



DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD Y DEFENSA

CARRERA DE LICENCIATURA EN CIENCIAS NAVALES

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

**TEMA: LAS PRINCIPALES VÍCTIMAS DE LA PIRATERÍA EN
LOS ESPACIOS MARÍTIMOS.**

AUTOR: WILSON FABIÁN VELA ABAD

DIRECTORA: ALFG-GC CINTHYA MARIELA BRIONES YEPEZ

CODIRECTOR: MGS. WELINTON MERINO NARVAEZ

SALINAS

2017



DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD Y DEFENSA

CARRERA DE LICENCIATURA EN CIENCIAS NAVALES

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

**TEMA: LAS PRINCIPALES VÍCTIMAS DE LA PIRATERÍA EN
LOS ESPACIOS MARÍTIMOS.**

AUTOR: WILSON FABIÁN VELA ABAD

DIRECTORA: ALFG-GC CINTHYA MARIELA BRIONES YEPEZ

CODIRECTOR: MGS. WELINTON MERINO NARVAEZ

SALINAS

2017



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

Certificación

Certifico que el proyecto de investigación, “**LAS PRINCIPALES VÍCTIMAS DE LA PIRATERÍA EN LOS ESPACIOS MARÍTIMOS**” realizado por el señor Wilson Fabián Vela Abad, ha sido revisado en su totalidad y analizado por el software anti-plagio, el mismo cumple con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas - ESPE, por lo tanto me permito acreditarlo y autorizar para que lo sustente públicamente.

Salinas, 03 de diciembre del 2017

Atentamente,

ALFG-GC CINTHYA MARIELA BRIONES YEPEZ
DIRECTORA



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

Autoría de Responsabilidad

Yo, **WILSON FABIÁN VELA ABAD**, con cédula de ciudadanía N° 0930039474 declaro que este Trabajo de Titulación "**LAS PRINCIPALES VÍCTIMAS DE LA PIRATERÍA EN LOS ESPACIOS MARÍTIMOS**", ha sido desarrollado considerando los métodos de investigación existentes, así como también se ha respetado los derechos intelectuales de terceros registrándose en las citas bibliográficas.

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

Salinas, 03 de diciembre del 2017

WILSON FABIÁN VELA ABAD
C.C. 0930039474



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

Autorización

Yo, **WILSON FABIÁN VELA ABAD**, autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas - ESPE publicar en la biblioteca Virtual de la institución el presente trabajo de titulación "**LAS PRINCIPALES VÍCTIMAS DE LA PIRATERÍA EN LOS ESPACIOS MARÍTIMOS**" cuyo contenido, ideas y criterios son de mi autoría y responsabilidad.

Salinas, 03 de diciembre del 2017

WILSON FABIÁN VELA ABAD
C.C. 0930039474

DEDICATORIA

A mis padres y hermanos que fueron la fortaleza durante estos cuatro años de mi vida y que con su apoyo me motivaron hasta lograr conseguir esta meta, les dedico todo mi trabajo.

AGRADECIMIENTO

El trabajo de investigación es el producto del arduo labor diario. Por eso agradezco a mi directora de carrera a la Srta. ALFG-CG Cinthya Briones Yépez y a el codirector Msc. Welinton Merino Narváez por todos los conocimientos y consejos brindado a lo largo de todos estos meses, con el objetivo de lograr un excelente resultado. A mis profesores por sus inolvidables clases y toda la sabiduría impartida a lo largo de estos cuatro años indispensables para la formación profesional de todos los guardiamarinas.

Índice de contenido

Certificación	iii
Autoría de Responsabilidad	iv
Autorización	v
DEDICATORIA	vi
AGRADECIMIENTO	vii
Tabla de figuras	x
Resumen	xii
Abstract	xiii
Introducción	xiv
Planteamiento del problema	15
Delimitación del objeto de estudio	16
Hipótesis y Variables	16
Hipótesis	16
Variables	16
Justificación	17
Objetivos	17
General	17
Específicos	17
CAPÍTULO I	18
FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	18
Marco Teórico	18
Marco Conceptual	20
Marco Legal	23
CAPÍTULO II	26
MARCO METODOLÓGICO	26

2.3. Alcance o Niveles de la Investigación.....	27
2.9. Procedimiento y análisis de datos.....	29
2.10. ANALISIS DE LOS DATOS OBTENIDOS.....	44
CAPÍTULO III	47
TIPO DE RESULTADO	47
Conclusiones	59
Recomendaciones	60
Bibliografía	61

Índice de tabla

Tabla 1 Robos por días 2015	30
Tabla 2 Horarios de los robos 2015.....	31
Tabla 3 Robo Embarcaciones vs Robo Motores 2015.....	33
Tabla 4 Horario de robo 2016.....	34
Tabla 5 Robo por día 2016	35
Tabla 6 Robo embarcaciones vs motores.....	38
Tabla 7 Horarios de Robos 2017	40
Tabla 8 Robos por días 2017 Enero-October	41
Tabla 9 Robo Embarcaciones vs Motores 2017	43
Tabla 10 Unidades asignadas 2017	50
Tabla 11 Patrullera Guardacostas Oceánica (PGO)	54
Tabla 12 Características Albatros 110.....	55
Tabla 13 Fibra de pesca.....	56
Tabla 14 Comparación Sistema de patrullaje	58

Tabla de figuras

Figura 1: División de Territorio Marítimo en el Ecuador.....	18
Figura 2: Capitania de Salinas	19
Figura 3 Puerto Pesquero de Santa Rosa.....	19
Figura 4 Embarcaciones de fibra con motor fuera de borda	20
Figura 5 Patrullera Guardacostas Oceánica (PGO) Isla Puná.....	20
Figura 6: Patrullera Guardacostas Marítima (PGM).	20
Figura 7: Unidades Albatros.....	21
Figura 8 Estadísticas Robos 2015.....	29
Figura 9 Total de Robos por días 2015	30
Figura 10 Horarios de Robos	31
Figura 11 Robo por millas 2015	32
Figura 12 Robo de Embarcaciones y motores.....	33
Figura 13 Total de robos 2016	34
Figura 14 Robo en los días	35
Figura 15 Total de robos 2016	36
Figura 16 Total de robos por millas náuticas 2016	37
Figura 17 Total de robos de embarcaciones 2016	38
Figura 18 Total de robos de meses 2017	39
Figura 19 Total de robos por horarios 2017	40
Figura 20 Total de robos por días 2017.....	41
Figura 21 Total de robos por millas náuticas 2017	42
Figura 22 Total de robos de embarcaciones y motores 2017	43
Figura 23 Aumento de los robos 2015 - 2017 (Octubre).....	44

Figura 24 Robo de embarcaciones o motores.....	44
Figura 25 Robos de motores 2017	45
Figura 26 Horarios robo de motores 2017	45
Figura 27. Zonas afectadas por la delincuencia	46
Figura 28 Embarcaciones aprendidas 2017	49
Figura 29 Motores recuperados	50
Figura 30 Motores incautados 2017	50
Figura 31 Cronograma de patrullaje.....	51
Figura 32 Zona de patrullaje.	52
Figura 33 Cronograma de patrullaje 2018	53
Figura 34 Patrulla Guardacostas Oceánica.....	54
Figura 35 Albatros 1100.....	55
Figura 36 Fibra de pesca	56

Resumen

El Puerto de Santa Rosa se encuentra ubicado dentro de la parroquia Salinas, provincia de Santa Elena, en este en este lugar se desarrolla la mayor parte de la economía del Cantón de Salinas, el Puerto Pesquero de Santa Rosa está constituido esencialmente por pescadores que se caracterizan por su gran emprendimiento y motivación para salir adelante, pero se ha detectado una problemática, la escases de patrullajes en sectores muy alejados de la costa, esto ha ocasionado el aumento de la delincuencia en esta zona, criminales que asaltan y roban a las personas que viven y trabajan en nuestro espacios marítimos, sustrayendo embarcaciones o motores.

El trabajo de investigación se realizó mediante estadísticas y experiencias de las víctimas que sufren estos constantes atropellos, mediante esto garantizar la seguridad, tranquilidad y confianza de los pescadores artesanales, con la ayuda de todos los medios que estuvieron a nuestro alcance, como son las unidades Guardacostas de la Capitanía de Salinas.

Abstract

The Port of Santa Rosa is located within the parish of Salinas, province of Santa Elena, in this place most of the economy of the Canton of Salinas is developed, the Fishing Port of Santa Rosa is constituted essentially by fishermen who They are characterized by their great entrepreneurship and motivation to get ahead, but a problem has been detected, the increase in piracy in this area, criminals who steal, assault the people who live and work in our maritime spaces, stealing boats or engines.

The research work was carried out through statistics, interviews and experiences of the victims suffering from these constant abuses, thus guaranteeing the security, tranquility and confidence of artisanal fishermen, with the help of all the means available to us, such as the Coastguard units of the Captaincy of Salinas. Trainings to artisanal fishermen, by means of statistical graphs to show them where the danger is greater, as well as the schedules where the delinquents most develop.

Introducción

Los Pescadores Artesanales en la Provincia de Santa Elena, Ecuador. Desarrollan sus actividades de pesca, comercio y producción a diario, generando un incremento en la economía del país, y garantizando un mejor futuro a sus familias, mediante esta noble labor.

La mayoría de los pescadores artesanales del Puerto de Santa Rosa, Santa Elena, Ecuador, se encargan de la ardua labor de pesca artesanal, lamentablemente en la actualidad existen diversos peligros o riesgos a los que se exponen los pescadores artesanales, todos estos males giran alrededor de la delincuencia. Haciendo que sus actividades diarias se vuelve muy “insegura e indecisa”.

El asalto a mano armada de la delincuencia, hace que los pescadores se vean vulnerable a robos de combustible, motores y en los peores de los casos sus embarcaciones. Impidiendo que los pescadores realicen sus actividades normales.

Título: Efectos del patrullaje marítimo en la seguridad de los Pescadores Artesanales del Puerto de Santa Rosa en los Espacios Marítimos.

Planteamiento del problema.

La delincuencia en los puertos de la Provincia de Santa Elena, es originada por los asaltos y robos que sufren los pescadores artesanales en el mar, debido al crecimiento económico que se da en nuestro territorio marítimo, los escasos factores tales como: la ausencia de patrullajes marítimos en varios sectores del perfil costanero han provocado el incremento de la delincuencia sin restricción alguna. Asimismo, el estricto control de las capitanía de puerto, lanchas sin documentación, pescadores que deciden no hablar por miedo al narcotráfico, contrabando de personas, etc. ha repercutido en gran medida al aumento de las diferentes actividades ilícitas que representan un alto grado de afectación al territorio marítimo.

Las actividades ilícitas por parte de los delincuentes afecta a todo el territorio marítimo del Ecuador, y los pescadores artesanales del puerto de Santa Rosa, no son la excepción, debido a la falta de patrullaje en zonas que se encuentran muy alejadas de la costa, debido a la autonomía de las unidades rápidas como las Albatros o lanchas guardacostas, que resguardan las actividades pesqueras en el puerto de Santa Rosa ¿Cómo afecta la falta de patrullaje marítimo a los pescadores artesanales en el Puerto de Santa Rosa en alta mar?

Es una realidad que los Espacios Marítimos del Ecuador son 5 veces más que nuestra parte continental, lo que dificulta mantener un eficiente control con patrullajes por falta de unidades, recurso y personal, por lo que los pescadores artesanales del Puerto de Santa Rosa sufren robos y asaltos en todo horario, a la luz del día o en la noche, violentando la tranquilidad de las personas, por consiguiente se requiere un incremento del patrullaje que permita lograr la armonía y bienestar de todos los pobladores de este sector afectado por la delincuencia.

Delimitación del objeto de estudio

Área de conocimiento	:	Seguridad y Defensa-Servicio
Subárea de conocimiento	:	Servicios de Seguridad
Campo	:	Control de área marítima
Aspecto	:	La seguridad marítima de los pescadores artesanales de la Provincia de Santa Elena.
Contexto temporal	:	Periodos de actividades pesqueras, 2017
Contexto espacial	:	Puerto de Santa Rosa, Provincia de Santa Elena, Ecuador.

Hipótesis y Variables**Hipótesis**

El incremento de patrullaje influirá positivamente en la seguridad de nuestro territorio marítimo y disminución de la delincuencia que afecta a los pescadores artesanales del Puerto de Santa Rosa.

Variables

Variable independiente: El Patrullaje marítimo.

Variable dependiente: delincuencia

Justificación

Una de las mayores fuentes de ingresos económicos de nuestro país se desarrolla en el mar, y es meritorio identificar las consecuencias que produce a las personas que son víctimas de la delincuencia en nuestro mar ecuatoriano, que en este caso se ha limitado a la Provincia de Santa Elena, Ecuador. El tema de investigación contribuye a brindar mayor protección de las personas que viven y trabajan en el mar, enfocado a la misión de la Armada del Ecuador. El estudio del proyecto de investigación servirá para disminuir el índice delictivo en las zonas más afectadas, que las víctimas sientan seguridad al momento de laborar, he incrementar la defensa de la soberanía.

Objetivos

General.

- Contribuir en la disminuir del índice de la delincuencia común, mediante un plan de patrullaje, que garantice mejorar la seguridad de los pescadores artesanales del puerto de Santa Rosa, en el territorio marítimo.

Específicos

- Realizar un análisis de los delitos marítimos más comunes que afectan a los pescadores artesanales del puerto de Santa Rosa mediante los reportes obtenidos en la Capitanía de Salinas, en los últimos 2 años.
- Determinar la eficiencia y limitaciones que posee el sistema de patrullaje actual, a través de la utilización de los diferentes tipos de instrumentos de recolección de datos.
- Proponer un plan de patrullaje que disminuya el tiempo de respuesta de las unidades guardacostas, para mejorar la seguridad marítima de los pescadores artesanales del Puerto de Santa Rosa.

