comprobar antes que se hallan en buen estado.

## **F) PROTECCIÓN DE LA CARA Y LOS OJOS ABORDO**

Hay muchas clases de dispositivos para proteger la cara y los ojos. Al elegir el que más convenga, deberían tenerse muy en cuenta las características de cada tipo de riesgo.

Las gafas convencionales no proporcionan protección alguna, salvo cuando están hechas a este efecto. Hay anteojos de protección hechos especialmente para llevarse sobre las gafas ordinarias.

## **G) PROTECCIÓN CONTRA LAS CAÍDAS ABORDO**

El personal que trabaje en cubierta o en cualquier lugar a bordo en el que corra riesgo de caer al agua, debería llevar un chaleco de seguridad y si es posible sujeto con un arnés y su respectivo mosquetón en buenas condiciones.

## **H) SEÑALES, AVISOS Y DISTINTIVOS ABORDO**

Las señales y los símbolos constituyen un método muy eficaz para advertir contra los riesgos y presentar informaciones. La forma y el color de las señales y avisos de seguridad deberían ajustarse a las prescripciones de la autoridad competente que se asegure que:

- El contenido de los extintores portátiles de incendios debería indicarse mediante un código de color que esté en conformidad con las prescripciones de la autoridad competente.
- Todo extintor debería llevar una etiqueta con las instrucciones para su utilización.
- En las botellas de gas debería estar marcado claramente el nombre del gas que contienen, así como su fórmula o símbolo químico.

## **I) CUIDADO DEL ARMAMENTO**

El uso de armas es indispensable durante las actividades realizadas por el Comando de Guardacostas e Infantería de Marina, es por eso que se debe mantener el cuidado de las mismas como corresponde, para lo cual se pueden seguir las siguientes consideraciones:

- Tratar siempre las armas como si estuvieran cargadas.
- Mientras no se use, mantener el arma descargada, con el cerrojo abierto o el tambor hacia afuera.
- Nunca poner el dedo sobre el gatillo, salvo en el momento del disparo.
- Siempre mantenga el arma apuntando en dirección segura o en una dirección donde un disparo accidental no haga daño.
- Siempre utilice la munición adecuada para su arma en particular.
- Siempre use protección para ojos y oídos cuando dispare.
- Asegúrese de que su arma esté limpia; antes de cargar inspeccione el cañón para estar seguro que está perfectamente limpio y libre de partículas extrañas.

#### **4.3.4. CONSIDERACIONES SOBRE LAS OBLIGACIONES DEL PERSONAL ABORDO CON RESPECTO A LOS PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD PREVIO AL ZARPE DE LAS EMBARCACIONES MENORES DE LA CAPITANÍA DE SALINAS**

El personal abordo previo o durante la realización de sus actividades como Agente de Policía Marítima debería:

- Cooperar rigurosamente con el jefe de patrulla en la aplicación de las medidas prescritas en materia de seguridad y de salud.

- Velar por su propia seguridad y salud, así como por la seguridad y la salud del resto del personal que pueda verse afectado por sus actos u omisiones en el desempeño de sus actividades.
- Utilizar y cuidar los equipos y la ropa de protección personales y no hacer uso indebido de ningún medio disponible para su propia protección o la del resto del personal.
- Informar inmediatamente al Jefe de Patrulla de toda situación que pueda presentar riesgo y a la que no pueda hacer frente adecuadamente por sí solo.
- Evitar modificar, quitar o cambiar de lugar los dispositivos de seguridad u otros equipos y artefactos destinados a su protección o la de otras personas.
- No dificultar la aplicación de ningún método o procedimiento adoptado para evitar accidentes o daños a la salud.
- Evitar tocar o manipular los equipos que no haya sido autorizada a utilizar, reparar o mantener en buenas condiciones de funcionamiento.
- Cerciorarse que las ordenes o instrucciones impartidas a sus menos antiguos hayan sido comprendidas.

