



DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD Y DEFENSA

CARRERA DE LICENCIATURA EN CIENCIAS NAVALES

PLAN DEL PROYECTO DE TITULACIÓN

**TEMA: LAS AMENAZAS ASIMÉTRICAS EN EL TERRITORIO
MARÍTIMO NACIONAL**

AUTORA: NIDIA GABRIELA VERGARA GALINDO

DIRECTOR: CPCB-AV JOSÉ FERNANDO GARCÉS VALVERDE

CODIRECTORA: MGS. BETHY LILANDIA MENDOZA MERCHÁN

SALINAS

2017



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

Certificación

Certifico que el proyecto de investigación, “**LAS AMENAZAS ASIMÉTRICAS EN EL TERRITORIO MARÍTIMO NACIONAL**” realizado por la señorita **GM 4/A NIDIA GABRIELA VERGARA GALINDO**, 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, 30 de noviembre del 2017

Atentamente,

MGS. BETHY LILANDA MENDOZA MERCHÁN
DIRECTOR



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

Autoría de Responsabilidad

Yo, **GM 4/A NIDIA GABRIELA VERGARA GALINDO**, con cédula de ciudadanía N°175313374-1 declaro que este Trabajo de Titulación “**LAS AMENAZAS ASIMÉTRICAS EN EL TERRITORIO MARÍTIMO NACIONAL**”, 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, 04 de diciembre del 2017

GM 4/A NIDIA GABRIELA VERGARA GALINDO

C.C. 175313374-1



ESPE
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA



ESSUNA
ESCUELA SUPERIOR NAVAL
CMDTE. RAFAEL MORÁN VALVERDE

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

Autorización

Yo, **GM 4/A NIDIA GABRIELA VERGARA GALINDO**, autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas - ESPE publicar en la biblioteca Virtual de la institución el presente trabajo de titulación **“LAS AMENAZAS ASÍMETRICAS EN EL TERRITORIO MARÍTIMO NACIONAL”** cuyo contenido, ideas y criterios son de mi autoría y responsabilidad.

Salinas, 04 de diciembre del 2017

GM 4/A NIDIA GABRIELA VERGARA GALINDO
C.C. 175313374-1

Dedicatoria

A mis padres Ricardo Y Fanny con mucho amor y orgullo, les dedico todo mi esfuerzo, trabajo, preparación y valores plasmados en la realización del trabajo de titulación y como entrega de ejemplo, constancia y superación a mis hermanas Sarahi Lisbeth, Maylen y Marjorie

Nidia Vergara Galindo

Agradecimiento

En el presente proyecto de titulación se encuentra plasmado el resultado de todo el esfuerzo realizado por un grupo de trabajo. Primero agradezco al forjador de todo este camino realizado, Dios que es quien concede el privilegio de la vida y nos ofrece lo necesario para lograr nuestras metas. A mis padres quienes nunca han dejado de brindarme su apoyo incondicional, la mejor educación y lecciones de vida, por sus innumerables esfuerzos en pro de mi bienestar. A mi director de tesis el Sr. CPCB-AV José Fernando Garcés Valverde y a mi Co-directora MGS. Bethy Lilandia Mendoza Merchán, quienes a lo largo de este tiempo mediante sus críticas constructivas, conocimientos y técnicas de investigación, ayudaron de manera exitosa al desarrollo de mi trabajo, la cual tuvo como finalidad de analizar y evaluar las vulnerabilidad del territorio marítimo nacional a las amenazas asimétricas a fin de prevenir y neutralizar las mismas. A mis profesores cuyo objetivo fueron los de impregnar el conocimiento en cada una sus asignaturas, un eterno agradecimiento a esta prestigiosa universidad que permite día a día el desarrollo pleno de futuros profesionales en la sociedad para un futuro exitoso y competitivo y finalmente a la Escuela Superior Naval por toda la formación integral recibida e importante para el futuro oficial de marina.

Nidia Vergara Galindo

Índice de Contenidos

Portada.....	i
Certificación	ii
Autoría de Responsabilidad.....	iii
Autorización	iv
Dedicatoria	v
Agradecimiento.....	vi
Índice de Contenidos	vii
Índice de Tablas	x
Índice de Figuras	xi
Tabla de Anexos	¡Error! Marcador no definido.
Abreviaturas	xii
Resumen	xiv
Abstract	xv
Introducción	xvi
I. Planteamiento del Problema	1
A. Contextualización.....	1
B. Análisis Crítico.	1
C. Enunciado del Problema.....	2
D. Delimitación del Objeto de Estudio	2
II. Preguntas o Hipótesis	2
III. Justificación.....	3
IV. Objetivos	3
A. General.....	3
B. Específicos	3
Capítulo I	4

Fundamentación Teórica	4
1.1. Marco Teórico.....	4
1.1.1 Antecedentes.	4
1.1.3. Funciones y Operaciones del Comando de Guardacostas.	5
1.1.4. Falencias Operativas dentro del Control Marítimo..	6
1.1.5. Comando de Guardacostas.....	6
1.1.6. Concepto de Empleo de Unidades Guardacostas y de Capitanías por tipo y clase.	7
1.2. Marco Conceptual.....	12
1.2.1. Espacios Marítimos y Delimitación Marítima.....	12
1.2.1.1. Línea Base. LB.	13
1.2.1.2. Aguas Interiores (AI).....	13
1.2.1.3. Mar Territorial (MT).....	14
1.2.1.4. Zona Contigua (ZC).....	15
1.2.1.5. Zona Económica Exclusiva (ZEE).....	15
1.2.2. Amenazas ..	16
1.3. Marco Legal	21
1.3.1. La Convención de las Naciones Unidas Derecho del Mar	22
1.3.2. Normativa Legal Nacional.....	23
Capítulo II	25
Fundamentación Metodológica	25
2.1. Enfoque o tipo de Investigación..	25
2.2. Alcance o Nivel de la Investigación.	25
2.3. Diseño de la Investigación.	25
2.4. Modalidad de la Investigación.	25
2.5. Población y Muestra.....	26

2.6. Técnicas de Recolección de Datos	26
2.7. Procesamiento de Análisis de Datos	33
Capitulo III	39
Resultados de la investigación.....	39
3.1. Título del Resultado de la Investigación	39
3.2. Justificación	39
3.3. Resultados de la Investigación.....	39
3.4. Unidades utilizadas para las Operaciones de Control	49
4. Conclusiones	51
5. Recomendaciones	52
6. Bibliografía.....	53

Índice de Tablas

Tabla 1 Características principales de la lancha Patrullera Guardacostas Oceánica.....	8
Tabla 2 Resultados del análisis comparativo del año delincuencia común 2014-2015-2016-2017.....	33
Tabla 3 Resultados del análisis comparativo tráfico de estupefacientes del año 2014-2015-2016-2017.....	34
Tabla 4 Resultados del análisis comparativo del año transporte ilegal de hidrocarburos 2014-2015-2016-2017.....	35
Tabla 5 Resultados del análisis comparativo del año transporte ilegal de mercadería 2014-2015-2016-2017.....	36
Tabla 6 Resultados del análisis comparativo del año pesca ilícita años 2014- 2015-2016-2017.....	37
Tabla 7 Capacidad Lanchas Oceánicas, Maritimas, Costera, Ribereña.	48

Índice de Figuras

Figura 1. Línea Base de Ecuador.....	13
Figura 2. Aguas interiores	14
Figura 3. Mar Territorial.....	14
Figura 4. Zona Contigua	15
Figura 5. Zona Económica Exclusiva	16
Figura 6. Unidades Guardacostas.....	30
Figura 7. Unidades Guardacostas.....	31
Figura 8. Unidades Guardacostas.....	32
Figura 9. Estadísticas delincuencia común 2014-2015-2016-2017	33
Figura 10. Estadísticas tráfico de estupefacientes 2014-2015-2016-2017 ..	34
Figura 11. Estadísticas tráfico de transporte ilegal de hidrocarburos 2014- 2015-2016- 2017	35
Figura 12. Estadísticas tráfico de transporte ilegal de mercadería 2014- 2015-2016-2017	36
Figura 13. Estadísticas tráfico de pesca ilícita 2014-2015-2016-2017	37
Figura 14. Estadística pesca ilícita en Galápagos 2017	38
Figura 15. Delincuencia común 2014-2015-2016-2017	40
Figura 16. Zona robo de motores 2016	41
Figura 17. Zona Robo de motores 2017	42
Figura 18. Tráfico de estupefacientes 2014-2015-2016-2017	42
Figura 19. Transporte ilegal de hidrocarburos 2014-2015-2016-2017	43
Figura 20. Zona de tráfico ilegal de hidrocarburos	44
Figura 21. Tráfico de transporte ilegal de mercadería 2014-2015-2016-2017	45
Figura 22. Incidencia transporte ilegal de mercadería	45
Figura 23. Pesca ilícita 2014-2015-2016-2017	46
Figura 24. Pesca ilegal Galápagos 2017	47

Abreviaturas

AI	Aguas Interiores
ARCH	Agencia de Regulación y Control Hidrocarburífero
BAE	Buque de la Armada del Ecuador
CICAD	Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Droga
CIFTE	Convención Interamericana contra el terrorismo
COGUAR	Comando de Guardacostas
CONVEMAR	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
DINOR	Departamento de Inteligencia Norte
DIRNEA	Dirección de los Espacios Acuáticos
FFAA	Fuerzas Armadas
LB	Línea Base
MARPOL	Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques
MT	Mar Territorial
OEA	Organización de Estados Americanos
OMI	Organización Marítima Internacional
ONU	Organización de las Naciones Unidas
PGO	Patrullera Guardacostas Oceánica
PSIPEA	Plan de Seguridad Integral y Protección de los Espacios Acuáticos
SIGMAP	Sistema Integral de Gestión Marítima y Portuaria
SOLAS	Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida humana en el Mar

ZEE	Zona Económica Exclusiva
ZC	Zona Contigua

Resumen

En el presente proyecto se realiza un análisis de las amenazas que ocurren en el territorio marítimo nacional, así como de las estadísticas de las mismas durante los años 2014, 2015, 2016 y 2017, que afectan a la seguridad de la navegación y protección del medio marino; evaluando la capacidad operativa que actualmente poseen los medios del Comando de Guardacostas en los espacios acuáticos, con el fin de velar por la navegación, prevenir y combatir amenazas en el mar, según las convenciones y acuerdos vigentes en cumplimiento con el Plan de Seguridad Integral y Protección de los Espacios Acuáticos, al ser en la actualidad la mayor fuente de ingresos económicos del país. De manera cuantitativa y mediante entrevistas, de cómo inciden las amenazas asimétricas en el desarrollo económico, así como en las operaciones de control de las amenazas asimétricas, por parte de las unidades guardacostas al contar con una diferencia de medios y de autonomía en el momento de neutralizar estas amenazas, se analiza el marco legal de manera jerárquica, donde se norman las zonas de responsabilidad y tareas de la Armada del Ecuador, evaluando su ejecución en el Cuerpo de Guardacostas al mantener el más alto grado de alistamiento en sus unidades y del personal necesario para su cumplimiento.

Palabras Claves: amenazas asimétricas, lanchas guardacostas, Plan de Seguridad Integral y Protección de los Espacios Acuáticos

Abstract

In the present project an analysis of the threats occurring in the national maritime territory is made, as well as the statistics of the same during the years 2014, 2015, 2016 and 2017, which affect the safety of navigation, environmental protection Marine; evaluating the operative capacity currently available to the Coast Guard Command in the aquatic spaces, in order to ensure navigation, prevent and combat threats at sea, according to the conventions and agreements in force in compliance with the Security Plan Integral and Protection of Aquatic Spaces, being currently the largest source of economic income in the country. Quantitatively and through interviews, how asymmetric threats affect economic development, as well as operations to control asymmetric threats, by the coastguard boats to have a difference of means at the time of neutralizing these threats, the legal framework is analyzed in a hierarchical manner, where the areas of responsibility and tasks of the Ecuadorian Army are regulated, evaluating their execution in the Coast Guard Corps by maintaining the highest degree of enlistment in their units and the necessary personnel for its fulfillment.