CAPÍTULO I

FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

Marco Teórico

1.1. Territorio Marítimo. El Territorio Marítimo están conformado de la siguiente manera: Aguas interiores, Mar Territorial (12MN), Zona Contigua (12MN), Zona Económica Exclusiva (188MN).

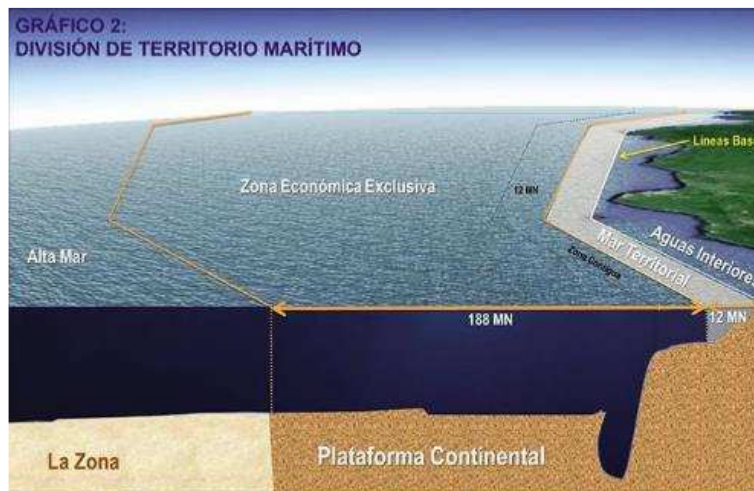


Figura 1: División de Territorio Marítimo en el Ecuador

1.2. COMANDO DE GUARDACOSTAS (COGUAR). El Comando de Guardacostas es un órgano operativo que se encarga de controlar el ámbito marítimo, teniendo como principal función cautelar el cumplimiento de las leyes y reglamentos nacionales, los diferentes convenios internacionales que siempre estarán enfocados con la seguridad de las personas que trabajan en el mar. Neutraliza las actividades ilícitas, precautela el cuidado del medio ambiente marino-costero. Su puerto base se encuentra ubicado en la ciudad de Guayaquil. (ARMADA DEL ECUADOR, 2017)

1.3. CAPITANÍA DE SALINAS (CAPSAL). La Capitanía de Salinas está ubicada frente al Malecón de Salinas en la calle Maldonado López Pazmiño y Av. El Malecón. Posee cuatro retenes navales: Palmar, Anconcito, Chanduy, Santa Rosa



Figura 2: Capitania de Salinas

Fuente: Diario el telegrafo

1.4. Puerto Pesquero de Santa Rosa. Es el mayor puerto pesquero-artesanal de la Provincia de Santa Elena, en este lugar se desarrolla la mayor economía del Cantón de Salinas, el Puerto Pesquero de Santa Rosa está constituido esencialmente por pescadores que se caracterizan por su gran emprendimiento. El Puerto de Santa Rosa es reconocido a nivel mundial como el mayor comerciante y exportador de mariscos a los diferentes países de Europa y Norte América. Entre las especies más comercializadas están: Albacora, Corvina, Dorado, Pez Espada.



Figura 3 Puerto Pesquero de Santa Rosa

Marco Conceptual

1.5. Embarcación de fibra con motor fuera de borda. Su eslora está entre los 8 y 12 metros, poseen un motor fuera de borda. Por lo general llevan artes de pesca son redes o trasmallos y espinel. Siempre trabajan 3 personas.

Es construido utilizando moldes con material resinoso y fibra de vidrio, tiene una alta capacidad de desplazamiento, carece de cubierta y cerca de la popa existe una pequeña bodega (vivero).



Figura 4 Embarcaciones de fibra con motor fuera de borda

1.6. Patrullera Guardacostas Oceánica (PGO). Tiene una autonomía de 15 días navegando, posee una eslora de 50 metros y una manga de 9.41 metros.



Figura 5 Patrullera Guardacostas Oceánica (PGO) Isla Puná.

1.7. Patrullera Guardacostas Marítima (PGM). Tiene una autonomía de 5 días navegando, posee una eslora de 25.24 metros y una manga de 5.35 metros.



Figura 6: Patrullera Guardacostas Marítima (PGM).

1.8. Unidades Albatros. Es un patrullero guardacostas costero con un tiempo máximo de navegación de 4 horas, posee una eslora de 11 metros y una manga de 3.2 metros.



Figura 7: Unidades Albatros.

1.9. Autoridad. Órgano del Estado facultado para el ejercicio del control de las actividades en el mar territorial, aguas interiores y sistemas fluviales de la República. (Armada del Ecuador, 2012)

1.10. Jurisdicción. La jurisdicción, esto es, el poder de administrar justicia, consiste en la potestad pública de juzgar y hacer ejecutar lo juzgado en una materia determinada, potestad que corresponde a los tribunales y jueces establecidos por las leyes. (Gutierrez, 2014)

1.11. Competencia. 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.

1.12. Cóndor Sky. Es un dispositivo empleado al rastreo satelital, creado para conocer la ubicación de algún medio de transporte o mercadería, se usa en caso de emergencia.

1.13. Detención. Medida cautelar que ejecuta la Autoridad en casos de delitos flagrantes, y/o Contravenciones marítimas o de policía. Según el ART. 164 del Código de Procedimiento Penal Común se refiere al término Detención de la siguiente manera. Con el objeto de investigar un delito de acción pública, a pedido del Fiscal, el juez competente podrá ordenar la detención de una persona contra la cual haya presunciones de responsabilidad. (Ministerio de Justicia, 2014)

1.14. Capitán de puerto. Autoridad Marítima, Juez de Contravenciones comunes y marítimas. (Codigo organico integral penal, 2008)

1.15. Agente de Policía Marítimo. Representante de la Autoridad Marítima Naval. (COGUAR, 2012)

1.16. Infracciones. Actos o hechos ilícitos, fuera de la Ley, se dividen en delitos y contravenciones. (Armada del Ecuador, 2012)

1.17. Radio de acción. Punto más alejado hasta dónde puede llegar una embarcación.

Marco Legal

1.18. Asamblea Nacional 2010. La normativa nacional en la República del Ecuador, se enmarca en primer orden bajo el fundamento legal de la Carta Magna, la cual constituye la fuente de autoridad jurídica que sustenta la existencia de este país y de su gobierno en sí y a través de la cual se establece que el estado ecuatoriano es el encargado directo de regular las actividades de transporte marítimo y fluvial dentro del territorio nacional. (Asamblea Nacional, 2010)

1.19. Ley de pesca y desarrollo pesquero. Art. 21.- La pesca puede ser:

Artesanal, cuando la realizan pescadores independientes u organizados en cooperativas o asociaciones, que hacen de la pesca su medio habitual de vida o la destinan a su consumo doméstico, utilizando artes manuales menores y pequeñas embarcaciones. (Ley de pesca y desarrollo pesquero)

De la pesca artesanal. Art. 22.- La pesca artesanal está reservada exclusivamente a los pescadores nacionales. (Ley de pesca y desarrollo pesquero)

Art. 23.- El Ministerio del ramo a través de la Subsecretaría de Recursos Pesqueros, propiciará la organización de los pescadores artesanos en cooperativas u otras asociaciones que les permitan gozar de la asistencia técnica, crediticia y demás beneficios legales. El Ministerio de Bienestar Social aprobará, previo informe favorable de la Dirección General de Pesca, los estatutos de las cooperativas u otras asociaciones pesqueras, artesanales, y comunicará el particular al Ministerio del ramo.

Notas: - La Subsecretaría de Recursos Pesqueros pasa a ser dependencia del Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca, por medio del Decreto No. 7 (R.O. 36, 8-III-2007). (Ley de pesca y desarrollo pesquero)

1.20. Código de Policía Marítimo. Por su parte el Código de Policía Marítima en relación a este tema establece:

Art. 37.- En caso de delito cometido a bordo de una nave surta en el fondeadero, en los muelles, en los desembarcaderos o en las playas, el capitán de puerto mandar a capturar al delincuente y lo pondrá a disposición del juez del crimen.

Si el delito ocurriere en un buque extranjero, el capitán de puerto, previa notificación hecha al capitán de la nave, capturará y desembarcará al indiciado de la nave. (Codigo de Policia Maritima)

Art. 147.- Nadie podrá ejercer en la Republica ninguna profesión o actividad marítima si no se hubiere inscrito en los registros correspondientes de la respectiva capitanía de puerto, obteniendo el certificado de su registro (matricula). En consecuencia, no podrán embarcarse en ninguna nave nacional ni extranjera, para ejercer su profesión, los capitanes, pilotos, ingenieros, patrones, cirujanos, radiotelegrafistas, contadores, mecánicos, maquinistas, sobrecargos, contra maestres, carpinteros, timoneles, marineros, fogoneros, cocineros, ni ejercer sus actividades, los pescadores, buzos, carpinteros navales, mecánicos y herreros de maestranzas, sin haber previamente cumplido el requisito que este articulo les impone. (Codigo de Policia Maritima)

Art. 156.- Los capitanes, pilotos y patrones no pueden embarcar ni desembarcar a ningún individuo de la tripulación, sin previo conocimiento del capitán de puerto. Se prohíben el embarque de menores sin la autorización de sus padres o guardadores, el de individuos que no estuvieren matriculados y el de desertores. Ningún tripulante puede ser desembarcado, sin que el capitán de la nave le pague su remuneración y le dé la papeleta de desembarque, visada en la capitanía de puerto. El incumplimiento de cualquiera de estos requisitos será penado con multa de diez a cien sucres, que pagará el capitán infractor, sin perjuicio de las demás indemnizaciones previstas en el Código Civil y en el de Trabajo. (Codigo de Policia Maritima)

Art. 301.- En los buques ecuatorianos, ningún pasajero podrá llevar armas de fuego y el que las tuviere, deberá encargarlas al capitán hasta el momento de su desembarco. (Codigo de Policia Maritima)

1.21. Código orgánico penal integral. Artículo 189.- Robo.- La persona que mediante amenazas o violencias sustraiga o se apodere de cosa mueble ajena, sea que la violencia tenga lugar antes del acto para facilitararlo, en el momento de cometerlo o después de cometido para procurar impunidad, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a siete años. (Ministerio de Justicia, 2014)

Artículo 202.- Receptación.- La persona que oculte, custodie, guarde, transporte, venda o transfiera la tenencia, en todo o en parte, de bienes muebles, cosas o semovientes conociendo que son producto de hurto, robo o abigeato o sin contar con los documentos o contratos que justifiquen su titularidad o tenencia, será sancionada con pena privativa de libertad de seis meses a dos años. (codigo integral organico penal)

Artículo 369.- Delincuencia Organizada.- La persona que mediante acuerdo o concertación forme un grupo estructurado de dos o más personas que, de forma permanente o reiterada, financien de cualquier forma, ejerzan el mando o dirección o planifiquen las actividades de una organización delictiva, con el propósito de cometer uno o más delitos sancionados con pena privativa de libertad de más de cinco años, que tenga como objetivo final la obtención de beneficios económicos u otros de orden material, será sancionada con pena privativa de libertad de siete a diez años. (Ministerio de Justicia, 2014)

Artículo 264.- Almacenamiento, transporte, envasado, comercialización o distribución ilegal o mal uso de productos derivados de hidrocarburos, gas licuado de petróleo o biocombustibles.- La persona que sin la debida autorización, almacene, transporte, envase, comercialice o distribuya productos hidrocarburíferos o sus derivados, incluido el gas licuado de petróleo y biocombustibles o estando autorizada, lo desvíe a un segmento distinto, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años. Las personas que utilicen derivados de hidrocarburos, incluido el gas licuado de petróleo y biocombustibles, en actividades distintas a las permitidas expresamente por la Ley o autoridad competente, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años. (Ministerio de Justicia, 2014)

Artículo 361.- Armas de fuego, municiones y explosivos no autorizados.- La persona que fabrique, suministre, adquiera, comercialice o transporte, sin la autorización correspondiente, armas de fuego, sus partes o piezas, municiones, explosivos, accesorios o materias destinadas a su fabricación, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años. (Ministerio de Justicia, 2014)

CAPÍTULO II

MARCO METODOLÓGICO

2.1. Modalidad de la Investigación. La modalidad de la Investigación se fundamenta en la documental bibliográfica, nos apoyamos de fuentes muy confiables. Las estadísticas fueron proporcionadas por parte de la Capitanía de Salinas, seguido de un análisis, el estudio del problema se profundizo hacia las zonas más afectadas, horarios y frecuencias de los robos.

2.2. Enfoque o tipo de investigación. Enfoque cuantitativo. El mismo va específicamente orientado a medir fenómenos, para lo cual es menester realizar varias estadísticas, las mismas que permiten llegar a la comprobación de aquella hipótesis planteada en este trabajo de investigación. Es importante recalcar que varios son los procesos que hay que poner en práctica para lograr la realización de este enfoque, y son precisamente tres, los que forman parte y se caracterizan por tener establecido un orden cronológico, así se tiene: deductivo, secuencial y realizando en una realidad objetiva. Con la elaboración de este enfoque se conseguirá muchos beneficios, los cuales permiten al investigador llegar a la verdad y es precisamente al momento de desarrollar el tema de investigación; así como también la hora de adquirir los resultados y fundamentalmente mediante la precisión al momento de realizar nuestro estudio.

Descriptivo. El mismo va dirigido a describir las tendencias, sean estas de una población o a su vez de varios grupos; los mismos que estén encargados de facilitar el objeto de investigación. Es importante recalcar que con este tipo de investigación se puede analizar los diferentes tipos de problemas, sean estos sociales o culturales en un espacio geográfico determinado; así por ejemplo la provincia de Santa Elena, perteneciente a Ecuador. Los resultados serán presentados, tanto en frecuencias como también promedios; siendo importante mencionar que esto va específicamente de la mano con el enfoque cuantitativo.