#### **4.3.5. MODIFICACIONES A LA LISTA DE CHEQUEO PRE-ZARPE PARA EMBARCACIONES MENORES DE LA CAPITANÍA DE SALINAS**

##### **A) LISTA DE CHEQUEO PRE-ZARPE PARA EMBARCACIONES MENORES DE LA CAPITANÍA DE SALINAS (VIGENTE)**



REPUBLICA DEL ECUADOR

# ARMADA DEL ECUADOR

El Ecuador ha sido, es  
Y será País Amazónico

## LISTA DE CHEQUEO PRE-ZARPE PARA EMBARCACIONES MENORES

UNIDAD		CAPITANÍA/RETÉN	SALINAS/
FECHA		JEFE DE PATRULLA	

	No.	ITEM	S/N	NOVEDAD
CUBIERTA	1	VERIFICAR AMARINERAMIENTO DE LA UNIDAD (TIRAS DE AMARRE, DEFENSAS)		
	2	VERIFICAR FISURAS EN CASCO Y SUPERESTRUCTURA		
	3	ACHICAR LAS SENTINAS		
	4	VERIFICAR QUE EXISTA: REMO, EXTINTOR, ARO SALVAVIDAS		
INGENIERÍA	5	ACTIVAR EL SISTEMA ELÉCTRICO		
	6	VERIFICAR QUE LOS TANQUES DE COMBUSTIBLES ESTÉN LLENOS		
	7	VERIFICAR QUE LAS VALVULAS DE COMBUSTIBLE ESTEN ABIERTAS		
	8	CERCIORARSE QUE LAS PALANCAS DE MANDO ESTEN EN POSICIÓN NEUTRAL Y EN INACTIVO		
	9	VERIFICAR QUE NO HAYA PRESENCIA DE AGUA EN EL COMBUSTIBLE		
	10	VERIFICAR ENCENDIDO DEL MOTOR		
	11	VERIFICAR QUE TRABAJA EL SISTEMA DE REFRIGERACIÓN		
	12	VERIFICAR FUGAS EVIDENTES DE ACEITE O COMBUSTIBLE		
	13	VERIFICAR EFICIENCIA DE DIRECCIÓN HIDRAULICA, GIRANDO EL VOLANTE DEL TIMÓN DE UN LADO AL OTRO		
OPERACIONES	14	PONER EN SERVICIO VHF-FM Y REALIZAR CHEQUEO DE RADIO		
	15	PONER EN SERVICIO CONSOLA DEL RADAR (TX/RX STAND BY)		
	16	VERIFICAR FUNCIONAMIENTO DE LAS LUCES DE NAVEGACION, SIRENA Y LICUADORA		
	17	VERIFICAR EL CORRECTO FUNCIONAMIENTO DEL GPS		
	18	LLEVAR TELÉFONO SATELITAL		
		¿LA UNIDAD SE ENCUENTRA LISTA PARA ZARPAR? (SI/NO)		