Key words: asymmetric threats, patrol longboats coastguard vessel oceanic, Plan of Integral Safety and Protection of the Aquatic Spaces.

Introducción

El territorio marítimo es particularmente sensible, el medio más relevante en el comercio internacional, exploración y explotación de recursos, siendo necesario el empleo de los medios adecuados para la neutralización de las amenazas asimétricas que acontecen en el territorio marítimo nacional, se requiere destacar la importancia de una manera más amplia y comprensiva que permita conocer las principales amenazas asimétricas que afectan al territorio marítimo nacional, en lo que respecta a la seguridad y protección marítima, enfocado al empleo operativo de medios.

El capítulo I se enfoca en el marco teórico, en función de la Armada del Ecuador que es encargada de la seguridad integral y control de los espacios acuáticos, en calidad de Autoridad de Policía Marítima, para asegurar el uso exclusivo del mar y de los recursos a sus ciudadanos, en las aguas interiores, mar territorial, zona contigua y zona económica exclusiva de las amenazas asimétricas que a través del tiempo se ha incrementado significativamente.

El Capítulo II se conforma en el marco metodológico y modalidad de investigación, relacionado a las entrevistas al SR. TNNV-GC Diego Ramírez Ruiz (Jefe del Departamento de Búsqueda y Rescate de COGUAR), el SR. ALFG-GC Mario Patricio Rodríguez Montero (Comandante de la Lancha Guardacostas Río Jubones), y el SR. ALFG-GC Armando Alex Peñafiel Ligua (Jefe del Departamento de Operaciones y Jefe del sistema integrado de seguridad de Subcomando Norte), así como la recopilación de los resultados de las diferentes amenazas asimétricas suscitadas durante el periodo 2014-2017 y el empleo de medios por parte del Comando de Guardacostas.

En el Capítulo III se basa en la determinación de un análisis de la naturaleza de las amenazas asimétricas a las que es vulnerable el territorio marítimo nacional y cuál ha sido el incremento o disminución de las mismas que son un factor socio-económico que afecta al país.

Amenazas Asimétricas en el Territorio Marítimo Nacional

Marco General de la Investigación

I. Planteamiento del Problema

A. Contextualización. En el cumplimiento de Convenios internacionales a los que el Ecuador se encuentra adherido, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), entrega normativas que rigen el comportamiento en el mar, entregando planes para el desarrollo económico de una nación marítima, desarrollo social, cuidado de especies marinas siendo la constitución de los mares que aplica leyes y reglamentos.

Con la ejecución de la Constitución Nacional de la República y la aceptación de las directrices de la CONVEMAR, se tomarán las acciones para controlar las amenazas asimétricas en los espacios acuáticos.

Una de las tareas principales de la Armada del Ecuador como Autoridad de Policía Marítima se basa en actividades permanentes de control y vigilancia de los espacios marítimos, en donde se incluyen la protección de recursos; contribuyendo así con el desarrollo nacional.

Es necesario considerar que el mayor problema que radica es el llevar una efectividad de los controles y vigilancia que realizan los medios con que cuenta el Comando de Guardacostas, ante el sin número de amenazas asimétricas ocurridas en el territorio marítimo nacional.

B. Análisis Crítico. El control y seguridad del área marítima es una tarea exclusiva de la Autoridad Marítima, ejercida por la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos y sus repartos subordinados, es necesario el empleo y disponibilidad de medios a través del Comando de Guardacostas para controlar, enfrentar y detener las amenazas asimétricas, siendo una vía marítima muy importante, donde el Ecuador tiene relaciones de comercio con el resto del mundo.

C. Enunciado del Problema. El territorio marítimo nacional es el principal medio donde se realiza la actividad marítima y comercial en el Ecuador, su protección es necesaria, y se requiere contar con los medios adecuados que permitan el control en los espacios acuáticos, que representan alrededor de 1'370.000 km² para poder repeler este tipo de amenazas y garantizar la seguridad de la gente del mar y del transporte marítimo y especialmente en lo referente a la vida y a la integridad física, así como los bienes comprometidos en la navegación, considerando que el 85% de las actividades comerciales de importación y exportación se las realizan a través de medios marítimos.

D. Delimitación del Objeto de Estudio

Área de conocimiento : Servicios de seguridad
 Subárea de conocimiento : Servicios a la comunidad marítima
 Campo : Territorio marítimo nacional
 Aspecto : Amenazas asimétricas
 Contexto temporal : Periodos de Navegación
 Contexto espacial : Lanchas Guardacostas

II. Preguntas o Hipótesis

Hipótesis

La neutralización de las amenazas asimétricas en el territorio marítimo nacional dependerá de la correcta distribución de Lanchas Guardacostas para la neutralización de las mismas en el territorio marítimo nacional ecuatoriano.

Variable Independiente

Disponibilidad de Lanchas Guardacostas

Variables Dependiente

Neutralización de las amenazas asimétricas

III. Justificación.

La correcta utilización de medios de Lanchas Guardacostas, como la operación y distribución en el mar, permite la lucha y neutralización de las amenazas asimétricas en el territorio marítimo nacional ecuatoriano: como la delincuencia común, tráfico de estupefacientes, tráfico ilegal de hidrocarburos, tráfico ilegal de mercadería y pesca ilícita, para así garantizar la seguridad del transporte marítimo y de la gente del mar y que estos sean los adecuados para reducir, eliminar daños o perjuicios marginales que atemoricen a las personas.

IV. Objetivos

A. General.

Analizar las amenazas asimétricas suscitadas en territorio marítimo nacional durante el periodo 2014-2017 y la contribución de las Lanchas Guardacostas, a través de un proceso investigativo, con el fin de neutralizar y ejercer protección en el mar.

B. Específicos

- Verificar la situación de las amenazas asimétricas que acontecen en los espacios marítimos nacionales, de acuerdo a los límites y criterios establecidos en las normas vigentes, para la determinación del impacto que estas generan.
- Determinar la contribución de las Unidades Guardacostas en la seguridad del mar, estableciendo la disponibilidad de medios del Comando de Guardacostas, que permitan la verificación de su operatividad.
- Analizar las estadísticas de las amenazas en el mar, mediante resultados obtenidos durante el periodo 2014 - 2017, mejorando el control y vigilancia de las Unidades Guardacostas en el territorio marítimo nacional.

Capítulo I

Fundamentación Teórica

1.1. Marco Teórico

1.1.1 Antecedentes. El “Dominio Marítimo” (expresión adoptada de acuerdo a la convención del mar), obliga al desarrollo de las Armadas en sus tareas de Autoridad de Policía Marítima a mejorar sus capacidades y medios en las amenazas simétricas, para asegurar el uso exclusivo del mar y de los recursos a sus ciudadanos, es necesario contar con unidades navales que aseguren la presencia del estado en el mar territorial, Zona Contigua, Zona Económica Exclusiva y otras áreas marítimas de interés.

1.1.2. Seguridad Integral En el Territorio Marítimo Nacional. La misión de la Armada del Ecuador ha sido concebida para: “Desarrollar las capacidades marítimas y proveer la seguridad integral en los espacios acuáticos, que fortalezcan el Poder Naval y que contribuyan a la defensa de la soberanía y la integridad territorial; y con su contingente apoyar al desarrollo marítimo nacional y a la seguridad pública y del Estado”. (MARINA, 2017)

Los espacios marinos del Ecuador constituyen aproximadamente el 82% de la superficie del país, son alrededor de 1´370.000 km², los cuales reciben el reconocimiento jurídico por parte de la comunidad Internacional asegurando soberanía y jurisdicción sobre los recursos naturales y administración para el beneficio de su desarrollo y el de su población.

La Armada del Ecuador es encargada de la seguridad integral y control de los espacios acuáticos, en calidad de Autoridad de Policía Marítima, conforme a lo que establece la CONVEMAR en el territorio marítimo nacional, fortaleciendo las operaciones en los ejes fluviales, las aguas interiores con sus espacios ribereños, así como en el mar territorial, la zona contigua y la reserva marina de la Región Insular, y ha incrementado su presencia en la Zona Económica Exclusiva continental e insular.

El control y seguridad del área marítima es una tarea exclusiva de la Autoridad Marítima, ejercida por la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos y sus repartos subordinados. Se lo realiza con un conjunto de medios aéreos, de Unidades Guardacostas, e informáticos, que se complementan entre sí para una acción que cubra las necesidades de seguridad y protección de quienes laboran en los espacios acuáticos. Es necesario aclarar que la Autoridad Marítima con todas sus dependencias y medios es la única entidad que brinda este servicio a la comunidad.

La Fuerza Naval determinara donde tendrá que actuar, contra que, y tener la capacidad para garantizar al Estado ecuatoriano el uso del mar y sus recursos.

La Armada del Ecuador emplea su contingente en todas aquellas operaciones de apoyo a la gestión gubernamental imponiendo así una capacidad de cooperación mientras actúa de manera combinada con fuerzas de otros países entre las cuales se puede mencionar el control de armas, apoyo a la seguridad pública y ciudadana, control de contrabando de combustibles.

Toda esta área de gran cobertura implica que la Armada del Ecuador emplee los medios necesarios en base a sus áreas de control, como Autoridad de Policía Marítima ejerciendo la seguridad marítima continental e insular, a fin de garantizar el normal desarrollo de las actividades y que se consiga el progreso del país.

1.1.3. Funciones y Operaciones del Comando de Guardacostas.

El Comando de Guardacostas, ejecuta actividades de Policía Marítima en forma permanente en el área marítima y fluvial, con la presencia naval a través de operaciones de vigilancia costera para la interdicción marítima, protección de puertos, búsqueda y rescate, y prevención de la contaminación marino costera, cumpliendo la legislación nacional e internacional; mediante el empleo de unidades guardacostas marítimas y costeras.

1.1.4. Falencias Operativas dentro del Control Marítimo. Varias falencias se ven reflejadas en la ejecución de las mencionadas actividades; una de ellas es la limitación del uso de radares como medios de detección de actividades ilícitas, esto va de la mano con el gasto innecesario del material y combustible a la hora de navegar hasta el punto donde se presume se está cometiendo el delito.

Otra razón por la cual se crea una elevada falencia en la hora del control marítimo, se debe a la carencia de medios que permitan realizar detecciones nocturnas. Todas las actividades que se realizan en el mar por la noche adquieren un grado de dificultad mayor debido a que se trata de evitar el riesgo operacional o la falta de visibilidad, aún mayor dificultad presenta, realizar una operación de control marítimo si no se cuenta con los medios necesarios.

1.1.5. Comando de Guardacostas. Las características de importancia para una navegación segura en las costas ecuatorianas, deben ser consideradas y analizadas para que sean tomadas en cuenta en la ejecución de actividades Guardacostas y de capitanías, en concordancia a las capacidades que tienen las lanchas asignadas a los repartos subordinados de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos; así mismo, es primordial hacer un análisis de injerencia de las características en mención, con las facilidades o dificultades que estas representan para la ejecución de amenazas asimétricas.

Los subcomandos de Guardacostas a través de las unidades subordinadas cumplirán tareas de Autoridad Marítima y Policía Marítima contando para ello con personal calificado en las estaciones móviles / fijas, patrulleras guardacostas costeras, marítimas y oceánicas, asignadas de manera permanente o temporal.