2.3. Alcance o Niveles de la Investigación. El nivel de investigación es descriptivo debido a que se puntualiza varios fenómenos sociales, los mismos que afectan a los pobladores de la provincia de Santa Elena y precisamente se ha reunido mucha información; la cual tiene íntima relación con la piratería, basándose específicamente en aquellas personas que son más perjudicadas por estos actos delictivos.

El alcance de este trabajo de titulación es descriptivo y se enfocara precisamente en el territorio marítimo de la provincia de Santa Elena, perteneciente al país de Ecuador; por medio de la información tomada desde la capitanía del puerto de Salinas y de primera mano con las personas involucradas en las actividades marítimas.

2.4. Diseño de la Investigación. El diseño de la Investigación es no experimental, pues no se modificará de forma intencional las variables independientes. Para ver su efecto sobre las diferentes variables, se observara fenómenos ya existentes; de la misma manera se procederá a la investigación de cómo se desarrollan, para posteriormente del respectivo estudio poder analizarlas y más aún establecer las posibles soluciones, sean estas inmediatas o a de largo plazo, sin influir en dichos comportamientos. En los diferentes estudios el enfoque será, tanto en estadísticas como en censos de los diferentes robos y extorciones que sufren las víctimas de la piratería en la provincia de Santa Elena, país de Ecuador.

La investigación no experimental es de tipo longitudinal, dentro de la cual se analizaran cambios a través del tiempo dentro de las poblaciones rurales, por medio de las varias estadísticas. Siendo importante recalcar que mediante este proceso se podrá comprobar el incremento o decremento de la piratería en las diferentes áreas afectadas en la península de Santa Elena.

2.5. Población y Muestra. El estudio del presente trabajo de titulación será a las personas que viven en la Provincia de Santa Elena, a quienes irán orientadas las investigaciones; para mejorar tanto las condiciones, como seguridad y la protección en cuenta a sus actividades marítimas en la Península de Santa Elena. De acuerdo al censo del año 2001, el total de la población de los cantones de Santa Elena, Salinas y La Libertad era de aproximadamente 238.889 habitantes; ya para el censo del 2010 la población de la provincia de Santa Elena aumento con una cifra a

308.693, teniendo en el actual 2017 un aumento de la población de aproximadamente 6,73%; considerando desde el año 2010 hasta el 2017. En la actualidad existe un aproximado de 7699 personas que viven de la pesca-artesanal según datos del Ministerio de Agricultura y Ganadería.

$$n = \frac{(N)(p)(q)(z^2)}{(N - 1)e^2 + k^2pq}$$

$$n = \frac{1.65^2(0.5)(0.5)(7699)}{0.10^2(7699 - 1) + 1.65^2(0.5)(0.5)}$$

$$n = 67 \text{ Personas}$$

2.6. Técnicas de Recolección de Datos. La Capitanía de Salinas nos facilitó información y estadísticas provenientes del 2015 hasta el actual año, se consiguió recopilar la información de los puntos más críticos y vulnerables; así como también se logró aplicar a las víctimas que sufren mayor robo y extorción de los diferentes actos ilícitos, como parte importante para llevar a cabo el presente trabajo de investigación.

2.7. Instrumentos de recolección de datos. La técnica documental para la adquisición de datos, se utilizó diferentes instrumentos, como el registro de anécdotas de los pobladores que afrontan a diario con esta problemática

Observación. Un estudio para explorar el impacto que tienen la piratería sobre el desarrollo de los pobladores que viven del mar en la Península de Santa Elena.

2.8. Validez y Confiabilidad de Instrumentos para la Recolección de datos. Los datos analizados y estudiados fueron proporcionados por la capitanía de salinas, aquí se pudo verificar las incidencias de los años 2015, 2016 y 2017 en lo que se debe a los diferentes tipos de robos, así como las horas y los días donde más se lleva a cabo estos asaltos.

2.9. Procedimiento y análisis de datos

ANÁLISIS DE LOS ROBOS EN EL AÑO 2015

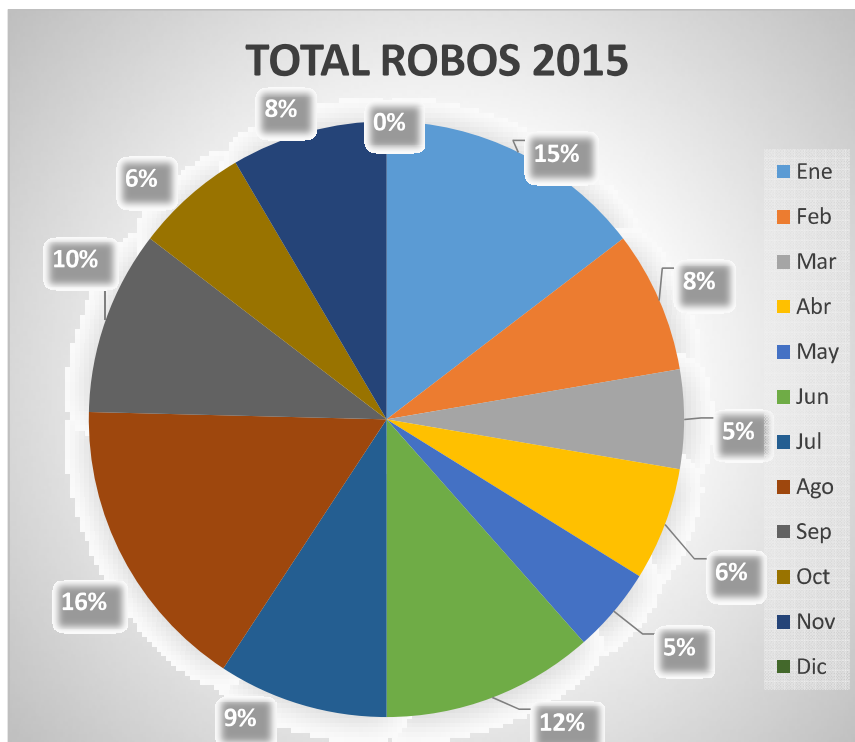


Figura 8 Estadísticas Robos 2015

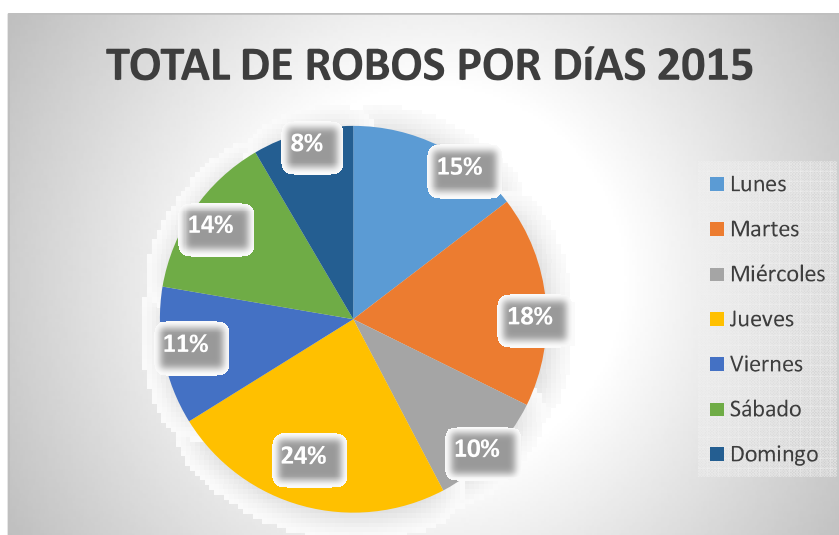
Fuente Capitanía de Salinas

Elaborado por Wilson Fabian Vela Abad

La información recopilada por parte de la Capitanía de Salinas en el año 2015. Indica los diferentes asaltos que han sufrido los pescadores artesanales en dicho período, dando al mes de Agosto como el momento más crítico en aquel año, con 21 denuncias por parte de los Pescadores-Artesanales.

Tabla 1 Robos por días 2015

	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL
CANTIDAD	19	23	13	31	15	18	11	130
%	15%	18%	10%	24%	11%	14%	8%	100%

**Figura 9** Total de Robos por días 2015

Fuente Capitanía de Salinas

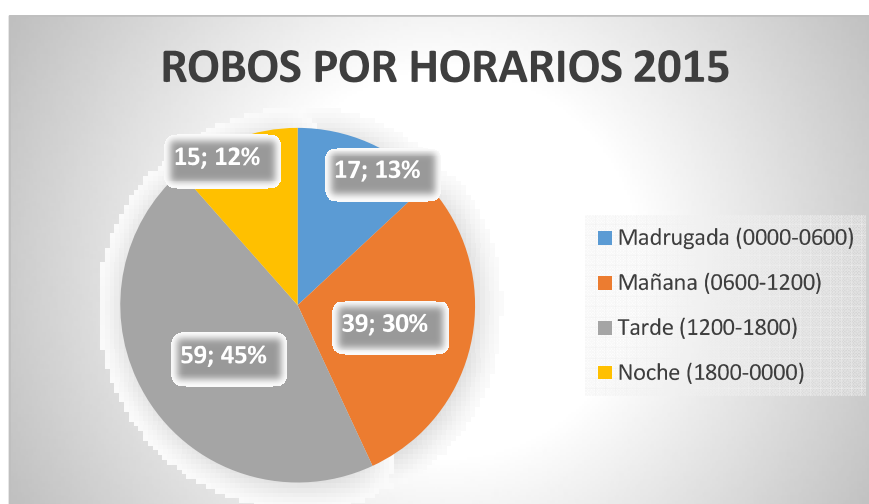
Elaborado por Wilson Fabián Vela Abad

Se puede observar que los robos en el año 2015 son de 130 casos, se analizó los días de las semanas, para poder comprobar que días son los más críticos. Las estadísticas indican lo siguiente:

Los días lunes representan el 15% de todos los robos de dicho año con 19 denuncias. El día martes se registra el 18% de los robos, siendo este el segundo día con más asaltos en dicho año, con un total de 23 casos de robos. El 10% de los robos se realizan los días miércoles con 13 denuncias registradas. Los días jueves se registran la más alta tasa de delincuencia en dicho año con 31 denuncias, esto representa el 24% del robo del 2015. El viernes se registran 15 casos de robos esto equivale al 11% de denuncias por parte de los Pescadores-Artesanales. Los días sábados el índice es de 18 robos con un 14% de denuncias, el día domingo es el punto más bajo del 2015 con 11 casos de robos esto equivale al 8% de asaltos en el 2015.

Tabla 2 Horarios de los robos 2015

	0000-0600	0600-1200	1200-1800	1800-0000	TOTAL
CANTIDAD	17	39	59	15	130
%	13%	30%	45%	12%	100%

**Figura 10** Horarios de Robos

Fuente Capitanía de Salinas

Elaborado por Wilson Fabián Vela Abad

Las estadísticas proporcionadas por la Capitanía de Salinas, nos indican los siguientes resultados con respecto a los horarios donde la delincuencia ataca con más frecuencia: En los horarios de 0000 a 0600 la piratería realizó diferentes asaltos en un 13% registrando un total de 17 denuncias, en la jornada de 0600 a 1200 se llevaron a cabo un total de 39 robos a los pescadores artesanales, esto representa el 30% de todos los robos del 2015. En el año 2015 el mayor índice de robos, ya sea de motores o embarcaciones se las realizó en los horarios de la tarde de 1200 a 1800, esto representa el 45% de todos los robos del mencionado año, con 59 denuncias por robo.

En los horarios de 1800 a 0000 se registra la menor cantidad de robos por parte de la delincuencia con un total 15 denuncias, esto representa el 12% de todo el año 2015.