OBSERVACIONES: \_\_\_\_\_

COMBUSTIBLE		
CANTIDAD		%

JEFE DE PATRULLA

## B) LISTA DE CHEQUEO PRE-ZARPE PARA EMBARCACIONES MENORES DE LA CAPITANÍA DE SALINAS (PROPUESTA)



REPUBLICA DEL ECUADOR

# ARMADA DEL ECUADOR

El Ecuador ha sido, es  
Y será País Amazónico

## LISTA DE CHEQUEO PRE-ZARPE PARA EMBARCACIONES MENORES

<b>UNIDAD</b>		<b>CAPITANÍA/RETÉN</b>	<b>SALINAS/</b>
<b>FECHA</b>		<b>JEFE DE PATRULLA</b>	

	No.	ITEM	S/N	NOVEDAD
<b>CUBIERTA</b>	1	VERIFICAR AMARINERAMENTO DE LA UNIDAD (TIRAS DE AMARRE, DEFENSAS)		
	2	VERIFICAR FISURAS EN CASCO Y SUPERESTRUCTURA		
	3	ACHICAR LAS SENTINAS		
	4	VERIFICAR QUE EXISTA: REMO Y ARO SALVAVIDAS		
	5	VERIFICAR QUE EXISTA BOTIQUÍN DE PRIMEROS AUXILIOS		
	6	VERIFICAR PEQUEÑOS DESPERFECTOS DE LA ESTRUCTURA, DE LOS EQUIPOS O DEL MOBILIARIO COMO POR EJEMPLO, CLAVOS Y TORNILLOS SALIENTES, ACCESORIOS Y ASIDEROS FLOJOS		
	7	VERIFICAR QUE NO EXISTA DERRAME DE HIDROCARBUROS O DE OTRA SUSTANCIA QUE PUEDA REPRESENTAR UN RIESGO		
	8	VERIFICAR QUE NO EXISTAN DESECHOS QUE PUEDAN CAUSAR RESBALONES, CAÍDAS O DAR LUGAR A PELIGROS DE OTRO TIPO.		
	9	VERIFICAR QUE EL PERSONAL NO POSEA MATERIAL PARA FUMAR ABORDO		
	10	VERIFICAR QUE EL PERSONAL CUENTE CON CALZADO DE SEGURIDAD APROPIADO		
	11	VERIFICAR QUE EL PERSONAL CUENTE CON PROTECCIÓN PARA OJOS Y OÍDOS		
	12	VERIFICAR QUE EL PERSONAL CUENTE CON GAFAS O ANTEOJOS DE PROTECCIÓN		
	13	VERIFICAR QUE NO SE RECIBA A BORDO NINGUN ARTICULO QUE NO SEA IDÓNEO PARA LAS TAREAS EN LAS QUE SE NECESITA		
	14	VERIFICAR QUE EL ARMAMENTO SE ENCUENTRE PERFECTAMENTE LIMPIO Y LIBRE DE PARTÍCULAS EXTRAÑAS		
<b>INGENIERÍA</b>	15	ACTIVAR EL SISTEMA ELÉCTRICO		
	16	VERIFICAR QUE LOS TANQUES DE COMBUSTIBLES ESTEN LLENOS		
	17	VERIFICAR QUE LAS VÁLVULAS DE COMBUSTIBLE ESTÉN ABIERTAS		
	18	VERIFICAR DESPERFECTOS EN LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE		
	19	CERCIORARSE QUE LAS PALANCAS DE MANDO ESTEN EN POSICIÓN NEUTRAL Y EN INACTIVO		
	20	VERIFICAR QUE NO HAYA PRESENCIA DE AGUA EN EL COMBUSTIBLE		
	21	VERIFICAR ENCENDIDO DEL MOTOR		
	22	VERIFICAR QUE TRABAJA EL SISTEMA DE REFRIGERACIÓN		
	23	VERIFICAR FUGAS EVIDENTES DE ACEITE O COMBUSTIBLE		

	24	VERIFICAR EFICIENCIA DE DIRECCION HIDRAULICA, GIRANDO EL VOLANTE DEL TIMÓN DE UN LADO AL OTRO		
	25	VERIFICAR QUE TODA SUSTANCIA O PRODUCTO QUIMICO SE CONSERVE EN SU ENVASE ORIGINAL O EN UN ENVASE DEBIDAMENTE ETIQUETADO QUE NO PUEDA DAR LUGAR A CONFUSIÓN.		
	26	VERIFICAR QUE LAS SUSTANCIAS Y PRODUCTOS QUIMICOS ESTÉN ALMACENADOS CON LLAVE Y EN UN LUGAR BIEN VENTILADO.		
	27	VERIFICAR QUE EXISTA ABORDO TODO EL EQUIPO CONTRA INCENDIO NECESARIO		
	28	VERIFICAR QUE EN LAS INSTALACIONES NO HAYA DESPERFECTOS CAPACES DE CAUSAR SACUDIDAS ELÉCTRICAS O INCENDIOS.		
<b>OPERACIONES</b>	29	PONER EN SERVICIO VHF-FM Y REALIZAR CHEQUEO DE RADIO		
	30	PONER EN SERVICIO CONSOLA DEL RADAR (TX/RX STAND BY)		
	31	VERIFICAR FUNCIONAMIENTO DE LAS LUCES DE NAVEGACION, SIRENA Y LICUADORA		
	32	VERIFICAR EL CORRECTO FUNCIONAMIENTO DEL GPS		
	33	LLEVAR TELÉFONO SATELITAL		
	34	VERIFICAR QUE LOS APARATOS ELECTRICOS PORTATILES QUE NO SE UTILICEN SE ENCUENTREN DESCONECTADOS		
		<b>¿LA UNIDAD SE ENCUENTRA LISTA PARA ZARPAR? (SI/NO)</b>		