A través de los Subcomandos de Guardacostas y unidades subordinadas, cumplirá tareas de Autoridad Marítima y de Policía Marítima en sus áreas de vigilancia y control, salvaguardando la vida humana en el mar, el combate a las actividades ilícitas, el control de las actividades marítimas, la prevención y apoyo a las acciones de contingencia a la contaminación marino-costera,

mediante la implementación de medidas y acciones preventivas y operativas en los tiempos 1 (Presencia), 2 (Reacción) y 3 (Operaciones Especiales).

En el tiempo 1 las unidades cumplirán los patrullajes en las horas y áreas dispuestas por las Capitanías de Puerto, realizando abordajes e inspecciones a embarcaciones de su sector, verificando que tengan toda la documentación marítima en regla, equipos básicos, equipos de seguridad básicos; el tiempo 2 involucra la participación inmediata de estas unidades, a cualquier hora del día, por lo que siempre deberán estar listas para zarpar, neutralizar amenazas, salvaguardar la vida humana en el mar; el tiempo 3 los retenes podrán ejecutar operaciones especiales únicamente con orden del Capitán de Puerto.

1.1.6. Concepto de Empleo de Unidades Guardacostas y de Capitanías por tipo y clase. Para el concepto de empleo de las Unidades Guardacostas se considera el análisis del área de Operación, donde estas van a desarrollar sus actividades y/o áreas de operación; también se analizan las capacidades operativas que tienen cada una de las unidades de acuerdo al Tipo y Clase contrastando con el análisis de amenazas con las que tiene que enfrentar.

1.1.6.1. Patrulleras Guardacostas Oceánicas PGO (Protector / 5009)

Las PGO clase Isla San Cristóbal/ Isla Fernandina, operarán principalmente desde la zona contigua hasta las 70 MN y dentro de la Reserva Marian de Galápagos, y a requerimiento en la ZEE.

Esta unidad tiene la capacidad de desplegarse hacia cualquier punto, y realizar el rescate de personas que hayan naufragado; pueden emplearse en misiones específicas con otros medios de superficie, terrestres y aéreos.

Para el caso de la Isla San Cristóbal podrá realizar operaciones con ayuda de su bote de quilla rígida (RHIB) que alcanza velocidades de hasta 45 nudos, la clase Isla Fernandina podrá realizar este tipo de operaciones con un bote RIB.

Puede apoyar de manera limitada en la contingencia de los derrames de hidrocarburos o contaminación en el mar mediante el traslado de personal y/o equipos de contingencia hacia el lugar de emergencia; la capacidad de combustible de la PGO Clase Isla Fernandina le permite operar durante 222,2 horas, 9,5 días a velocidad económica de 12 nudos, manteniendo un nivel de seguridad del 20% y la capacidad de la PGO Clase Isla Fernandina le permite la capacidad de realizar remolque ya sea posee un gancho de remolque que le permite remolcar a otra embarcación que se encuentre y para el caso de las lanchas Clase Isla San Cristóbal podrán realizar en caso de emergencia remolque de otra unidad que tenga desplazamiento no mayor de 325 Ton.

Tabla 1

Características principales de la lancha Patrullera Guardacostas Oceánica

UNIDAD	TIPO
LG-32 ISLA FERNANDINA	PROTECTOR
LG-33 ISLA ESPAÑOLA	PROTECTOR
LG-34 ISLA SAN SALVADOR	PROTECTOR
DATOS GENERALES	
ESLORA	45 METROS
MANGA	10 METROS
PUNTAL	5 METROS
CALADO	2.5 METROS
DESPLAZAMIENTO	325 TON
DOTACION	05 Of-19 Trip
PERMANENCIA EN EL MAR	15 DIAS
HABITABILIDAD	27 PERSONAS
CAPACIDADES OPERACIONALES	
VELOCIDAD MÁXIMA	25 NUDOS
VELOCIDAD MÁXIMA SOSTENIDA	20 NUDOS
VELOCIDAD ECONÓMICA	12 NUDOS
CAPACIDAD DE INSPECCION Y ABORDAJE	
PARTIDA DE ABORDAJE	01 Of. -07 Trip.
GRÚA TELESCÓPICA PARA MANIOBRA DE BOTE	665 Kgs.
BOTE DE GOMA CON MOTOR F/B	15 personas

Fuente: (Armada Del Ecuador, 2013)

1.1.6.2. Patrulleras Guardacostas Marítimas. PGM. Opera principalmente desde la milla ocho hasta el límite exterior de la zona contigua, a requerimiento podrá operar en la Zona Económica Exclusiva y Alta Mar, donde realiza el rescate de personas que hayan naufragado, ya sea por vía marítima o en caso de emergencia, por vía aérea en coordinación con un helicóptero naval; puede apoyar de manera limitada en la contingencia de los derrames de hidrocarburos o contaminación del mar.

La capacidad de combustible de la PGM permite operar durante 87, 17 horas/ 3,63 días a velocidad económica de 9 nudos, manteniendo el nivel de seguridad del 20 %.

1.1.6.3. *Lanchas Guardacostas Interceptoras. LGI.* Las LGI operan principalmente desde la línea de costa, en las radas de Manta, Salinas y Puerto Bolívar, pudiendo abarcar mar territorial, zona contigua y parte de la ZEE, siempre y cuando la distancia de costa no supere las 70 millas náuticas.

Estas LGI, pueden emplearse en misiones específicas para defensa externa, en coordinación con unidades de superficie y áreas.

1.1.6.4. *Lanchas Guardacostas Costeras. PGC.* Las Patrulleras Guardacostas Costeras, operan principalmente desde la línea de costa pudiendo abarcar el mar territorial y zona contigua, siempre y cuando la distancia desde costa no supere las 24 millas náuticas, alcanza la mayor velocidad en canales interiores, esteros y ejes fluviales; su autonomía efectiva a velocidad económica de 15 nudos es de 200 millas náuticas a lo largo del borde, factibilidad para para un día de operación en la mar.

Tienen la capacidad de apoyar en caso de emergencia nacional y desastres naturales, para el transporte y la evacuación de personas, transporte de ayuda humanitaria, etc., a quienes viven en áreas donde sólo existe ingreso por vía marítima.

1.1.6.5. Lanchas Guardacostas Ribereñas. PGR. Las Patrulleras Guardacostas ribereñas, operan principalmente desde la línea de costa pudiendo abarcar el mar territorial, tiene la capacidad de realizar el rescate de personas a 12 Mn fuera de la costa, poseen una eslora de 11 metros y una manga de 3,8 metros, su autonomía efectiva a velocidad económica de 14 nudos es de 150 millas a lo largo del borde costero, con la capacidad de almacenar víveres y agua hasta para un día de operación en la mar.

Tienen la capacidad de apoyar en caso de emergencia nacional y desastres naturales, para el transporte y la evacuación de personas, transporte de ayuda humanitaria, etc., a quienes viven en áreas donde sólo existe ingreso por vía marítima.

1.1.6.6. Lanchas Guardacostas de bahía. PGB. Las Patrulleras Guardacostas de Bahía, son unidades comprendidas entre 7, 00 y 8, 00 mts. de eslora, con velocidades superiores a 20 nudos con una dotación mínima de 04 personas pudiendo cumplir tareas dentro de las 04 millas náuticas próximas al perfil costanero, debido al alcance de sus comunicaciones limitadas y al almacenamiento y consumos de combustible, pudiendo realizar operaciones cortas en tiempo 1 y 2.

Su operación puede extenderse hacia aguas y canales interiores, esteros y ejes fluviales, tiene capacidad para rescate de personas que hayan naufragado, puede apoyas de manera limitada en la contingencia de los derrames de hidrocarburos o contaminación del mar.

1.1.6.7. Lanchas Guardacostas Fluvial. PGF. Operan en aguas y canales interiores, esteros y ejes ribereños, para lo cual la dotación debe estar familiarizada con las características para la navegación en aguas restringidas .Podrán proyectarse desde la línea de costa, abarcando patrullajes en el mar territorial a no más de 05 millas náuticas de la costa, tiene una autonomía de 8 horas a velocidad económica. Estas capacidades permiten ampliar su patrullaje por más tiempo en los canales interiores del Golfo de Guayaquil y Ancón de Sardinias.

Estas unidades tienen la capacidad de realizar el rescate de personas que hayan naufragado en aguas y canales interiores, esteros y ejes fluviales o que necesiten evacuación médica por vía fluvial de centros poblados inaccesibles por vía terrestre, y por vía marítima desde las 05 millas náuticas hacia tierra. Estas unidades tienen la capacidad de realizar el rescate de personas que hayan naufragado en aguas y canales interiores, esteros y ejes fluviales o que necesiten evacuación médica por vía fluvial de centros poblados inaccesibles por vía terrestre, y por vía marítima desde las 05 millas náuticas hacia tierra.

1.1.6.8. Lanchas Guardacostas Logísticas. LGL. Con una eslora de 13,5 metros y manga de 4,20 metros, con autonomía de 235 millas a una velocidad económica de 7 nudos y 2 días en víveres, agua y combustible. Su velocidad económica es de 7 nudos, su bajo consumo de combustible, proporciona una movilidad capaz de alcanzar desde las bases de COGUAR y de los SUBCOMANDOS de GUARDACOSTAS Norte y Sur hacia las Estaciones Móviles, sumado a la capacidad de almacenaje y transporte de hasta 900 galones de diésel y agua.

1.1.6.9. Remolcador de Bahía. RB. El rol principal es la asistencia a buques y mitigación de emergencias en los espacios acuáticos, con una permanencia hasta de 7 días y una autonomía de hasta 5 días, que permita un radio de acción de hasta 50 millas náuticas, posee sensores electrónicos de alta discriminación para la vigilancia, búsqueda, detección e identificación de embarcaciones en riesgo y emergencias.

1.2. Marco Conceptual

1.2.1. Espacios Marítimos y Delimitación Marítima. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, CONVEMAR, estableció reglamentos de uso pacífico, racional, justo y equitativo del mar, después de un largo proceso evolutivo que fusionó el derecho consuetudinario de las buenas prácticas marítimas.

La CONVEMAR comprende aspectos relativos al acceso a los mares, facilita las comunicaciones internacionales, la explotación de recursos tanto vivos y no vivos, la preservación del medio marino, la delimitación marítima, los derechos de soberanía, y rige los límites de la jurisdicción nacional sobre los nuevos espacios marítimos establecidos, jurisdiccionales.

Los espacios acuáticos bajo Autoridad, basados en el Código de Policía Marítimo, y la CONVEMAR, se encuentran definidos en un área de gran extensión cuya cobertura geográfica comprende: el espacio marítimo que incluye, Aguas Interiores, Mar territorial, Zona Contigua, Zona Económica Exclusiva, su espacio aéreo y el lecho marino de una extensión 1'115.135 Km²; y los esteros.

A fin de contribuir al desarrollo seguro de las actividades acuáticas y al cumplimiento de los convenios marítimos internacionales con la ejecución de operaciones de Búsqueda y Rescate de acuerdo a las necesidades emergentes en nuestros espacios acuáticos, se considera las coordenadas geográficas de la región SAR del Ecuador: Límite Norte: Latitud 01° 28' 54" N; Límite Sur: Latitud 03° 23' 33.96" S; Límite Este: Línea Base Continental; Límite Oeste: Longitud 095° 23' 00" W, siendo el Área SAR de 1'457.501 Km², bajo responsabilidad del país ante la Organización Marítima Internacional.

1.2.1.1. *Línea Base. LB.* En el Ecuador la línea base se encuentra delimita por las puntas más sobresalientes del Ecuador conformadas por: Punta Galera, Isla de la Plata y la punta de Santa Elena, que es en donde se traza una Línea recta a lo largo del todo el contorno del continente ecuatoriano.

En la línea base se define el comienzo de los espacios marítimo, se encuentra orientado a determinar la extensión a lo largo del territorio, en Ecuador, la línea base se detalla en la Figura 1.