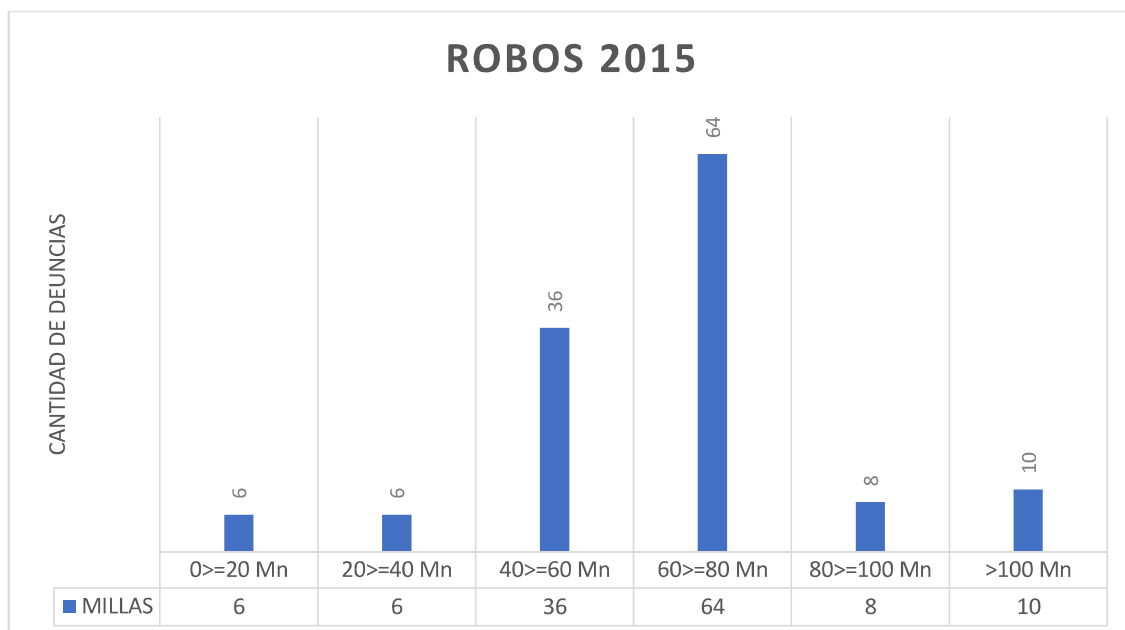


Figura 11 Robo por millas 2015

Fuente Capitanía de Salinas

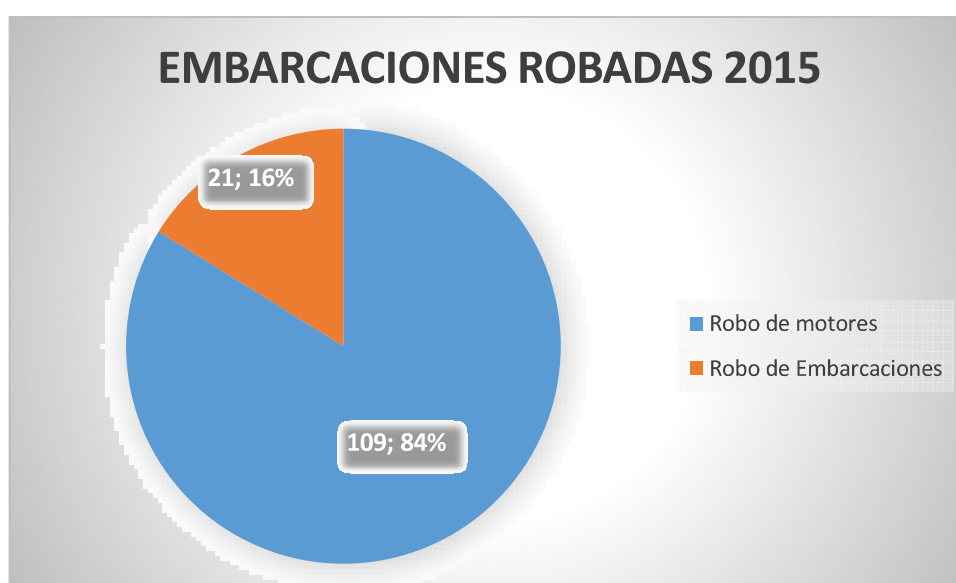
Elaborado por Wilson Fabián Vela Abad

La Capitanía de Salinas en el año 2015 reporto un total de 130 casos de robos, pero la mayoría de estos asaltos se efectuaron entre 60 a 80 millas náuticas de distancia, con 64 casos de robos denunciados. El segundo puesto es entre 40 a 60 millas náuticas, con 36 casos de asaltos por parte de los delincuentes. En la distancias de 80 a 100 millas se receptaron 8 denuncias de robos. En dicho año a más de 100 millas se registraron 10 asaltos.

Por otro lado entre 0 a 20 millas solo se registraron 6 casos de robos, lo mismo sucede entre 20 a 40 millas el índice de asaltos es de 6 denuncias por parte de los pescadores artesanales.

Tabla 3 Robo Embarcaciones vs Robo Motores 2015

	CANTIDAD	PORCENTAJE
ROBO MOTORES	109	84%
ROBO EMBARCACIONES	21	16%
TOTALES	130	100%

**Figura 12** Robo de Embarcaciones y motores

Fuente Capitanía de Salinas

Elaborado por Wilson Fabián Vela Abad

Las diferentes denuncias por parte de los pescadores artesanales, indican lo siguiente:

Del 100% de los robos que se presentaron en el año 2015. El 84% fue netamente sustracción de motores, esto equivale a 109 denuncias por parte de las víctimas.

EL 16% DE LAS DENUNCIAS DEL 2015, INDICA QUE HUBO 21 ROBOS DE EMBARCACIONES POR PARTE DE LA DELINCUENCIA.

ANÁLISIS DE LOS ROBOS EN EL AÑO 2016

Tabla 4 Horario de robo 2016

	0000-0600	0600-1200	1200-1800	1800-0000	TOTAL
CANTIDAD	18	32	57	25	132
%	14%	24%	43%	19%	100%

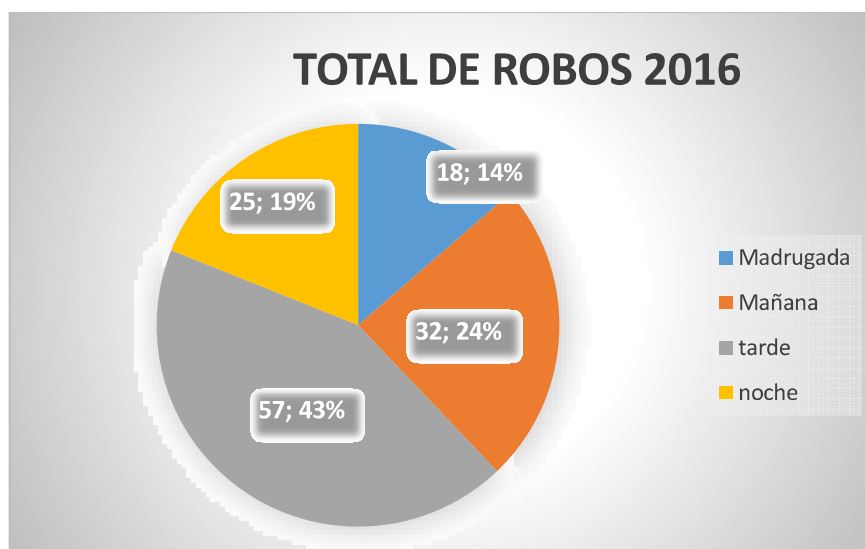


Figura 13 Total de robos 2016

Fuente Capitanía de Salinas

Elaborado por Wilson Fabián Vela Abad

De acuerdo a la información facilitada por parte de la Capitanía de Salinas, se ha podido analizar la frecuencia así como también los momentos más críticos donde la delincuencia somete a los pescadores artesanales pertenecientes a la Provincia de Santa Elena, estas estadísticas datan del año 2016, se ha podido verificar que hay 132 robos, se ha comprobado que la tarde es el momento donde los delincuentes más han atacado, siendo de 1200 a 1800 la hora donde los delincuentes substraen los bienes de los pescadores artesanales. El 43% de los robos fueron en horarios vespertino, con 57 denuncias. En los horarios de la mañana de 0600 a 1200 se registraron 32 casos de robos, esto equivale al 24% de todas las denuncias del 2016.

Tabla 5 Robo por día 2016

	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL
CANTIDAD	8	16	31	15	30	24	8	132
%	6%	12%	23%	11%	23%	18%	6%	100%

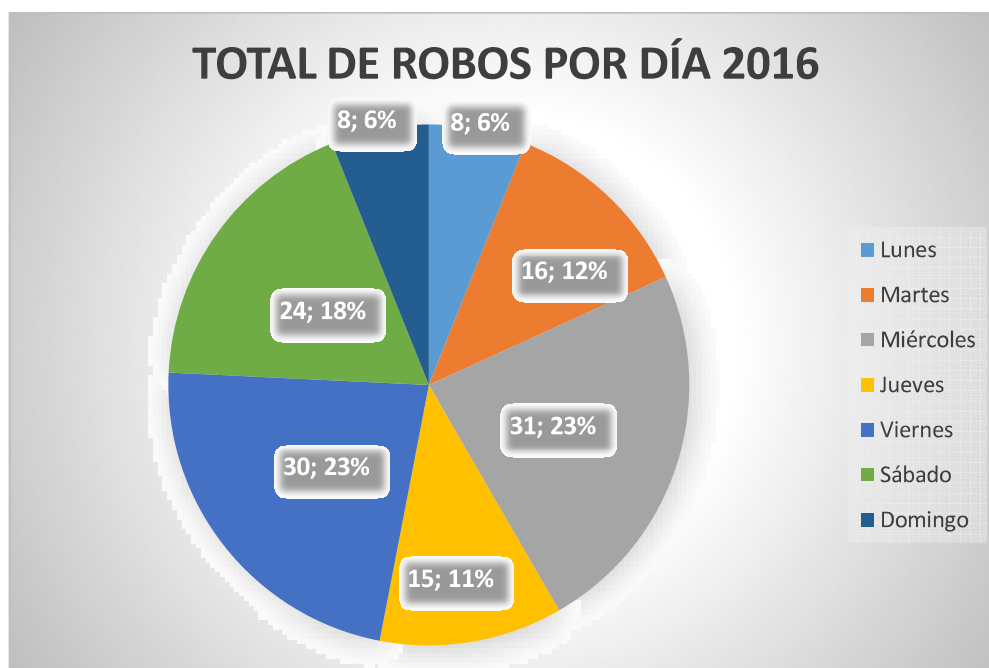


Figura 14 Robo en los días

Fuente Capitanía de Salinas

Elaborado por Wilson Fabián Vela Abad

Mediante información proporcionada por la Capitanía de Salinas se ha podido reconocer que el índice de robos por día en lo que respecta al año 2016, varía en el septenario, así tenemos el día miércoles (color verde) con un 23% que representa un total de 31 casos, seguido del día viernes (color celeste) con un 23% representando un total de 30 casos, siendo estos 2 días con mayor registro de casos, se continúa con el día sábado (color naranja) con un 18% que representa alrededor de 24 casos, el día martes (color rojo) con un 12% representando 16 casos, posterior se evidencia un 11% equivalente a 15 casos en lo que respecta al día jueves (color morado), mientras que en lo que respecta a los días lunes y domingo (azul, celeste, respectivamente) tenemos un total de robos del 12% que representa un total de 16 actos delictivos.

TOTAL DE ROBOS POR MESES 2016

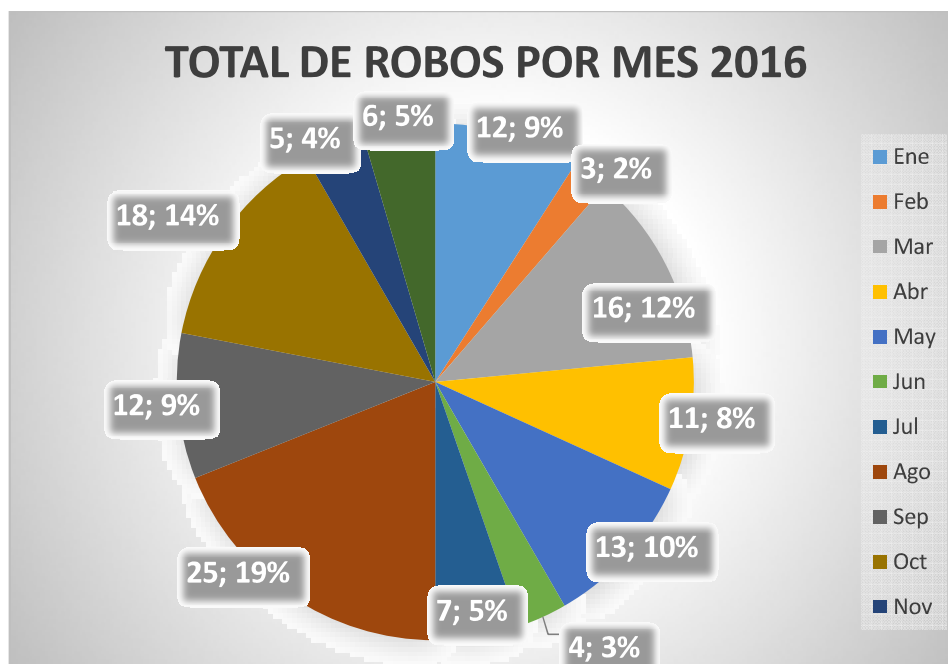


Figura 15 Total de robos 2016

Fuente Capitanía de Salinas

Elaborado por Wilson Fabián Vela Abad

Haciendo énfasis a la información proporcionada por la Capitanía de Salinas se ha podido evidenciar que el índice del total de robos por mes en lo que respecta al año 2016, tiene mayor realce en Agosto (color rojo claro) con un 19% que representa un total de 25 casos, seguido del mes de Octubre (color morado claro) con un 14% representando un total de 18 casos, siendo estos 2 meses en lo que se representa mayor registro de casos en cuanto a actos delictivos, continuando con Marzo (color verde oscuro) con un 12% que representa alrededor de 16 casos, Mayo (color celeste bajo) con un 10% representando 13 casos, posterior se evidencia un 18% equivalente a 24 casos en lo que respecta a los meses de Enero y Septiembre (color azul y verde claro respectivamente), mientras que en lo que respecta a los meses de Diciembre y Julio un 10% que representa un total de 13 casos (azul claro, naranja claro respectivamente), para el mes de Noviembre (celeste claro) se presentó un 4% que representa un total de 5 casos, mientras que en Junio y Febrero se registró un 3 y 2% que representan 4 y 3 casos de actos delictivos, respectivamente.