**OBSERVACIONES:** \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

<b>COMBUSTIBLE</b>		
<b>CANTIDAD</b>		<b>%</b>

**JEFE DE PATRULLA**

## CONCLUSIONES

- Una mayor observancia a los procedimientos de seguridad ocupacional dificulta la sucesión de lesiones y pérdidas de material del personal abordo durante el cumplimiento de sus actividades como Agentes de Policía Marítima.
- Consultar los procedimientos de seguridad ocupacional utilizados por los Agentes de Policía Marítima en la ciudad de Salinas facilitara el control de las embarcaciones menores a utilizarse previo al cumplimiento de cualquier orden de operación.
- Sugerir y proponer procedimientos de seguridad ocupacional mediante una Lista de Chequeo Pre-Zarpe más exigente facilitará el control más estricto de los mismos.

## RECOMENDACIONES

- Verificar las prestaciones que brinda la Lista de Chequeo de Zarpe de Embarcaciones Menores de la Capitanía de Salinas para que mediante una correcta observancia a los procedimientos de seguir que se encuentran detallados en la misma evitar la sucesión de accidentes durante los patrullajes y control de las actividades ilícitas.
- Tomar medidas correctivas conociendo la deficiencia en el cumplimiento de algunos procedimientos de seguridad debido al descuido y al exceso de confianza del personal abordo.
- Mantener operativa las unidades existentes en la Capitanía de Salinas y Estación Guardacostas Fija Salinas pues solo se cuenta con estas para el control de las actividades ilícitas en el mar en la ciudad de Salinas.

## BIBLIOGRAFÍA

1. Armada del Ecuador. (2014). Comando de Guardacostas Ecuador.  
<http://www.armada.mil.ec/fuerza-operativa/coguar/>
2. Armada del Ecuador. (2014). Infantería de Marina Ecuador.  
<http://www.armada.mil.ec/fuerza-operativa/infanteria-de-marina/>
3. Armada del Ecuador (2014) Plan de Seguridad Integral y Protección de los Espacios Acuáticos
4. Asamblea Constituyente (2014) Constitución del Ecuador.
5. Comando de Guardacostas (2009) Código de Policía Marítima.
6. Comando de Guardacostas (2009) Manual Básico de Guardacostas
7. Comando de Guardacostas (2009) Manual de Organización
8. Comando de Guardacostas (2011) Doctrina del Cuerpo de Guardacostas
9. Dirección General de Educación y Doctrina (2011) Manual de Doctrina Básica de la Armada del Ecuador
10. Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (2014) Manual de Procedimientos Operativos Estándar para Capitanías de Puerto
11. Infantería de Marina (2012) Manual de Operaciones Rivereñas
12. Infantería de Marina (2013) Manual Doctrinario de Minimización Global de Riesgos

13. Sebastián Gallardo Romero (2013) Manual de Policía Marítimo de Bolsillo para Miembros de la Armada No Guardacostas
14. Dirección del Sistema Integrado de Seguridad de la Armada (2013) Manual de Seguridad Operacional de las F.F.A.A.