Figura 1. Línea Base de Ecuador
Fuente: (Venelogía, s.f)

1.2.1.2. *Aguas Interiores (AI).* Todas aquellas aguas comprendidas entre las líneas de base y la Costa incluyen ríos, bahías, lagos. En esta zona el Estado ejerce una total soberanía, de tal forma los buques extranjeros no tienen derecho de navegación en esta zona, como se detalla en la Figura 2.

Las profundidades son generalmente bajas y variables; el Océano Pacífico baña las costas del Ecuador, con sus aguas tranquilas y a una temperatura media de 24 a 28°C., y salinidad de 35%.

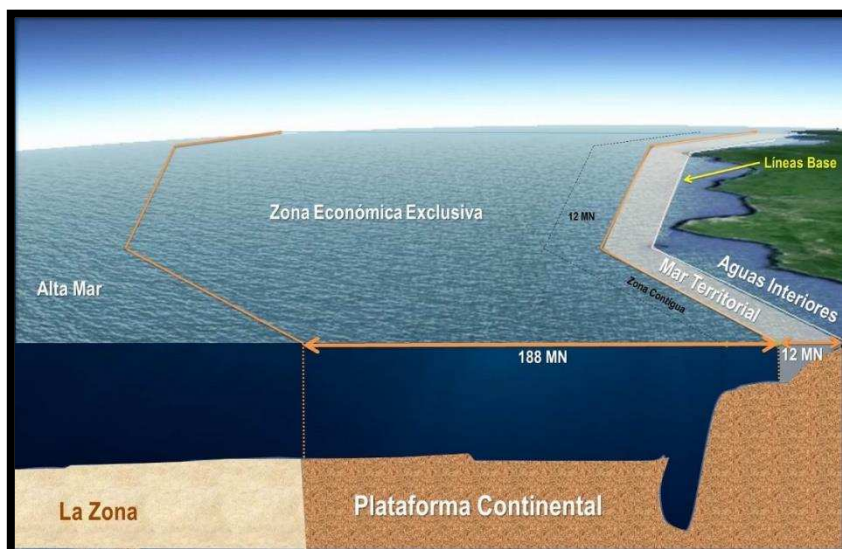


Figura 2. Aguas interiores
Fuente: (Masson, 2016)

1.2.1.3. Mar Territorial (MT). Una distancia que no exceda de 12 millas marinas, medidas a partir de las correspondientes líneas de base por lo cual el Estado debe permitir el paso inocente de los buques, el estado marino-costero Ecuatoriano tiene total potestad civil, penal, fiscal y administrativa. El Mar territorial se muestra en la Figura 3.

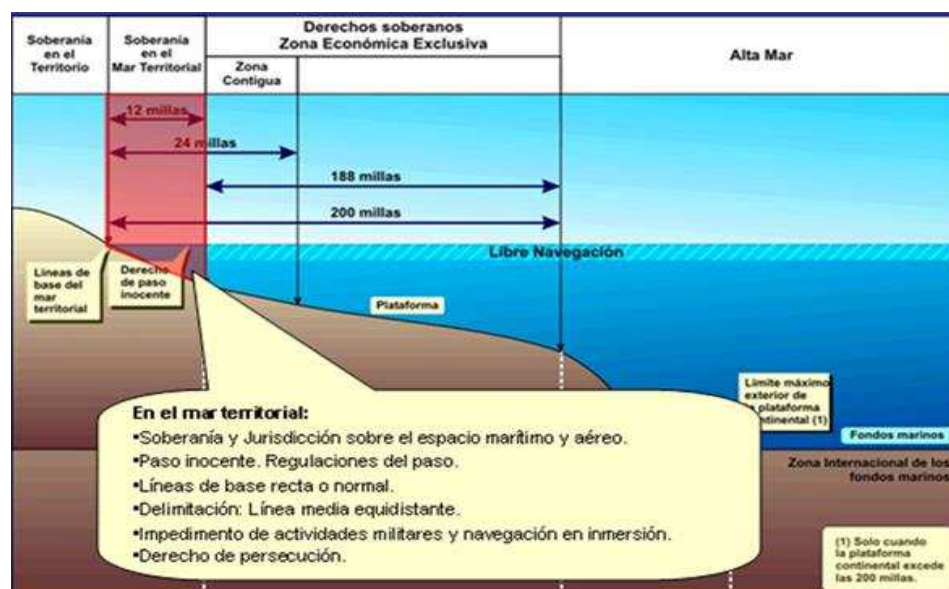


Figura 3. Mar Territorial
Fuente: (Derecho Internacional Público, 2016)

1.2.1.4. *Zona Contigua (ZC)*. Es la zona contigua a la porción de mar consecutiva al mar territorial, esta zona no podrá excederse de las 24 millas náuticas contadas desde las líneas de base, el Estado solo dispone de competencias limitadas para adoptar medidas de control sobre buques extranjeros y las personas que se encuentren a bordo de tales embarcaciones, la Zona Continua se detalla en la Figura 4.



Figura 4. Zona Contigua
Fuente: (Derecho Internacional Público, 2016)

1.2.1.5. *Zona Económica Exclusiva (ZEE)*. El estado ribereño tiene derecho de una extensión de 188 millas, adicionales a las 12 del mar territorial, así como el lecho y el subsuelo del mar para los fines de exploración, explotación, así como la conservación y administración de recursos naturales, tanto vivos como no vivos. Los estados gozan de las libertades de navegación de sobrevuelo, tendido de cables y tuberías submarinos. Como se detalla en la figura 5.

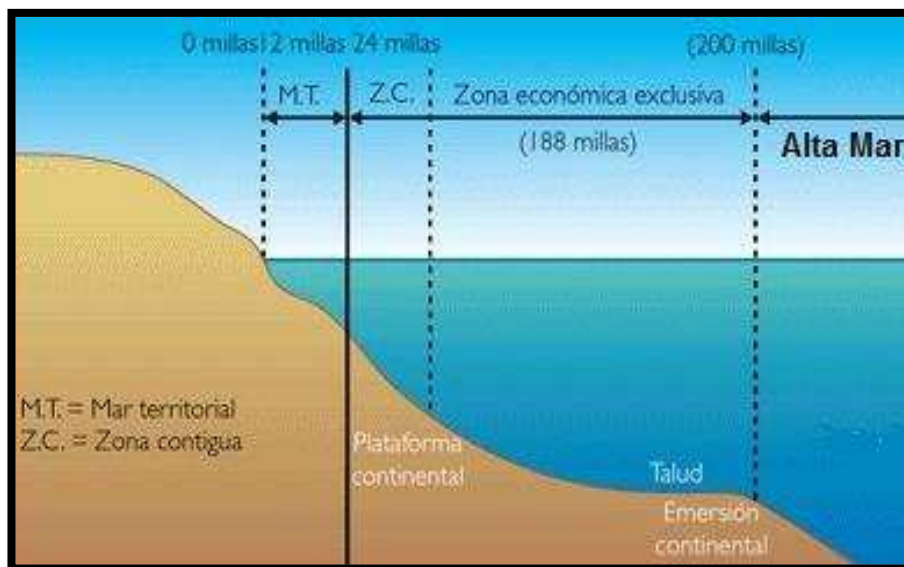


Figura 5. Zona Económica Exclusiva
Fuente: (DIMAR, 2015)

1.2.2. Amenazas . Se han definido como amenazas o factores de riesgo a todas a aquellas actividades ilícitas en los espacios acuáticos, marítimos costeros y fluviales, que por su impacto afectan la seguridad del Estado.

La actividades ilícitas se incrementan y se manifiestan en contra de la seguridad integral de los Espacios Acuáticos, obligando a la Fuerza Naval el empleo de medios como Autoridad de Policía Marítima, para disuadirlas, neutralizarlas y/o destruirlas.

Estos peligros han aumentado su accionar en el ámbito marítimo en los últimos 10 años, según sea el caso; para lo cual la Armada planifica un conjunto de actividades, operaciones y decisiones tendientes a evitar que una actividad ilícita se efectúe dentro de los espacios acuáticos referidos, evaluando su ejecución en el Cuerpo de Guardacostas al mantener el más alto grado de alistamiento en sus unidades y del personal necesario para su cumplimiento.

Quedan definidas como actividades ilícitas por parte de la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos (DIRNEA) las siguientes:

1.2.2.1. Delincuencia Común. Constituye una de las amenazas más antiguas en la seguridad marítima causando daños sorpresivos e indiscriminados, a estos delitos se dedican las personas sin una organización

establecida. Esta actividad ilícita es uno de los grandes azotes que en la actualidad sufren los ciudadanos durante su actividad económica en los espacios acuáticos con el empleo de embarcaciones menores tipo lanchas rápidas y la utilización de armamento menor con el objetivo de asaltar las embarcaciones.

La delincuencia en el mar tiene como propósito sustraer los motores, la pesca o los artes de pesca; la mayor influencia delictiva en el perfil costanero ecuatoriano se encuentran frente a la provincia de Esmeraldas; frente a Chanduy y Anconcito; y en el área del Golfo de Guayaquil. Los delincuentes se ocultan en caletas o camaroneras esperando a las víctimas y en ocasiones trabajan en complicidad con otras personas que habitan en el lugar que prestan sus casas para guardar lo sustraído. Las bandas generalmente actúan en periodos de tiempo entre las 21:00 pm a 03:00 am, donde la actividad pesquera es mayor.

1.2.2.2. Tráfico de Estupefacientes. Ecuador sufre una gran amenaza mediante el tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, debido al poder económico que representa este se convierte en una amenaza para la estabilidad del Estado .

El tráfico de drogas menoscaba las bases económicas, culturales y sociales del ser humano convirtiéndose en una actividad ilícita mediante el uso de embarcaciones tipo "Go Fast", sumergibles, submarinos, barcos pesqueros y comerciales así como los posibles ajustes de cuentas que llegan a terminar en sicariato.

La población de Esmeraldas es más vulnerable a esta amenaza especialmente los sectores cercanos al Límite Político Internacional, así como en Manabí camuflan las droga en caletas dentro de fincas, haciendas o camaroneras, preferiblemente cercanas a la playa, para transportarlas en camionetas y embarcarlas en lanchas pesqueras de fibra hasta un punto determinado en el mar, en donde es trasbordado a barcos pesqueros artesanales y lanchas rápidas, siendo estas últimas embarcaciones las que transportan la droga hacia Centroamérica.

Existen indicios que indican que la provincia de Galápagos esta siendo utilizada como área de tránsito para el soporte logístico de estas amenazas asimétricas, ya que esta solo se consideraba el tráfico de estupefacinetes y sustancias psicotrópicas para consumo local a menos que se registre una actividad que haga pensar lo contrario.

1.2.2.3. Tráfico Ilegal de Personas. El trafico ilegal de personas, tiene como actividad la acción de pasar o trasladarse de un país a otro y debido a esto se reside sin documentos que lo acrediten.

Hace referencia a un transporte ilícito, en la cual la persona por voluntad propia, inicia el proceso de inmigración a través de un medio marítimo, ingresando a un país de manera ilegal, porque no tiene visa o residencia permanente.

1.2.2.4. Tráfico Ilegal de Mercancías. Es considerado como un delito aduanero, que consiste en la simulación, ocultación, falsedad o engaño de tráfico clandestino nacional e internacional de mercancías y de esta manera en donde se evade el pago total o parcial de impuestos y además se tiene el incumplimiento de normas aduaneras, aunque las mercancías no sean sujeto de tributación.

Las principales embarcaciones utilizadas en esta la actividad ilícita por vía marítima son tipo pesqueras nacionales o de bandera panameña, haciendo su desembarque especialmente en las costas de la provincia de Manabí con mercadería y con al menos 01 tripulante ecuatoriano.