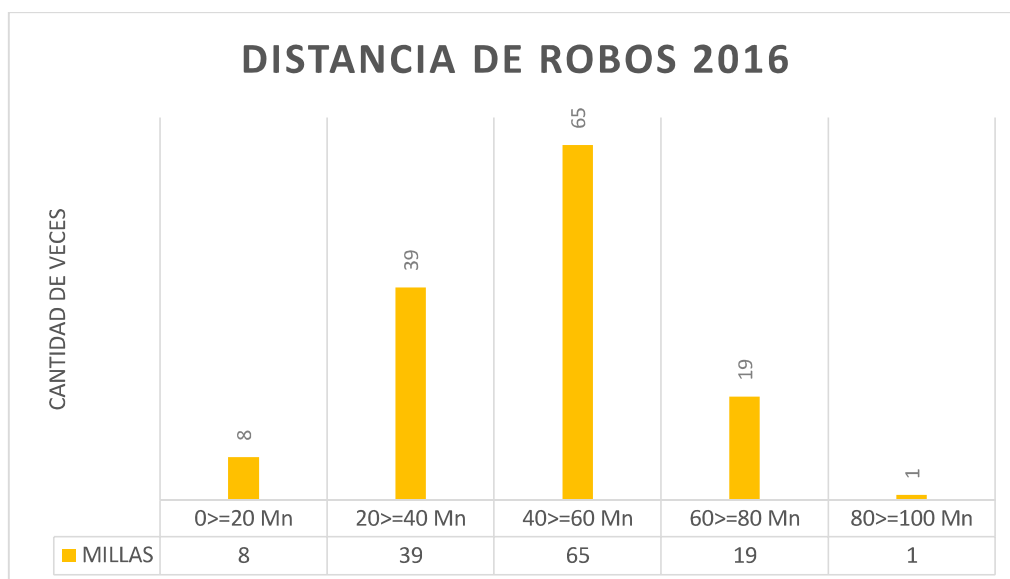


Figura 16 Total de robos por millas náuticas 2016

Fuente Capitanía de Salinas

Elaborado por Wilson Fabián Vela Abad

La Capitanía de Salinas en el año 2016 reporto un total de 132 casos de robos, pero la mayoría de estos asaltos se efectuaron entre 40 a 60 millas náuticas de distancia, con 65 casos de robos. El segundo puesto es entre 20 a 40 millas náuticas, con 39 casos de asaltos por parte de los delincuentes. En la distancias de 60 a 80 millas se receptaron 19 denuncias de robos. En aquel año se registró 1 caso de robo a 80 millas náuticas. Por otro lado entre 0 a 20 millas solo se registraron 8 casos de robos.

Tabla 6 Robo embarcaciones vs motores

	CANTIDAD	PORCENTAJE
ROBO MOTORES	104	79%
ROBO EMBARCACIONES	28	21%
TOTALES	132	100%

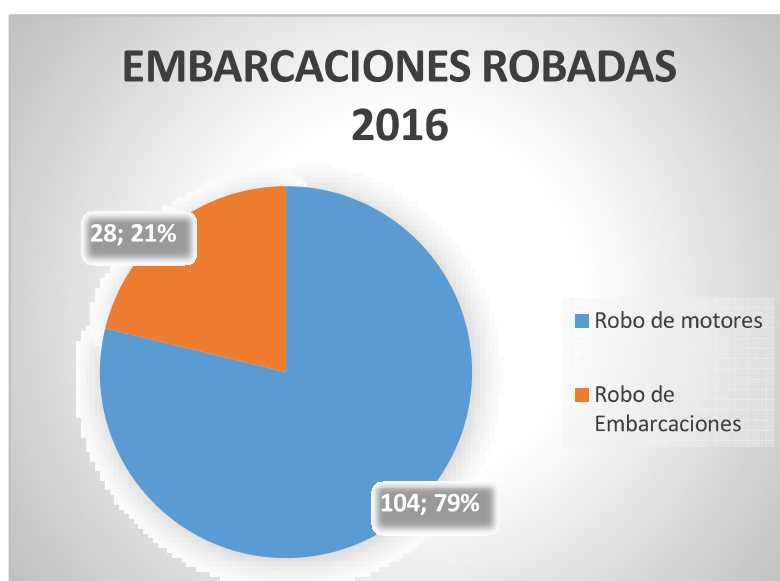


Figura 17 Total de robos de embarcaciones 2016

Fuente Capitanía de Salinas

Elaborado por Wilson Fabián Vela Abad

Las diferentes denuncias por parte de los pescadores artesanales, indican lo siguiente:

Del 100% de los robos que se presentaron en el año 2016. El 79% fue netamente sustracción de motores, esto equivale a 104 denuncias por parte de las víctimas.

El 21% de las denuncias del 2016, indica que hubo 28 robos de embarcaciones por parte de la delincuencia.

ANÁLISIS ACTUAL DE LOS ROBOS EN EL AÑO 2017

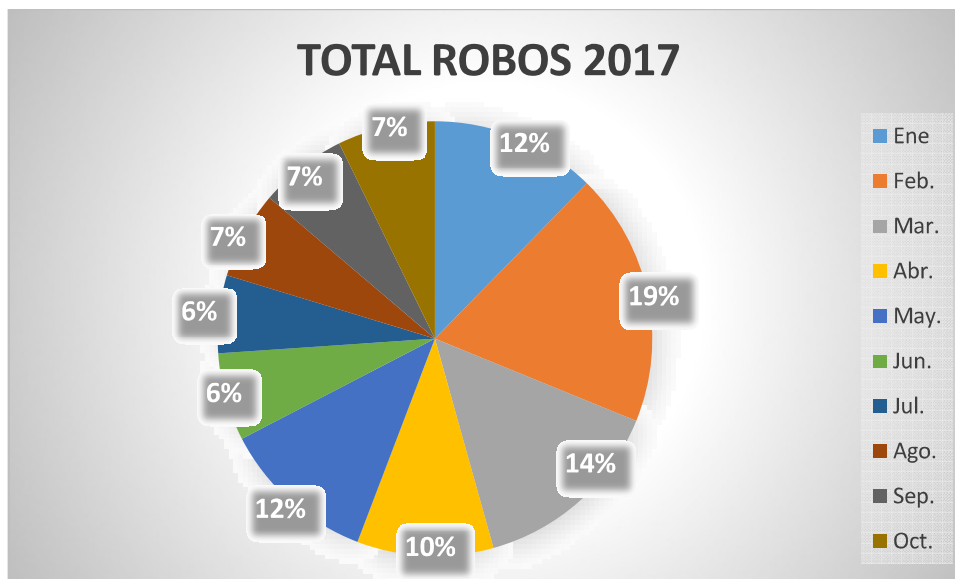


Figura 18 Total de robos de meses 2017

Fuente Capitanía de Salinas

Elaborado por Wilson Fabián Vela Abad

Mediante la obtención de datos proporcionados por la Capitanía de Salinas se ha podido determinar el índice de robos en lo que respecta al periodo Enero-Agosto correspondiente al 2017, de lo cual se obtuvo un 21% en lo que respecta al mes de Febrero (Rojo), seguido del 17% con relación al mes de Marzo (color verde), mientras que el 16 y 14% representan a Mayo y Enero respectivamente, con respecto a los actos delictivos registrados en este periodo. Los meses de Junio y Agosto se registraron un 7% en ambos meses, en el mes de Julio la delincuencia fue de 6%.

Tabla 7 Horarios de Robos 2017

	0000-0600	0600-1200	1200-1800	1800-0000	TOTAL
CANTIDAD	21	32	45	30	138
%	16%	25%	35%	24%	100%

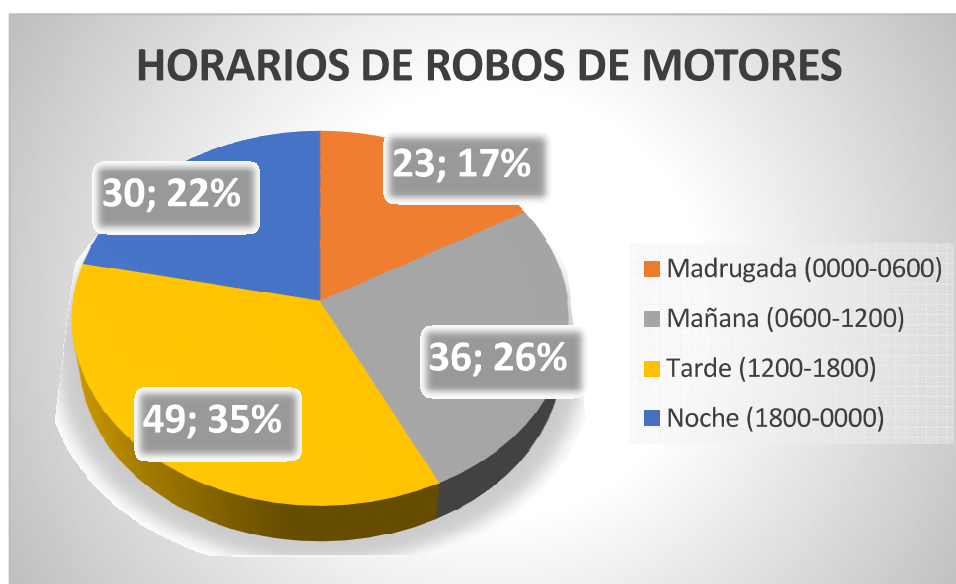


Figura 19 Total de robos por horarios 2017

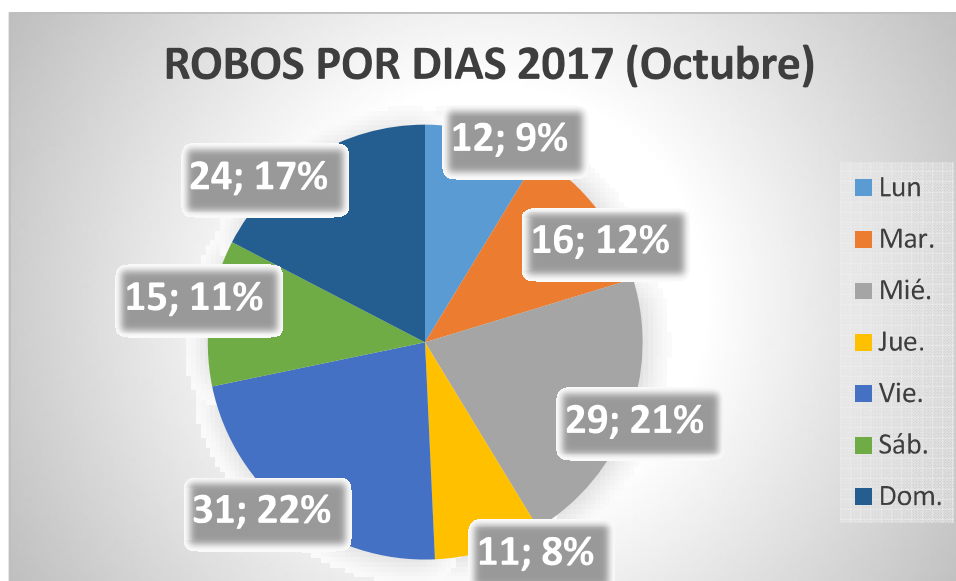
Fuente Capitanía de Salinas

Elaborado por Wilson Fabián Vela Abad

Mediante la obtención de información proporcionados por la Capitanía de Salinas se determinó el índice de robos a los diferentes horarios durante el día en lo que respecta al periodo Enero-Abril correspondiente al 2017, de lo cual se obtuvo un 47% en lo que respecta a la tarde (Rojo) siendo el periodo de tiempo con más registro de robos, seguido del 24% con relación a la mañana (color azul), mientras que el 22% de robos se dan en la Noche a diferencia de la madrugada en la cual tan solo se registra un total de 7% con respecto a actos delictivos, horas más frecuentes de asaltos entre las 1300 a 1700, se puede observar que los robos en las tardes son muy frecuentes desde el año 2015.

Tabla 8 Robos por días 2017 Enero-Octubre

	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL
CANTIDAD	12	16	29	11	31	15	24	138
%	9%	12%	21%	8%	22%	11%	17%	100%

**Figura 20** Total de robos por días 2017

Fuente Capitanía de Salinas

Elaborado por Wilson Fabián Vela Abad

Mediante información proporcionada por la Capitanía de Salinas se determinó el índice de robos por día en lo que respecta al periodo Enero-Agosto perteneciente al año 2017, de lo cual se obtuvo 19% como cifra más alta, con lo que respecta a los días viernes pertenecientes al periodo antes mencionado, así tenemos como segunda cifra más alta 18% correspondiente a los días Miércoles, el 16 y 15% responden a los días domingos y martes respectivamente, los días sábados con un 13%, a diferencia de los días lunes y jueves durante los cuales se registraron actos delictivos que representan el 10% y 9% respectivamente.

Días de mayor incidencia de robos son los días: viernes (17), seguidos de domingos (14) y martes (13) con mayor énfasis las fechas previas a los días feriados. La primera y cuarta semana del mes tuvieron un mayor índice de robos

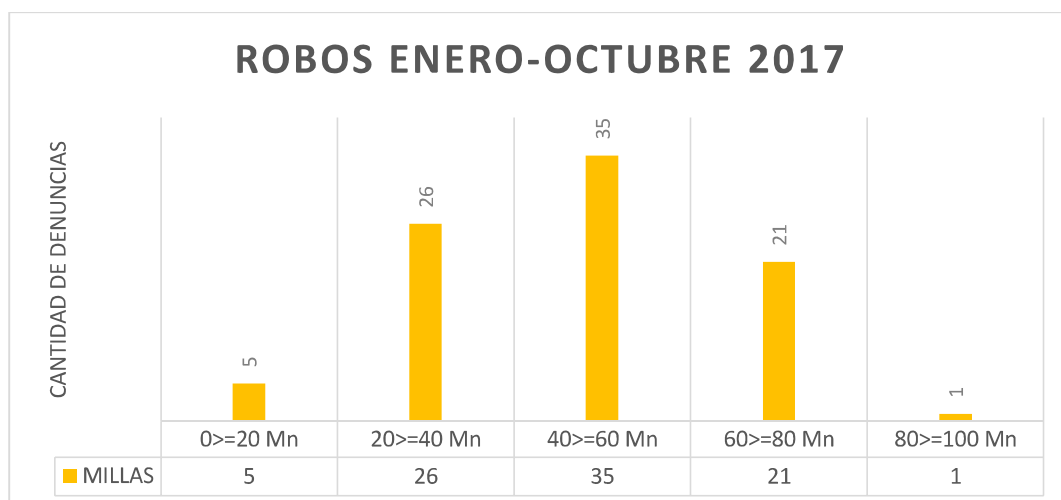


Figura 21 Total de robos por millas náuticas 2017

Fuente Capitanía de Salinas

Elaborado por Wilson Fabián Vela Abad

La Capitanía de Salinas en el presente año de Enero-Octubre reporto un total de 88 casos de robos, pero la mayoría de estos asaltos se efectuaron entre 40 a 60 millas náuticas de distancia, con 35 casos de robos. El segundo puesto es entre 20 a 40 millas náuticas, con 26 casos de asaltos por parte de los delincuentes. En la distancias de 60 a 80 millas se receptaron 21 denuncias de robos. En aquel año se registró 1 caso de robo a 80 millas náuticas. Por otro lado entre 0 a 20 millas solo se registraron 5 casos de robos.

Tabla 9 Robo Embarcaciones vs Motores 2017

	CANTIDAD	PORCENTAJE
ROBO MOTORES	129	93%
ROBO EMBARCACIONES	10	7%
TOTALES	138	100%

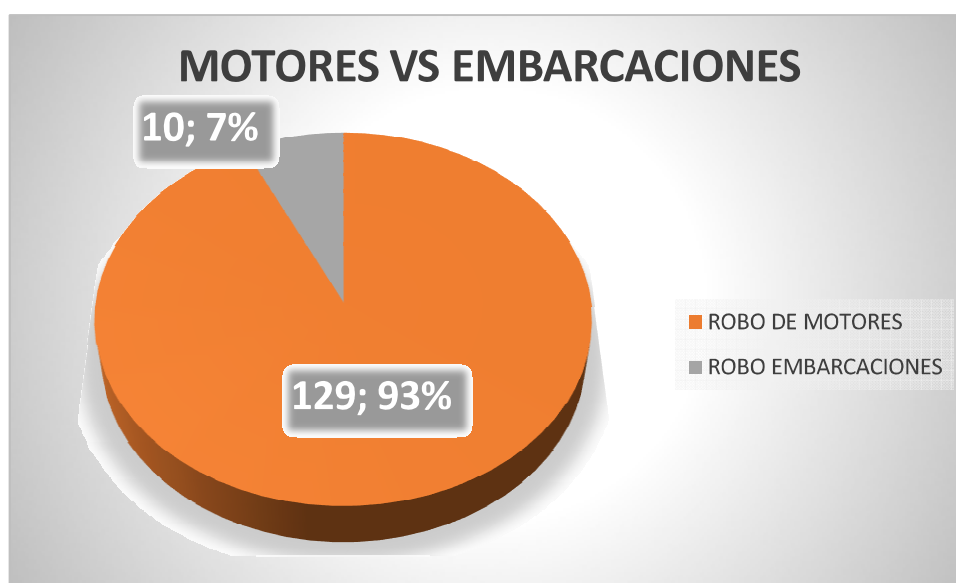


Figura 22 Total de robos de embarcaciones y motores 2017

Fuente Capitanía de Salinas

Elaborado por Wilson Fabián Vela Abad

Las diferentes denuncias por parte de los pescadores artesanales, indican lo siguiente:

Del 100% de los robos que se presentaron en el año 2017. El 89% fue netamente sustracción de motores, esto equivale a 78 denuncias por parte de las víctimas. El 11% de las denuncias del 2017, indica que hubo 10 robos de embarcaciones por parte de la delincuencia. El índice de robo de motores ha aumentado con respecto al año 2016, debido a este incremento de robos, el gobierno ecuatoriano ha optado por no asegurar los motores.

2.10. ANALISIS DE LOS DATOS OBTENIDOS

AUMENTO DE LOS ROBOS 2015 – 2017 (Octubre)

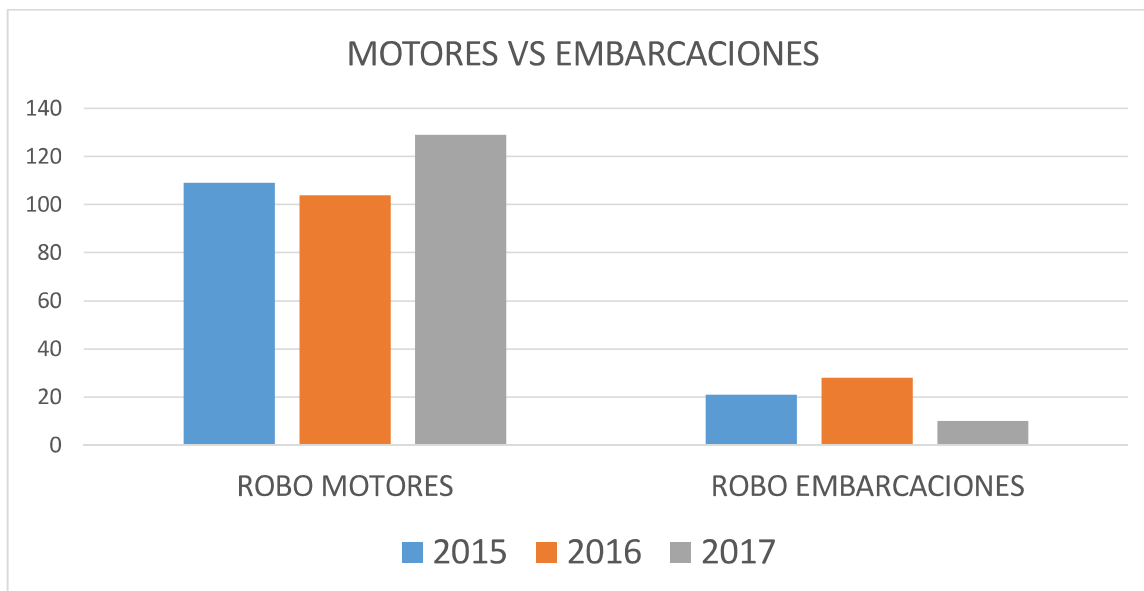


Figura 23 Aumento de los robos 2015 - 2017 (Octubre)

Fuente Capitanía de Salinas

Elaborado por Wilson Fabián Vela Abad

ROBO DE EMBARCACIONES O MOTORES

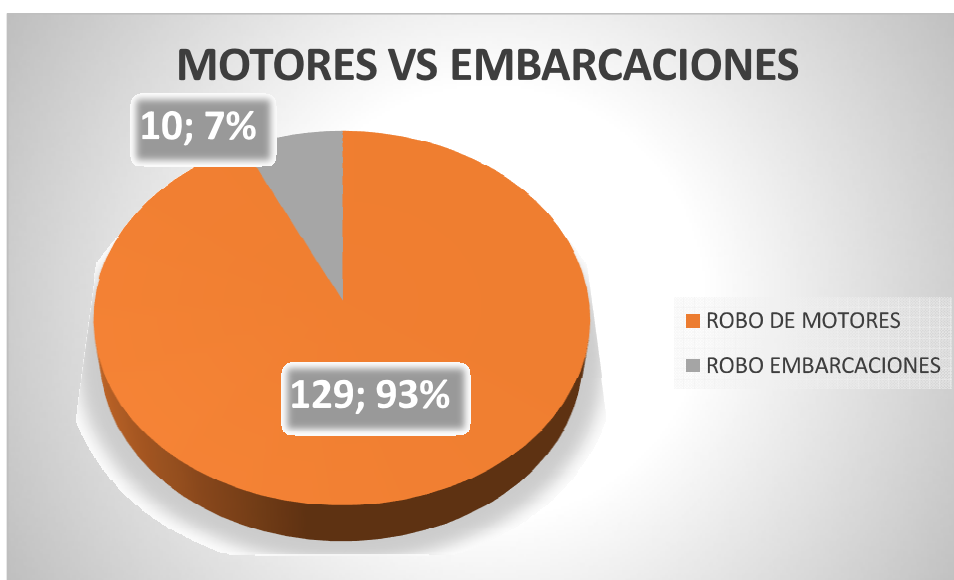


Figura 24 Robo de embarcaciones o motores

Fuente Capitanía de Salinas

Elaborado por Wilson Fabián Vela Abad

ROBOS DE MOTORES 2017

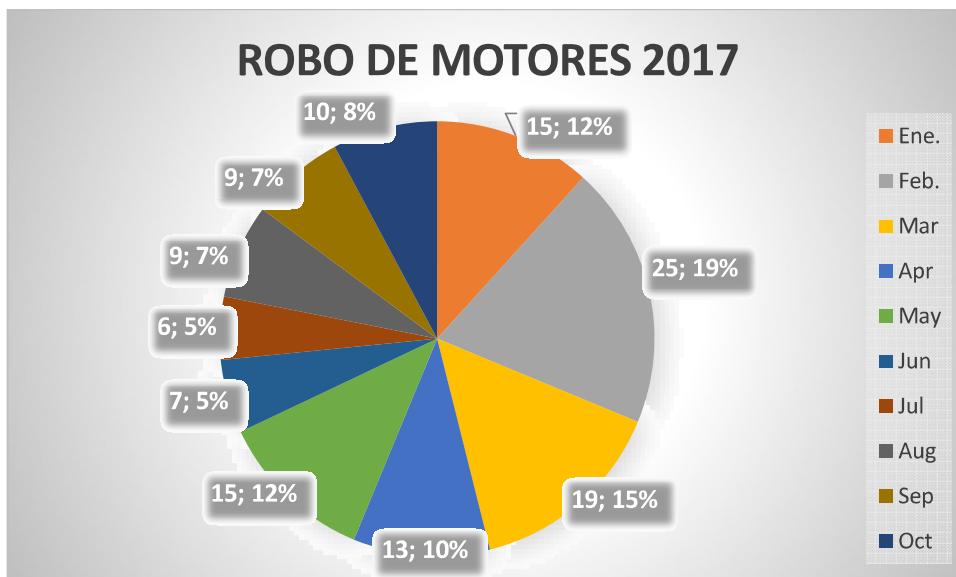


Figura 25 Robos de motores 2017

Fuente Capitanía de Salinas

Elaborado por Wilson Fabián Vela Abad

HORARIOS ROBO DE MOTORES 2017

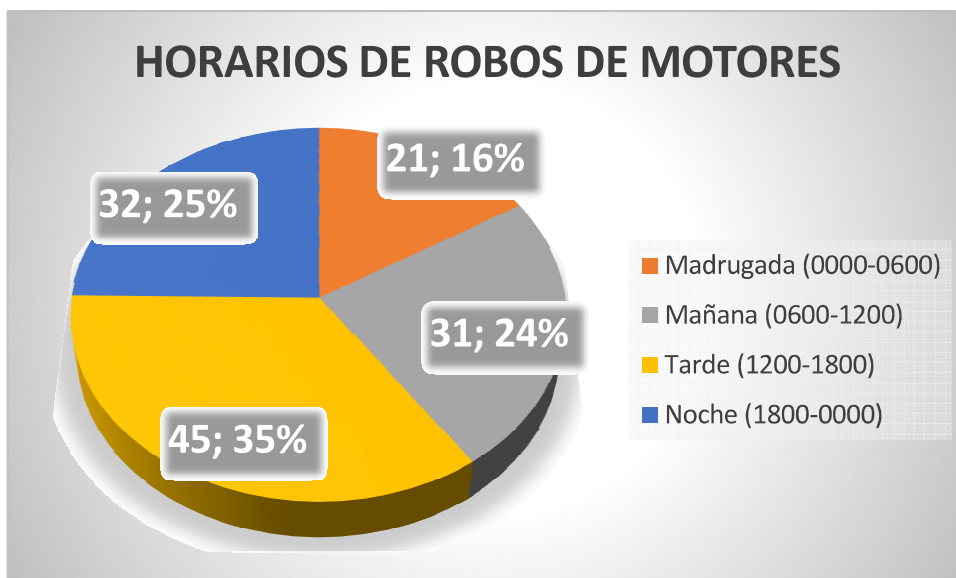


Figura 26 Horarios robo de motores 2017

Fuente Capitanía de Salinas

Elaborado por Wilson Fabián Vela Abad

LAS ZONAS DONDE SE DESARROLLA LA DELINCUENCIA

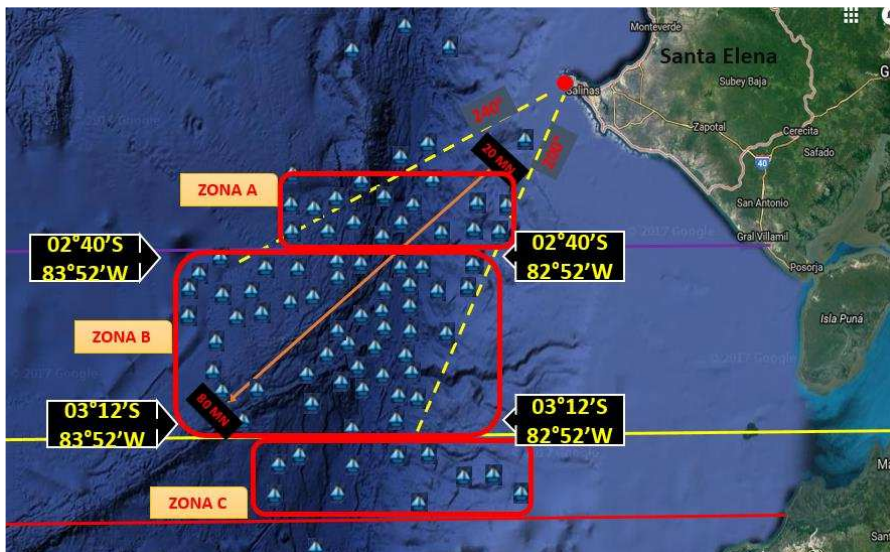


Figura 27. Zonas afectadas por la delincuencia

Fuente: Capitanía de Salinas

Elaborado por: Wilson Fabián Vela Abad

El sector comprendido desde la puntilla de Santa Elena entre el 200° al 240° de 20 a 80 Mn. Concentra la mayor cantidad de robos, con el 72% de los robos (63 motores).