1.2.2.5. Tráfico Ilegal de Combustibles. Genera una dinámica económica nacional ilegal entre los pobladores en el sector fronterizo con Colombia y con el Perú, a través de todo tipo de medios acuáticos, llegando a perjudicar a la economía del Ecuador porque ocasiona desabastecimiento, debido a que en otros países el Diesel o Gasolina supera en 3 o 4 veces el costo en nuestro país realizando un negocio rentable para los pobladores cercanos a los límites políticos internacionales Norte y Sur y además en muchas ocasiones son utilizados como insumo químico, para el procesamiento y la elaboración de la cocaína.

1.2.2.6. Pesca Ilícita. La pesca ilegal no declarada y no reglamentada consiste en la captura de fauna silvestre de los océanos de manera ilegal y no regulada, por ejemplo, la captura de especies protegidas, exceso sobre cuotas establecidas por especie, sobre pesca, pesca sin licencia, uso de métodos ilegales. Por excelencia el Ecuador es un país pesquero y esta actividad produce alrededor de 1000 millones de dólares por año, equivalente al segundo o al tercer rubro de mayor importancia en las exportaciones a nivel nacional. Durante la última década se ha evidenciado un incremento desordenado de las embarcaciones pesqueras en la mayoría de los puertos, así como, el ingreso de botes de fibra de vidrio, que van reemplazando a las balsas, pangas y botes de madera.

1.2.2.7. Pesca Ilegal en Galápagos. El 13 de agosto del 2017 en Galápagos una aeronave de la Armada del Ecuador, detectó un barco de bandera china realizando faenas de pesca cerca de la denominada Zona Económica Exclusiva (ZEE) de las islas Galápagos, la entidad identificó más de cien embarcaciones pesqueras en la parte sur del Archipiélago y comenzó un monitoreo de las mismas.

La ZEE es un espacio donde el Ecuador puede realizar actividades económicas, como pesca, pero quienes no pueden hacer actividades allí son embarcaciones de bandera internacional, pueden usarla eventualmente para tránsito, descanso.

Las especies están protegidas en los 138.000 km² de la reserva marina de Galápagos, considerada la segunda más grande del mundo y unos de los sitios en los que hay una importante colonia de tiburones.

1.2.2.8. *Tráfico Ilegal de Armas, Municiones y Explosivos.* Se caracteriza por el uso de armas sin el respectivo permiso, o autorizaciones, para cometer delitos contra la seguridad de las personas por parte de grupos delincuenciales afectando al bienestar y la tranquilidad de las personas ya que parte de este material es utilizado por las bandas delincuenciales para el acontecimiento de actos delictivos como secuestros, asaltos, robos, asesinatos.

El territorio marítimo nacional es considerado para el tránsito y acopio del tráfico de armas, los cuales provendrían por ruta marítima desde el país vecino de Perú.

1.2.2.9. Contaminación Marino Costera y Fluvial. Se da por algunos contaminantes provenientes de la actividad de la humana: los plaguicidas, fertilizantes, hidrocarburos, aguas residuales, plásticos y otros sólidos, todos estos son nocivos que no son habituales en un ecosistema determinado. En muchas ocasiones estos contaminantes se acumulan en las profundidades de los océanos y ríos, afectando a los procesos de desarrollo, economía y a la calidad de vida de los habitantes.

1.2.3. Amenazas Asimétricas. La expresión “amenazas asimétricas” no es más que un intento de poner nuevos rótulos a cuestiones que datan de conflictos, acciones que utilizan métodos de conflicto no lineares, basadas en actividades clandestinas.

Los métodos irregulares, son factores que otorgan ventajas a los pequeños grupos estratégicos ante las grandes fuerzas militares, por lo tanto estas organizaciones clandestinas buscan vulnerabilidades y las explotan para maximizar efectos económicos, políticos, culturales o religiosos.

La modernidad atribuida a estas nuevas preocupaciones en materia de seguridad y defensa, deriva en gran parte de los efectos de la globalización como consecuencia de los avances en comunicaciones.

Las amenazas asimétricas no se realizan por medios homólogos, es una desigualdad numérica, tecnológica o de procedimientos entre fuerzas, y que militarmente inferiores pueden inferirle grave daño, representan un peligro y dan lugar a actividades o fenómenos que se constituyen amenazas para sociedades.

La percepción de las amenazas como tales, impulsa necesariamente medidas para neutralizarlas antes de que se conviertan en un peligro real, con lo cual la intervención se justifica ampliamente, antes de que estos se manifiesten.

Las nuevas capacidades que deben desarrollar la Armada del Ecuador, en estos escenarios predominantes, juegan un rol protagónico en la protección de las líneas de comunicación marítima que constituyen el motor de la economía.

Las capacidades que con que cuenta el Comando de Guardacostas, como medios para combatir actividades ilícitas son de manera desigual a las condiciones que normalmente se presentan en los actos delictivos en el mar, teniendo así diferentes medios para combatirlos.

La Autoridad Marítima del Ecuador, a través de las dotaciones de las unidades del Comando de Guardacostas, tiene como función el cumplimiento de tareas de control y patrullaje en el mar territorial y todas las zonas referidas dentro de la CONVEMAR, como espacios acuáticos; para lo cual deben cumplir y hacer respetar el marco legal nacional a través de la Constitución de la República y sus leyes. Así mismo, observar todos los Acuerdos y Tratados Internacionales de los cuales el Ecuador forma parte o es signatario.

La neutralización de las amenazas requiere una coordinación e interacción entre las Unidades Guardacostas bajo el principio de operatividad.

1.3. Marco Legal

El Ecuador es parte de organismos y convenios internacionales en el marco de la ONU y la OEA entre los que se destacan la Comisión Interamericana para el Control del abuso de drogas (CICAD), Convención Interamericana contra la fabricación y tráfico ilícito de armas de fuego, municiones, explosivos y otros materiales relacionados, y el Comité y la Convención Interamericana Contra el Terrorismo (CIFTE), su aplicación en correspondencia con el ordenamiento jurídico interno determina que el estado a través de sus instituciones previene, neutraliza, reprime y sanciona estos delitos por lo cual a las FFAA y específicamente al Comando de Guardacostas le corresponde apoyar a los órganos de seguridad del Estado a través de operaciones de interdicción marítima cuando la amenaza hubiere sobrepasado los controles terrestres y la responsabilidad recaiga en la Autoridad Marítima. Además, debe cumplir con todas las obligaciones, tratados y convenios contraídos con la Organización Marítima Internacional.

En lo que respecta a la seguridad y protección marítima, el Ecuador es país miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI), para salvaguardar la seguridad de la vida humana en el mar, evitar la contaminación marina y realizar operaciones de búsqueda y rescate en el mar, conforme lo establecido en los convenios internacionales de Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), Prevención de la Contaminación en el Mar (MARPOL) y de Búsqueda y Rescate Aéreo y Marítimo.

1.3.1. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Mediante la aprobación de la Asamblea Nacional para la Adhesión del Ecuador a la CONVEMAR, considerando la reestructuración del marco legal y jurisdiccional de los espacios acuáticos y con la expedición del Decreto Ejecutivo 1087 el 07 de marzo del 2012, se determina las atribuciones, funciones y competencias que constan en el Artículo 3 mencionando decreto para que el Ministerio de Defensa a través de la Fuerza Naval pueda ejercer su calidad de Autoridad de Policía Marítima, para el control y seguridad de dichos espacios, mediante el combate a las actividades ilícitas y a la explotación de los recursos vivos y no vivos; la protección de la vida humana y el control de la contaminación del medio marítimo.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR), establece que cada estado debe ejercer soberanía y jurisdicción en los espacios marítimos, para la aplicación de las leyes y la explotación de sus recursos, y además poseen responsabilidades y deberes que cumplir en el ámbito, como la seguridad en el mar, la conservación de los recursos marinos vivos; la protección de las personas, la investigación científica marina; así como los procedimientos para la solución a los problemas que se presentan en actividades contrarias, actuar en el seguimiento, vigilancia y detención de embarcaciones que se presume efectúan actos ilícitos.

Con la aprobación de la Asamblea Nacional el 23 de mayo de 2012, se adhirió a la CONVEMAR, se ha redefinido claramente los espacios acuáticos bajo responsabilidad del estado en una zona de seguridad integral cuya cobertura comprende: El Mar Territorial, Zona Contigua, Zona Económica

Exclusiva, su espacio aéreo y el lecho marino; el espacio ribereño fluvial con sus respectivas aguas interiores, redes fluviales, donde existe actividad humana, tanto en la región continental e insular.

1.3.2. Normativa Legal Nacional. La Constitución de la República establece “El Ecuador es un estado constitucional de derechos y justicia social, que reconoce y garantiza a las personas el derecho a la inviolabilidad a la vida, a una vida digna que le asegure los servicios sociales necesarios, la integridad personal en todos sus aspectos.

La Ley de Seguridad Pública del Estado está destinada a fortalecer y modernizar los medios necesarios para garantizar los derechos humanos, principalmente en el derecho a una vida libre de violencia, la disminución de los niveles de delincuencia así como el mejoramiento de la calidad de vida de todos los habitantes del Ecuador.

El Decreto Ejecutivo 433 aprueba la “Delimitación de los Espacios Geográficos Nacionales Reservados que estarán bajo el control de las Fuerzas Armadas”, que dentro de su clasificación le corresponde jurisdiccionalmente a la Fuerza Naval las Aguas Reservadas y Zonas Fronterizas Marítimas del Espacio Marítimo.

Se reafirma en El Decreto Ejecutivo No.1087 dispone al Ministerio de Defensa que, a través de la Fuerza Naval, en su calidad de Autoridad de Policía Marítima, incluya entre sus atribuciones todas las relaciones con el resguardo de la Soberanía Nacional, así como también en control de la seguridad de la navegación, la preservación de la vida humana en el mar, el combate de las actividades ilícitas en los espacios marítimos, y en el mantenimiento de la seguridad y defensa nacional.

La Organización de las Naciones Unidas (O.N.U.), dispone que dentro de la seguridad del ámbito marítimo, en lo que corresponde a la Armada debe vigilar el territorio marítimo en general, a fin de salvaguardar la soberanía nacional, para mantener un control sobre toda embarcación que circule por el territorio marítimo nacional.

Asimismo, en la convención de la O.N.U. establece medidas de amplio alcance contra el tráfico de drogas, estas incluyen disposiciones con la cooperación internacional en la lucha contra el tráfico de drogas, y deben realizar actividades de control del tráfico marítimo, respetando el paso inocente de las embarcaciones con bandera extranjera.

La Convención de las Naciones Unidas, establece en lo que corresponde a la Autoridad de Policía Marítima el ejercicio del derecho como “estado ribereño”, lo cual comprende todas las acciones que realiza un estado para ejercer soberanía en las aguas de su jurisdicción, al igual que, impedir delitos, estableciendo medidas de seguridad para el transporte de personas, y en el caso que exista sospecha de que una embarcación esta pueda ser abordada.

El plan Nacional de Seguridad Integral hace referencia a un Sistema Integrado de Seguridad 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 remediación ante amenazas y factores de riesgos. En su diagnóstico ubica a la delincuencia como una de las amenazas que ponen en peligro el bienestar de la población, e impactan la seguridad del estado.

La Armada del Ecuador es responsable de la seguridad y protección de los espacios acuáticos marítimos y fluviales, asegurando el bienestar de toda la población que depende de la actividad marítima.

El ejercicio de la Autoridad Marítima y de la Autoridad de Policía Marítima implica contribuir a disminuir los niveles de inseguridad, mediante el control de los espacios acuáticos, con el enfoque en la seguridad de la vida humana en el mar, en la explotación racional de recursos vivos y no vivos, el control de las actividades ilícitas (a través del control de armadas y tráfico ilícito de municiones y explosivos); de la contaminación.

Capítulo II

Fundamentación Metodológica

2.1. Enfoque o tipo de Investigación. Para el estudio de esta investigación se aplica un enfoque de investigación cualitativo, puesto que se realizó un análisis para conocer los riesgos y posibles amenazas asimétricas que puedan afectar a la seguridad marítima estableciendo acciones que permitan la neutralización de las actividades ilícitas para la efectividad de sus ataques, protección de áreas estratégicas, defensa interna y seguridad marítima de la Armada del Ecuador.

Enfoque Cualitativo: El proceso que sigue es inductivo, recurrente y basado en una realidad subjetiva. Las bondades de este enfoque son la profundidad de significado, amplitud y riquezas interpretativas, también se guía por áreas o temas significativos de investigación.

2.2. Alcance o Nivel de la Investigación. La investigación aplica un nivel descriptivo, porque se parte básicamente de un fenómeno social que refiere a las amenazas asimétricas acontecidas en las costas, considerando una circunstancia temporal y geográfica determinada.

Con la finalidad de describir y estimar parámetros correspondientes a la información levantada, en este caso se ha realizado un estudio, verificando si estos fenómenos se los podría controlar de una mejor manera.

2.3. Diseño de la Investigación. Esta investigación implica el diseño de investigación no experimental que se dedica al estudio de situaciones ya existentes, que se desarrollan bajo sus propias leyes o reglas internas.

2.4. Modalidad de la Investigación. Esta investigación se aplica el estudio bibliográfico, donde se estudian los problemas que acontecen en el territorio marítimo nacional, así como la interpretación y descripción de medios Guardacostas que permita la neutralización de las amenazas.

2.5. Población y Muestra. Para el efecto se escoge una población perteneciente al Comando de Guardacostas, en una visita realizada al mismo, se pudo seleccionar a tres señores oficiales de la especialidad guardacostas; tres fueron los señores oficiales en servicio activo entrevistados que entregaron datos importantes para la verificación del estudio del presente proyecto.

2.6. Técnicas de Recolección de Datos

2.6.1. Entrevistas. Para fortalecer la presente investigación se elaboró una entrevista, dirigida al personal que labora en COGUAR, y SUBCOMANDOS a fin de conocer la frecuencia con la que se llevan a cabo los periodos de patrullaje, y qué tipos de actividades ilícitas son las que requieren mayor control a la defensa del territorial marítimo nacional para la ejecución efectiva de las medidas de protección.

Esta técnica de investigación se realizó con el SR. TNNV-GC Diego Ramírez Ruiz (Jefe del Departamento de Búsqueda y Rescate), el SR. ALFG-GC Mario Patricio Rodríguez Montero (Comandante de la Lancha Guardacostas Río Jubones), y el SR. ALFG-GC Armando Alex Peñafiel Ligua (Jefe del Departamento de Operaciones y Jefe del Sistema Integrado de Seguridad de SUBNOR), para confirmar las principales amenazas asimétricas que se presentan actualmente en el territorio marítimo nacional para obtener información acerca de donde sería zona donde que requiere alta demanda de personal, medios, y presupuesto.

2.6.1.1. Entrevista realizada al Sr. TNNV-GC Ramírez D. Jefe del Departamento de Búsqueda y Rescate del Comando De Guardacostas.

Entrevista realizada el día jueves 28 de Octubre del 2017, en las oficinas del Comando de Guardacostas, en la cual manifestó el jefe de operaciones de COGUAR, ver el anexo A.

El SR. TNNV-GC Ramírez D. argumentó que actualmente en el territorio marítimo nacional existen 4 grandes sectores, donde se evidencian diferentes tipos de amenazas, en el sector norte existe la amenaza de tráfico ilegal de combustible, sumado a amenazas de tráfico de sustancias sujetas a

fiscalización provenientes desde Colombia-Tumaco, en el sector centro existe la amenaza de tráfico de sustancias sujetas a fiscalización, en el sector sur existe la pesca ilícita por parte de embarcaciones peruanas que ingresan a aguas ecuatorianas y durante los últimos años también se ha evidenciado un poco sobre la amenaza de tráfico de sustancia sujetas a fiscalización y de combustible que abastecen a estas embarcaciones, afecta a la comunidad marítima, que ejerce alguna actividad en los espacios acuáticos y no les permite tener seguridad en los labores, pesca, donde extorsionan para que sean parte de una acción delictiva que transporta combustible ilegalmente y que va directamente contra las personas más que por un bien.

El Comando de Guardacostas planifica operaciones dentro de los espacios marítimos del Ecuador en aguas interiores, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva de manera semanal mensual y durante todo el año cumple con sus operaciones a través de los subcomandos de guardacostas en el norte, en el centro, en el sur y en la región insular con unidades y guardacostas bajo el control táctico de la dirección regional de los espacios acuáticos insular, es decir se controla el área de responsabilidad prácticamente los 365 días del año

Existen tres tipos de operaciones que dicta el plan de seguridad integral de los espacios acuáticos: las operaciones en tiempo uno, que son para realizar patrullaje de rutina a través de la presencia naval de tal manera de que cualquier amenaza asimétrica que se pueda cometer en el área se pueda neutralizar, la operación en tiempo dos que son operaciones de forma reactivas frente a una amenaza asimétrica que se esté cometiendo en el territorio marítimo nacional, es decir si ha habido alguno de estos hechos se destacan inmediatamente una unidad guardacostas y el tiempo tres que se realiza en caso de emergencia.

Cuando se sabe por información de inteligencia que se va a ejecutar una actividad ilícita que se tiene que neutralizar entonces previa planificación se puede realizar operaciones en coordinación con otros mandos para ejecutar esta operación y poder llevarla a cabo, así como también teniendo más personal capacitado, cubriendo necesidades en las capitanías de puertos en el Comando de Guardacostas, en los subcomandos de guardacostas para que

cuenten con medios operativos y puedan reaccionar oportunamente ante una emergencia

En la actualidad se cuenta con la incorporación de 2 unidades patrulleras guardacostas oceánicos (PGO) 5009 con capacidad de navegación en altamar, alta permanencia en este sector y el cumplimiento de las operaciones realizadas durante el año y que también pueden ser operaciones a requerimiento de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos o de la Comandancia de Operaciones Navales.

2.6.1.2 Entrevista realizada al Sr. ALFG-GC Mario Patricio Rodríguez Montero, Comandante de la Lancha Guardacostas Rio Jubones en el Subcomando Centro En La Ciudad De Manta.

Entrevista realizada el día jueves 28 de Octubre de 2017 a las 16H00 en la Base Naval Sur en el Comando de Guardacostas.

El Sr. ALFG-GC Rodríguez M. argumentó que las actividades ilícitas que más se dan en el territorio marítimo nacional son: narcotráfico, delincuencia común, transporte ilegal de combustible, transporte ilegal de mercadería, afectando a la seguridad de la gente de mar y en otras ocasiones causan perjuicio económico al estado.

El Comando de Guardacostas y las Capitanías de Puerto realizan patrullajes diarios a lo largo del territorio marítimo nacional en sus respectivas jurisdicciones y áreas de responsabilidad, planificación y ejecución de patrullajes diarios, búsqueda de información a través de personal de Inteligencia Naval, Unidades Guardacostas listas para realizar operaciones especiales, coordinaciones con otras entidades del estado como la ARCH (Agencia de Regulación y Control de Hidrocarburos) o el Ministerio de Acuicultura y Pesca, Policía Nacional, entre otros.

La mejor manera es trabajando de manera coordinada con Unidades de Superficie, personal de la Infantería de Marina, Aviación Naval, y los Submarinos, de manera que se refuercen los controles en todo el territorio nacional, es importante también patrullajes diarios en las Unidades Guardacostas, monitoreo de embarcaciones a través del SIGMAP,

Coordinaciones con Inteligencia Naval, Coordinaciones con otras instituciones del estado.

*2.6.1.3. Entrevista realizada al Sr. ALFG-GC Armando Alex Peñafiel
Ligua Jefe del Departamento de Operaciones y Jefe del Sistema Integrado
de Seguridad de Subcomando Norte*

Entrevista realizada el día jueves 28 de Septiembre del 2017 a las 13H00, en la Base Naval Sur.

El SR. ALFG-GC Peñafiel A. argumentó de acuerdo a las amenazas asimétricas que se han manejado en el norte son el robo de motores, el tráfico de sustancias sujetas a fiscalización, el tráfico de mercadería se ha reducido, el tráfico de personas casi es nulo, el tráfico de combustible por motivo de ser subsidiado se lo vende en 4 o 5 veces el precio normal en bidones de 55 galones, el robo de motores siempre se efectúa más depende a los tiempos de pesca, cuando hay más actividad de pesca existe más robo de motores y aprovechan de esta situación cuando es la oscura, media luna, cuarto menguante. Comprometiendo bastante a la vida del pescador quedándose a la deriva con el robo del motor y cuando se tiene un mal comportamiento son capaces hasta de efectuar disparos, entonces esto compromete a la seguridad de la vida humana en el mar.

Se realizan patrullajes periódicos, el control de armas que lo realizan los diferentes batallones de infantería, San Lorenzo, Esmeraldas, son cosas constantes e importantes además operativos dentro de caletas pesqueras, de talleres clandestinos y patrullajes de los batallones de infantería de marina para contrarrestar las amenazas.

De acuerdo a datos de inteligencia dados por el departamento de inteligencia norte (DINOR), con un dato de interés para poder actuar por ejemplo en caso de tráfico de droga actúan inmediatamente los batallones de infantería y medios que se encuentren en el agua, además mediante el sistema ECU 911 en una llamada de interés se actúa inmediatamente para tratar de neutralizar estas amenazas, la mayor asignación de medios, la mayor asignación de presupuesto y la mayor asignación de personal pero sobre todo la predisposición, esos son factores importantísimos, por ejemplo los

pescadores que se abren de las costas a algunas millas, en donde el empleo correcto de medios sería una guardacostas oceánica, como en anterior ocasión se tuvo la guardacostas PGM Santa Cruz pero por motivo de los pesca ilícita por parte de los chinos en Galápagos ya no se encuentra.

Para los patrullajes diarios, se realiza una orden de operación, bajo disposición de la DIRNEA, se ordena que todos los patrullajes sean diarios en el norte para operar y patrullar como mínimo cuatro horas en el agua.

2.6.2. Unidades Disponibles en la actualidad por el Comando de Guardacostas se detalla en la Figura 6-7-8.

02 Patrulleras Oceánicas (5009)	
03 Patrulleras Oceánicas	
03 Patrulleras Marítimas (PGM 2606)	
05 Patrulleras Marítimas (PGM)	

Figura 6 Disponibilidad de Unidades Guardacostas

Fuente: Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos





<p>07 Unidades Tipo Intercepto- ras (Mar abierto 50 Mn)</p>	
<p>05 Unidades Tipo Albatros 1100 (CHI). 03 Unidades Tipo Albatros (USA) (Mar abierto 40 Mn)</p>	
<p>03 Unidades Tipo Albatros 830 (CHI). 04 Unidades Albatros 830 (USA) (Mar abierto 12 Mn).</p>	
<p>02 Unidades Tipo Eduardoño P380 (Mar abierto 160 Mn)</p>	

Figura 7 Disponibilidad de Unidades Guardacostas
Fuente: Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

<p>01 Unidad tipo UTB (Mar abierto 12 Mn)</p>	
<p>01 Unidad tipo REMOLCADOR (Mar abierto 40 Mn)</p>	
<p>04 Unidades Tipo RBM-13 (Mar abierto 24 Mn)</p>	
<p>04 Unidades tipo RBM-11 (Mar abierto 24 Mn)</p>	
<p>03 Unidades tipo 957-Y "CHINAS" (Mar abierto 70 Mn)</p>	

Figura 8 Disponibilidad de Unidades Guardacostas

Fuente: Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

2.7. Procesamiento de Análisis de Datos

2.7.1. Estadísticas de amenazas durante los años 2014 -2015-2016-2017 en el territorio marítimo nacional. Las siguientes estadísticas, son de los últimos 4 años sobre delincuencia común, tráfico de estupefacientes, tráfico ilegal de hidrocarburos, tráfico ilegal de mercadería, pesca ilícita.