La zona A registra un total de 18 robos de motores en el año 2017(Octubre), esto equivale al 23% de asaltos.

La zona B registra un total de 49 asaltos en el año 2017(Octubre), esto equivale al 63%.

La zona C solo registra 11 casos de robos, esto equivale al 11% de los asaltos del año 2017(Octubre).

CAPÍTULO III

TIPO DE RESULTADO

3.1. Resultado de la investigación. Mediante las estadísticas obtenidas por medio de la Capitanía de salinas, se pudo determinar que el sistema actual de patrullaje no cumple satisfactoriamente sus labores debido a falta de unidades guardacostas, dificultando el control permanente en las áreas más afectadas por la delincuencia.

Sumando a esto la ineficiencia de reacción oportuna ante el llamado de las víctimas al momento de ser intersectados por unidades delictivas que operan diariamente en la mar. Anexado a los problemas anteriormente expuestos se pudo evidenciar que el plan de patrullaje actual de unidades guardacostas no cumple de manera satisfactoria sus debidas operaciones por ello se considera necesario el remplazo de un nuevo plan de patrullaje con el fin de disminuir el índice delictivo.

3.2. Título de la Propuesta. Proponer un nuevo plan de patrullaje de unidades guardacostas con personal militar a bordo de fibra de pesca.

3.3. Datos informativos.

Tipo de Proyecto	: Seguridad y defensa de Mar Territorial
Institución responsable	: Universidad de las Fuerzas Armadas Espe, Salinas Base Naval, sector Malecón Chipipe
Cobertura población	: Unidades Navales de la Armada del Ecuador
Cobertura territorial	: Capitanía de Salinas
Fecha de Inicio	: 6 de Octubre del 2017
Fecha Final	: 28 de noviembre del 2017

3.4. Antecedentes de la propuesta. La información obtenida de las investigaciones, estadísticas y entrevistas acerca de los asaltos y robos de motores o embarcaciones, que sufren los pescadores artesanales del puerto de Santa Rosa, permitió conocer la situación actual de los pescadores de la provincia de Santa Elena que son víctimas de la delincuencia en el territorio marítimo, así como los horarios y fechas donde más se llevan a cabo estos actos ilícitos; en respuesta a estos actos delictivos se han realizados aumentos de patrullajes para disminuir el índice de víctimas, pero que muchas veces los delincuentes por cuestiones internas o externas logran descifrar la frecuencia de los patrullajes.

Por este motivo se ha propuesto un plan de patrullaje de unidades guardacostas con personal militar a bordo de fibras de pesca, con personal de alta confiabilidad que pasen por el examen del polígrafo, en apoyo a los ya establecidos, para de esta manera disminuir los robos que sufren los pescadores artesanales de la Provincia de Santa Elena, debido al largo tiempo de reacción al momento de llegar a dicho lugar del asalto.

3.5. Justificación. Uno de los objetivos principales mediante la propuesta de un plan de patrullaje de unidades guardacostas con personal militar a bordo de fibras de pesca, permitirá el 100 % de eficacia, reacción oportuna y un correcto patrullaje a fin de brindar la seguridad necesaria a los pescadores artesanales del puerto de santa rosa.

Al poder elaborar un nuevo plan de patrullaje permitirá reaccionar de manera oportuna ante cualquier llamado de emergencia, de esta manera aportar de forma efectiva con el fin de disminuir el índice de delincuencia.

3.6. Objetivo de la Propuesta. Garantizar la seguridad marítima y la efectividad de unidades guardacostas ante actividades ilícitas.

3.7. Fundamentos de la Propuesta. Se recuperara los sectores marítimos más afectados por la delincuencia misma que servirá para brindar tranquilidad y confianza a los pescadores artesanales.

3.8. Diseño de la Propuesta. Para que los resultados de la investigación generen un aporte a la seguridad de los pescadores artesanales de la provincia de Santa Elena, Ecuador, en los espacios marítimos. Se comienza exponiendo los patrullajes actuales que realiza la comandancia de guardacostas a continuación de esto se expondrá la posible propuesta del nuevo plan de patrullaje de unidades guardacostas con personal militar a bordo de fibras de pesca.

DESCRIPCIÓN DEL ACTUAL SISTEMA DE PATRULLAJE (SUBSUR).

El patrullaje actual del Comando Guardacostas consiste en distribuir sus unidades en todos los Subcomandos Guardacostas, cada año se realiza una planificación anual donde se detalla, el lugar y el tiempo que las unidades navegaran, las unidades Patrullas guardacostas marítima (PGM) y patrulla guardacostas oceánica (PGO) en este año están distribuidas de la siguiente manera.

ESTADISTICAS POR PARTE DEL SUBCOMANDO DE GUARDACOSTAS

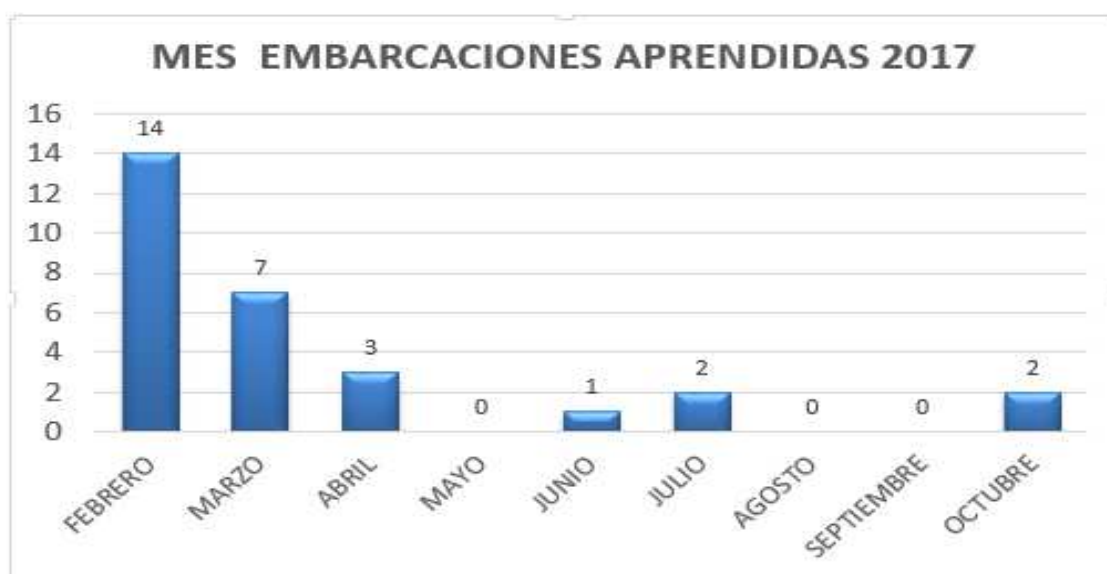


Figura 28 Embarcaciones aprendidas 2017

Fuente: Subcomando de Guardacostas

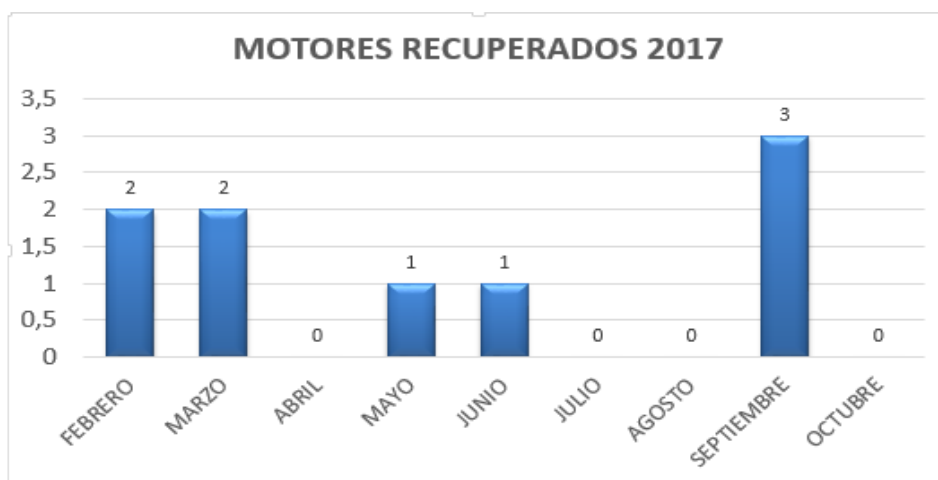


Figura 29 Motores recuperados
Fuente: Subcomando de Guardacostas



Figura 30 Motores incautados 2017
Fuente: Subcomando de Guardacostas

UNIDADES GUARDACOSTAS ASIGNADAS 2017

Tabla 10 Unidades asignadas 2017
Fuente: Subcomando de Guardacostas Sur

UNIDADES ASIGNADAS SUBSUR 2017

Ene: LG-34 Isla San Salvador	Feb: LG-44 Isla Santa Clara
Mar: LG-34 Isla San Salvador	Abr: LG-44 Isla Santa Clara
May: LG-33 Isla Española	Jun: LG-32 Isla Fernandina
Jul: LG-44 Isla Santa Clara	Ago: LG-33 Isla Española
Sep: LG-32 Isla Fernandina	Oct: LG-44 Isla Santa Clara

CRONOGRAMA DE PATRULLAJE SUBSUR 2017

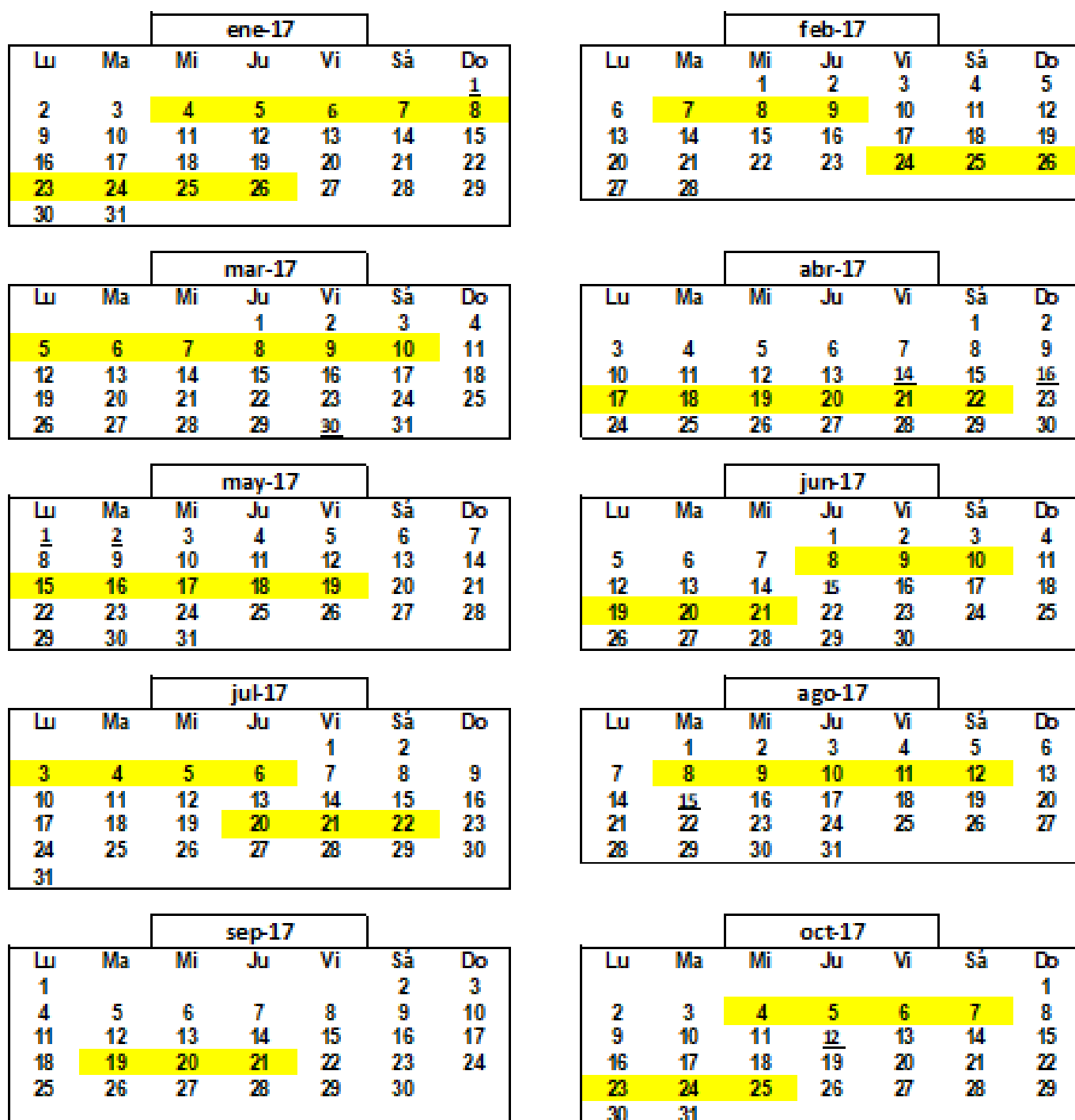


Figura 31 Cronograma de patrullaje.
Fuente: Subcomando Guardacostas Sur

DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DEL PLAN DE PATRULLAJE DE UNIDADES GUARDACOSTAS CON PERSONAL MILITAR A BORDO DE FIBRAS DE PESCA.

Esta propuesta tiene como finalidad disminuir la delincuencia en las zonas más afectadas, incrementando la acción de respuesta que tienen las unidades Guardacostas. Con este sistema de patrullaje se sabrá con exactitud el punto donde las embarcaciones de fibra están siendo atacadas. El tiempo de acción será eficiente al momento que las embarcaciones de fibra de pesca sean víctimas de la delincuencia organizada en los espacios marítimos.