Tabla 2

Resultados del análisis comparativo del año delincuencia común 2014-2015-2016-2017

SUCESOS	2014	2015	2016	2017
DENUNCIA DE ROBO DE MOTORES F/B	245	186	198	258
MOTORES DE F/B DECOMISADOS	19	9	87	40
MOTORES DE F/B RECUPERADOS	8	0	4	3

Fuente: Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

En el análisis tabla 2, se puede evidenciar que el año 2014 existieron 245 casos de robo de motores fuera de borda y tan solo 19 decomisados, en el año 2015 existieron 186 casos y tan solo 9 decomisados, se mantienen los casos el año 2016 con 198 casos y fueron decomisados 87, y en el año 2017 fueron decomisados 258 casos y tan solo 40 motores decomisados. Según se detalla en el Figura 9.

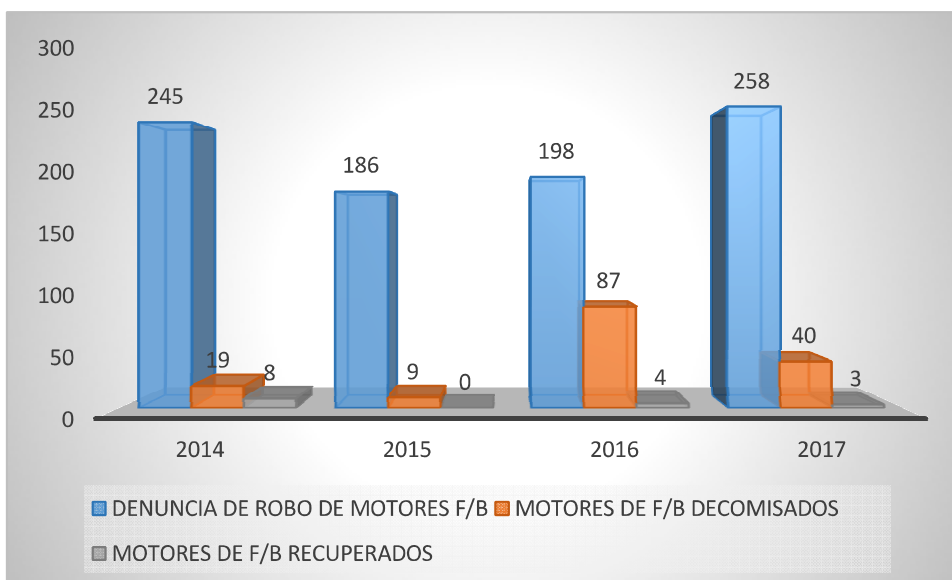


Figura 9. Estadísticas delincuencia común 2014-2015-2016-2017

Fuente: Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

Tabla 3

Resultados del análisis comparativo tráfico de estupefacientes del año 2014-2015-2016-2017

SUCESOS	2014	2015	2016	2017
EMB. DETENIDAS POR NARCOTRÁFICO (DROGAS)	4	10	16	4
CANT. DE DROGA DECOMISADA EN KG	1711	7315,15	16021,814	3878,05
CANT. DE DETENIDOS POR NARCOTRÁFICO (DROGAS)	19	27	51	10

Fuente: Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

En el análisis tabla 3, se puede observar un total de 4 casos de tráfico de estupefacientes durante el 2014 con 1711 Kg de droga decomisada, en el año 2015 fueron detenidas 10 embarcaciones por narcotráfico con 7315,15 Kg de droga, durante el año 2016 fueron decomisados 16021,814 Kg de droga, y durante el año 2017 existieron 4 casos de embarcaciones detenidas con 3878,05 Kg de droga. Según se detalla en la Figura 10.

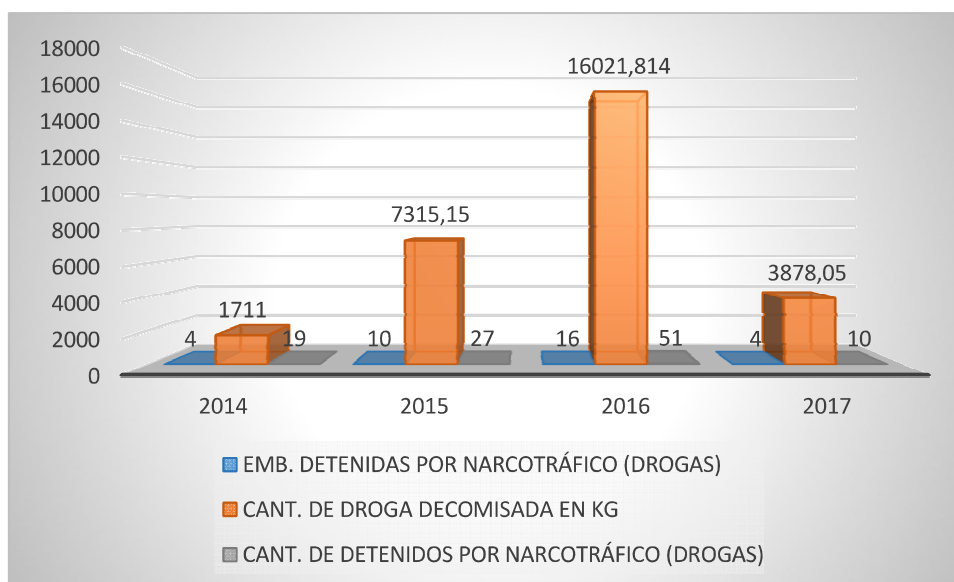


Figura 10. Estadísticas tráfico de estupefacientes 2014-2015-2016-2017

Fuente: Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

Tabla 4

Resultados del análisis comparativo del año transporte ilegal de hidrocarburos 2014-2015-2016-2017

SUCESOS	2014	2015	2016	2017
EMB. DETENIDAS POR TRÁFICO ILEGAL DE COMBUSTIBLE	18	21	73	36
CANT. DE COMBUSTIBLE DECOMISADO EN GLNS.	10383	35296	22342	11137

Fuente: Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

En el análisis tabla 4, se puede observar que durante el año total 2014 existieron 18 embarcaciones detenidas por tráfico ilegal de combustible y decomisados 10383 Glns., en el año 2015 fueron decomisados 21 embarcaciones y 35296 Glns., en el año 2016 fueron detenidas 73 embarcaciones por tráfico ilegal de combustible con 22342 Glns., y en el año 2017 fueron detenidas 36 embarcaciones con 11137. Según se detalla en la Figura 11.

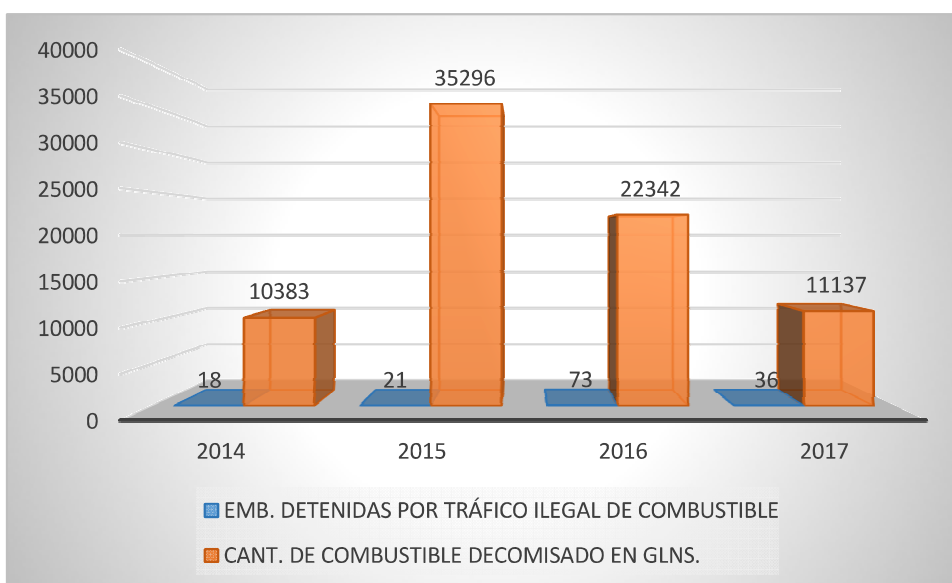


Figura 11. Estadísticas tráfico de transporte ilegal de hidrocarburos 2014-2015-2016-2017

Fuente: Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

Tabla 5

Resultados del análisis comparativo del año transporte ilegal de mercadería 2014-2015-2016-2017

SUCESOS	2014	2015	2016	2017
CANT. CASOS DE CONTRABANDO MERCADERIA	1	14	4	2
CANT. DE MERCADERÍA DECOMISADA (EN BULTOS)	240	69418	41	4926

Fuente: Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

En el análisis tabla 5, durante el año 2014 existió 1 caso de transporte ilegal de mercadería con 240 bultos decomisados, en el año 2015 existieron 14 casos con 69418 bultos decomisados, durante el año 2016 existieron 4 casos de mercadería decomisada con 41 bultos, mientras en el año 2017 existieron 2 casos de contrabando de mercadería con un total de 4926 bultos decomisados. Según se detalla en la Figura 12.

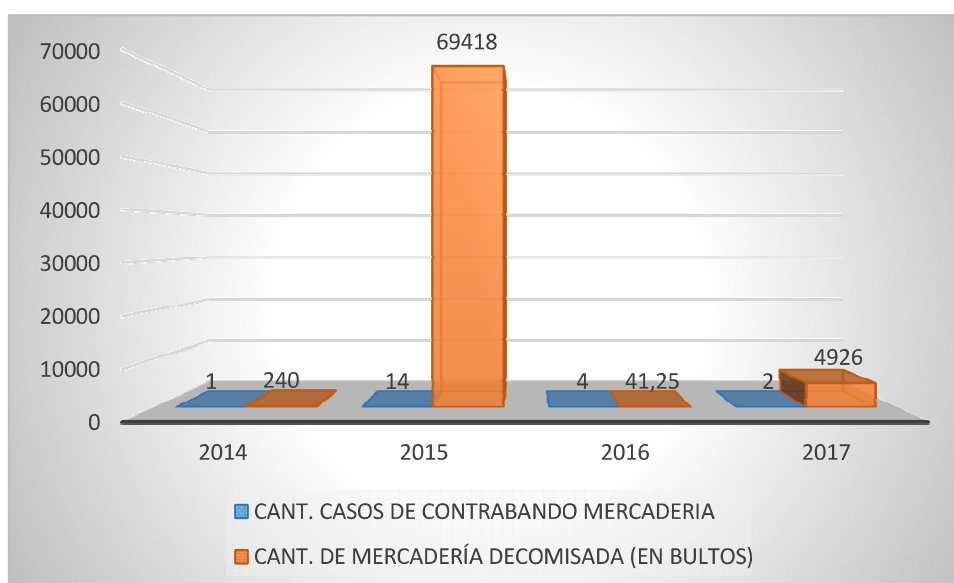


Figura 12. Estadísticas tráfico de transporte ilegal de mercadería 2014-2015-2016-2017