AREA DETERMINADA DEL PATRULLAJE

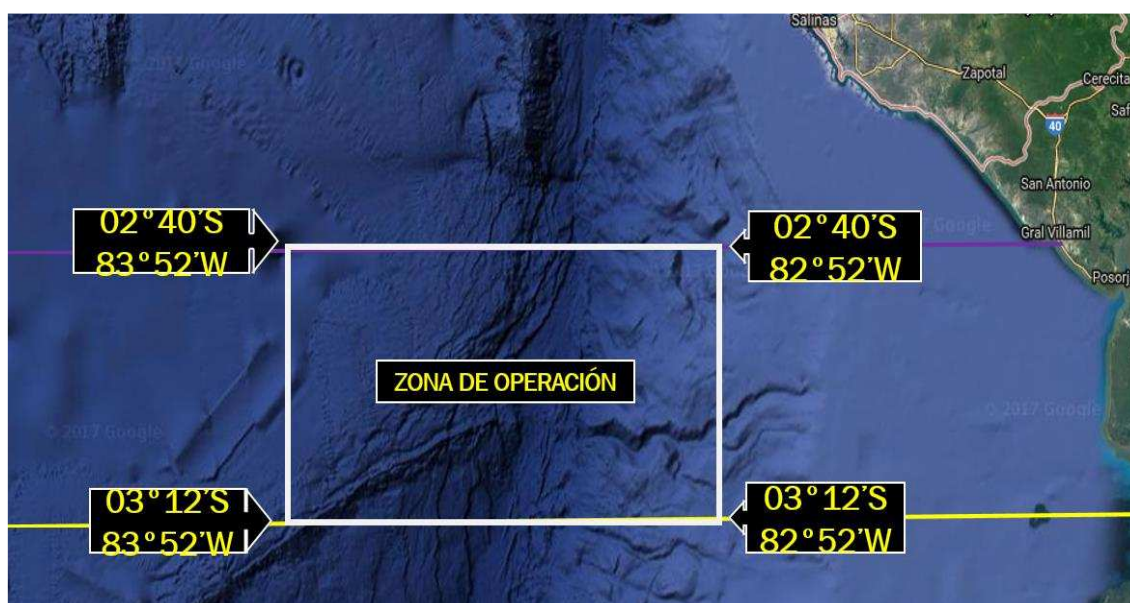


Figura 32 Zona de patrullaje.
Elaborado por: Wilson Fabián Vela Abad

La propuesta será descrita mediante orden de operación que se detalla en el “anexo A”

CRONOGRAMA DEL OPERATIVO

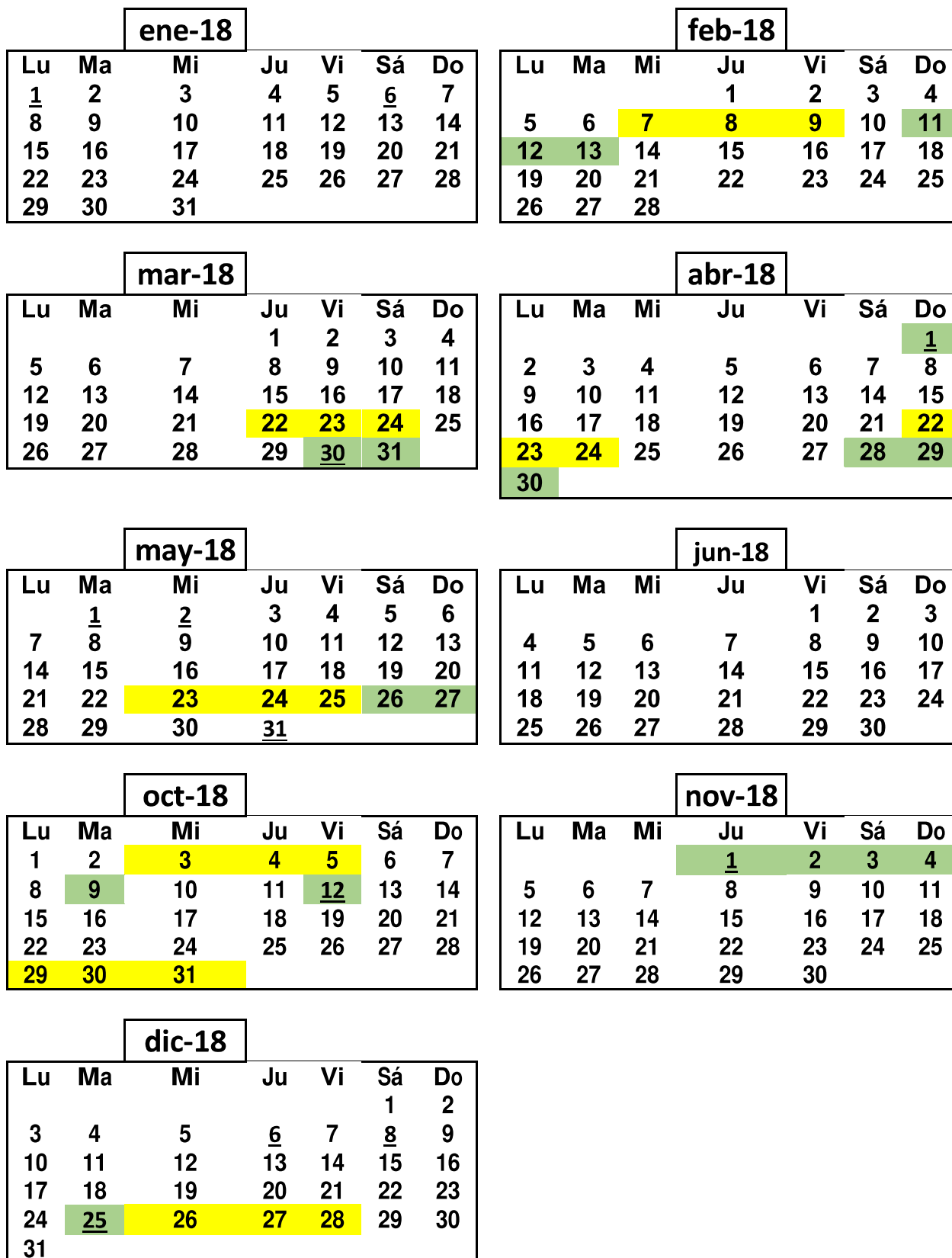


Figura 33 Cronograma de patrullaje 2018

UNIDADES REQUERIDAS

Tabla 11 Patrullera Guardacostas Oceánica (PGO)

Fuente: Capitanía de salinas

PATRULLERA GUARDACOSTAS OCEÁNICA (PGO)

Tipo:	5009
Clase:	ISLA SAN CRISTOBAL
Velocidad máxima sostenida	18 nudos
Tiempo máximo a navegar a velocidad económica	8 horas
Tiempo máximo a navegar a velocidad máxima sostenida	4 horas
Radio de acción	2000 millas náutica
Consumo de combustible a velocidad económica	56,85 galones/hora



Figura 34 Patrulla Guardacostas Oceánica

Fuente: Capitanía de Salinas

Tabla 12 Características Albatros 110

Fuente: Capitanía de Salinas

PATRULLERA GUARDACOSTAS COSTERA (PGC)

Tipo:	ALBATROS 1100 (CL)
Velocidad máxima sostenida:	35 nudos
Velocidad Económica:	20 nudos
Cantidad de Motores:	03 (200 HP)
Tiempo máximo a navegar a velocidad económica:	8 horas
Tiempo máximo a navegar a velocidad máxima sostenida:	4 horas
Radio de acción	90 millas náuticas
Consumo de combustible a velocidad económica	12 galones/hora
Consumo de combustible velocidad máxima sostenible	24 galones/hora



Figura 35 Albatros 1100

Fuente: Capitanía de Salinas

Tabla 13 Fibra de pesca
Fuente: Capitania de Salinas

FIBRA DE PESCA ARTESANAL 10 TRB

Tipo:	FIBRA DE VIDRIO
Utilización	PESCA ARTESANAL
Velocidad máxima sostenida	18 nudos
Consumo de combustible a velocidad económica	8 galones/hora
Cantidad de Motores	01 (75 HP)
Tiempo máximo a navegar a velocidad económica	5 días
Tiempo máximo a navegar a velocidad máxima sostenida	4 días



Figura 36 Fibra de pesca

COMBUSTIBLE REQUERIDO**• UNIDAD ALBATROS 1100**

03 Motores (200 HP) * 12 GLNS = 36 GLNS

30 HORAS

36 GLNS * 30 HORAS = 1080 GLNS por Hora

• FIBRA DE PESCA

03 Motores (75 HP) * 08 GLNS = 24 GLNS

27 HORAS

24 GLNS * 27HORAS = 648 GLNS por Hora

TOTAL DE COMBUSTIBLE = 1728 GLNS

Beneficios del plan de patrullaje de unidades guardacostas con personal militar a bordo de fibras de pesca

- Reducir el índice de robos y asaltos en diferentes horarios.
- Respuesta más eficiente por parte de las unidades Guardacostas.
- Ubicaciones y localización más exacta por parte de los afectados.
- Las lanchas de fibra de los pescadores estarán más seguras durante cualquier emergencia.
- Mayor seguridad en las áreas más críticas por la delincuencia.

3.9. Análisis crítico entre el actual sistema de patrullaje y la propuesta del plan de patrullaje de unidades guardacostas con personal militar abordo de fibras de pesca.

Tabla 14 Comparación Sistema de patrullaje

Sistema actual de patrullaje		Plan de patrullaje de unidades guardacostas con personal militar abordo de fibras de pesca	
Tiempo de reacción de las unidades Guardacostas.	Solo inspección del área.	Tiempo de reacción de las unidades Guardacostas.	Menos de 30 minutos una vez notificado el caso.
Ubicación de las victimas	Inexacta	ubicación de las victimas	Ubicación inmediata.
Unidades que patrullaran más de 80 MN	1	Unidades que patrullaran más de 80 Mn	2
Sectores de patrullaje	Sectores determinados	Sectores de patrullaje	Toda el Área afectada
Radio de acción de Albatros 1100	90 MN	Autonomía de la unidades Albatros 1100	Mayor a 90 Mn
Unidades requeridas	Todas las unidades disponibles	Unidades requeridas	1 PGO 1 PGM 2 ALBATROS

Conclusiones

□ Con la información otorgada por la Capitanía de salinas, se demuestra que los delitos más frecuentes resultan ser el robo de motores y de embarcaciones; lo cual amerita la atención pertinente de las autoridades, para la realización de un plan de patrullaje de unidades guardacostas, que contribuyan a neutralizar estas actividades ilícitas.

□ La evidencia demuestra las limitaciones que poseen las unidades guardacostas están; la falta de reacción al momento de suscitarse una emergencia, así como la escasas de unidades, que aporten con patrullajes más allá de las 25 millas, que es donde más se reflejan robos por falta de presencia de la autoridad marítima.

□ Debido a la reacción ineficiente por falta de un control permanente, queda claro que con la implementación de un plan de patrullaje que actué de forma inmediata, contribuirá positivamente a la seguridad integral y permanente del territorio marino costero.

Recomendaciones

- Considerar que el personal de Guardacostas hace un esfuerzo enorme como institución o estado, por lo cual es prioritario que se implemente un plan de patrullaje que sea oportuno y eficiente.

- Considerar un oportuno y urgente plan de patrullaje por parte de las unidades guardacostas, priorizando la presencia más allá de las 25 Millas náuticas, ya que el esfuerzo realizado por éstas, está siendo desaprovechado por la reacción tardía que poseen.

- Evaluar el nivel de confiabilidad del personal al momento de realizar el plan de patrullaje, para evitar la fuga de información.

Bibliografía

- Armada del Ecuador. (2012). *Manual Legal de Bolsillo*. Quito.
- Asamblea Nacional. (2010). *Constitución de la República del Ecuador*. Montecristi.
- Codigo organico integral penal*. (2014).
- COGUAR. (2012). *Manual Básico del Comando de Guardacostas*. Guayaquil.
- Comando de Guardacostas. (2008). *Doctrina Básica del Comando de Guardacosta*. Guayaquil.
- COVEMAR. (2012). *Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho en el Mar*. Obtenido de http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convenmar_es.pdf
- Encarta. (2012). *Piratería*. Obtenido de http://eldemiurgo.galeon.com/naranja_n1.htm
- Escobar, E. (2009). *Manual Básico de Guardacostas*. Guayaquil-Ecuador.
- Gosse, P. (2013). Obtenido de <https://doscenturiasymasalla.files.wordpress.com/2013/02/32730422-philip-gosse-historia-de-la-pirateria.pdf>
- Gutierrez, J. (2014). *Glosario Judicial*. Obtenido de <http://www.ramajudicial.pr/orientacion/glosario.pdf>
- Ley de pesca y desarrollo pesquero*. (s.f.).
- Ministerio de Justicia. (2011). *Codigo Organico Integral Penal*. Obtenido de http://www.justicia.gob.ec/wp-content/uploads/2014/05/c%C3%B3digo_org%C3%A1nico_integral_penal_-_coip_ed._sdn-mjdhc.pdf
- Codigo de Policia Maritimo http://oa.upm.es/14340/2/Documentacion/1_Memoria/CodigoPoliciaMaritima.pdf

<http://www.armada.mil.ec/fuerza-operativa/coguar/>

Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana,
<http://www.cancilleria.gob.ec/ecuador-y-costa-rica-son-paises-vecinos-por-su-frontera-maritima/>

Puerto de salinas

<https://salinasparaisoazul.wordpress.com/2011/03/13/puerto-de-santa-rosa-una-fortaleza-pesquera/>

<http://americamilitar.com/ecuador/260-armada-del-ecuador.html>

http://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/06/MODERNIZACION-NIVEL-III__mayo_2015.pdf

<http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/politica/2/el-territorio-maritimo-de-ecuador-sera-5-3-veces-mas-extenso-que-el-continental>