Fuente: Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

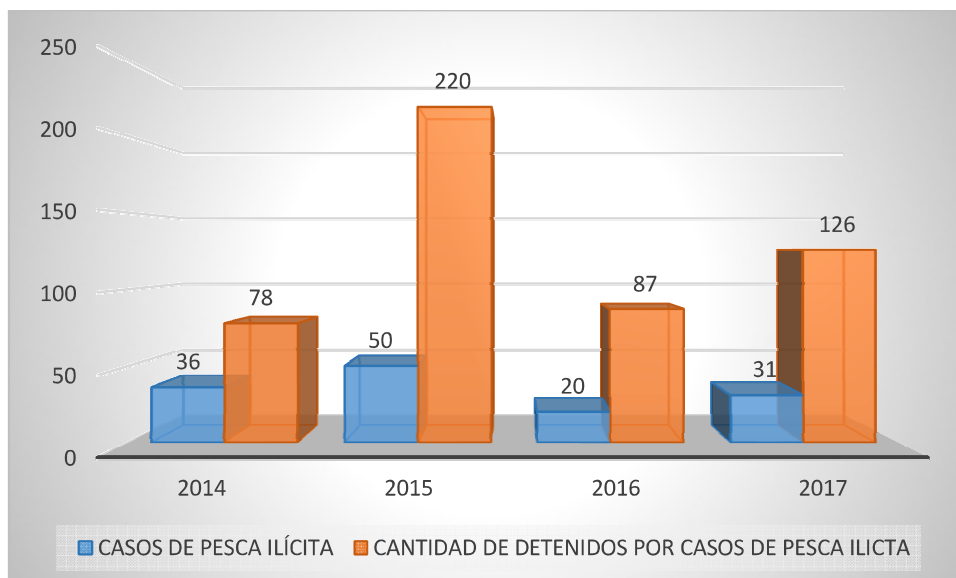
Tabla 6

Resultados del análisis comparativo del año pesca ilícita años 2014-2015-2016-2017

SUCESOS	2014	2015	2016	2017
CASOS DE PESCA ILÍCITA	36	50	20	31
CANTIDAD DE DETENIDOS POR CASOS DE PESCA ILÍCITA	78	220	87	126

Fuente: Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

En la figura 6, en el año 2014 se dieron 36 casos de pesca ilícita con 78 detenidos, en el 2015 existió 50 casos de pesca ilícita con 220 detenidos, durante el año 2016 un total de 20 casos con 87 detenidos por pesca ilícita, en el año 2017 se dieron 31 casos de pesca ilícita y un total de 126 detenidos. Según se detalla en la Figura 13.

**Figura 13.** Estadísticas tráfico de pesca ilícita 2014-2015-2016-2017

Fuente: Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

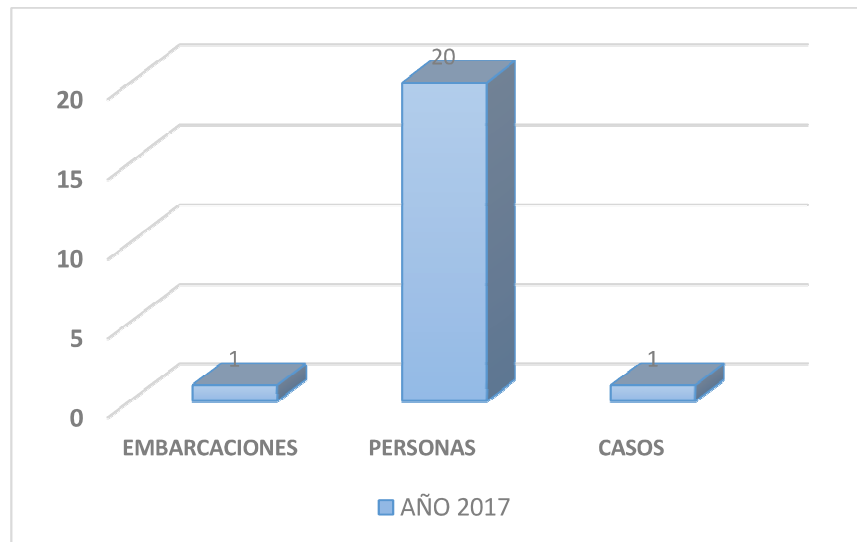


Figura 14. Estadística pesca ilícita en Galápagos 2017

Fuente: Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

Durante el mes de agosto del 2017 en Galápagos un buque de bandera china fue capturado con unas 300 toneladas de tiburones, en donde fueron detenidos 20 tripulantes que se encontraban realizando pesca ilícita en la Reserva Marina de Galápagos. Según se detalle en la Figura 14.

Capítulo III

Resultados de la investigación

3.1. Título del Resultado de la Investigación

Análisis de las amenazas asimétricas en el territorio marítimo nacional durante el periodo 2014-2015, y la influencia de las Lanchas Guardacostas para su neutralización.

3.2. Justificación

Es necesario conocer con que peligros se enfrentan las personas que realizan actividad en el mar, donde su fuente de trabajo es primordial en este espacio. Se requiere tener una correcta utilización de medios y se debe considerar los espacios en los cuales las unidades guardacostas ejercen protección en la protección de recursos marinos y la seguridad de la vida en el mar. Se requiere tener la presencia de unidades guardacostas en el mar con medios para interceptación de embarcaciones sospechosas, así como presencia marítima que permita tener protección eficiente de los espacios acuáticos.

3.3. Resultados de la Investigación

Mediante el análisis de entrevistas realizadas al personal del Comando de Guardacostas, y mediante los resultados estadísticos obtenidos de las amenazas en el año 2014, 2015, 2016 y 2017 en el territorio marítimo nacional se determina que existen amenazas como: delincuencia común, tráfico de estupefacientes, tráfico ilegal de hidrocarburos, tráfico ilegal de mercadería, pesca ilícita.

En el Área de Seguridad Marítima Costera y de Seguridad Fluvial Costera Norte, se ha priorizado en forma general de la siguiente manera: Altamente riesgoso, como el tráfico de estupefacientes y la delincuencia común, evidenciada en el asalto de embarcaciones, robo de motores, asalto a camaroneras, artes de pesca; medianamente riesgoso el tráfico de armas; y poco riesgoso como la pesca ilícita, el transporte ilegal de mercaderías y el transporte ilegal de personas.

En el Área de Seguridad Marítima Costera Centro comprende desde el norte desde el estuario de Cojimíes, Provincia de Manabí, hacia el sur Ayangué, Provincia de Santa Elena. Los riesgos priorizados son el contrabando de mercadería y combustible, de narcotráfico y de robo de motores fuera de borda, los cuales seducidos los pesqueros artesanales por la obtención rápida de buenas ganancias se presta a participar en actos ilícitos.

En el Área de Seguridad Marítima Costera Sur se puede evidenciar que existe un alto riesgo en lo que respecta al robo y asalto a embarcaciones, así como el narcotráfico.

a) Análisis de amenazas asimétricas, delincuencia común

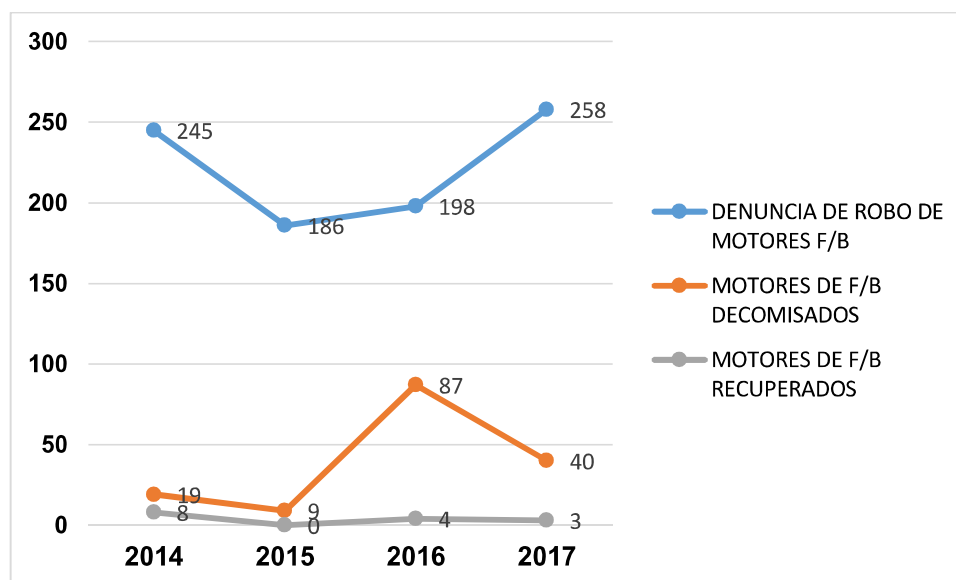


Figura 15. Delincuencia común 2014-2015-2016-2017

Fuente: Tabla 3

Los hechos delincuenciales que se producen en la provincia de Esmeraldas se cometen de diferentes maneras y son permanentes, en algunos casos los delitos no se registran ya que estos no se denuncian debido al complejo proceso de trámites y por la lentitud con la que se resuelven los casos o ya sea por temor a represalias.

Los delincuentes actúan en base a la sorpresa y de la información obtenida a los mismos pescadores en los diferentes puertos y caletas pesqueras, portando armas de fuego, aprovechando las horas de la noche,

abordando de manera sorpresiva y amenazando a sus víctimas, para luego continuar a desmontar los motores y sustraer demás prendas, posteriormente fugar del lugar dejando a los pescadores en la embarcación a la deriva. Como se detalla en la Figura 15. Durante el año 2014 se dieron 245 denuncias de robo de motores fuera de borda, en el 2015 baja a 186, manteniéndose en el 2016 a 198 casos, y nuevamente aumentaron a 258 casos.

La delincuencia común se ha venido cometiendo de manera esporádica en la provincia de Manabí, principalmente en los cantones Sucre y Pedernales.

En el caso de la delincuencia común, en algunos casos los delincuentes se encuentran portando armas de fuego de fabricación nacional, ya que presuntamente la información la obtendrían de los mismos pescadores, mediante personas que se dedican a obtener detalles como el lugar de pesca, condiciones de las embarcaciones y número de personas que saldrían en cada embarcación.

Según el reporte de pescadores en Santa Elena el mayor índice delictivo ocurriría entre las 20 y 60 millas náuticas de la línea de costa durante el año 2016 y 2017, en donde utilizan el factor sorpresa y conociendo con anterioridad detalles de sus víctimas mediante datos proporcionados por informantes en los mismos puertos pesqueros de la provincia, estos actos se cometen en horas de la noche y madrugada, amenazando a los pescadores para luego desmontar los motores f/b, combustible, para finalmente dejar a los pescadores a la deriva. Como se detalla en la Figura 16 y Figura 17.

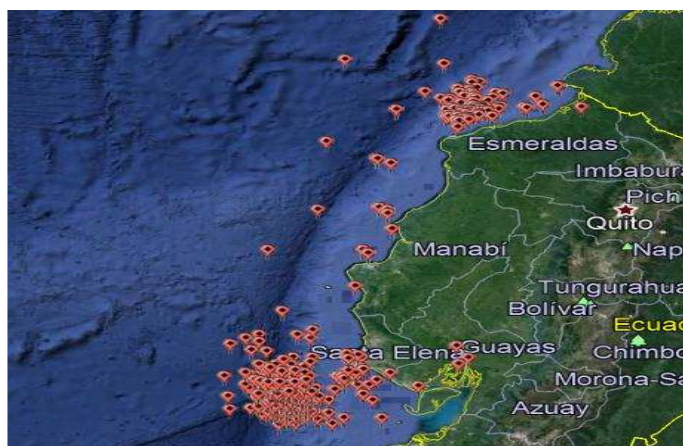


Figura 16. Zona robo de motores 2016

Fuente: Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos



Figura 17. Zona Robo de motores 2017
Fuente: Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

b) Análisis de amenazas asimétricas, tráfico de estupefacientes

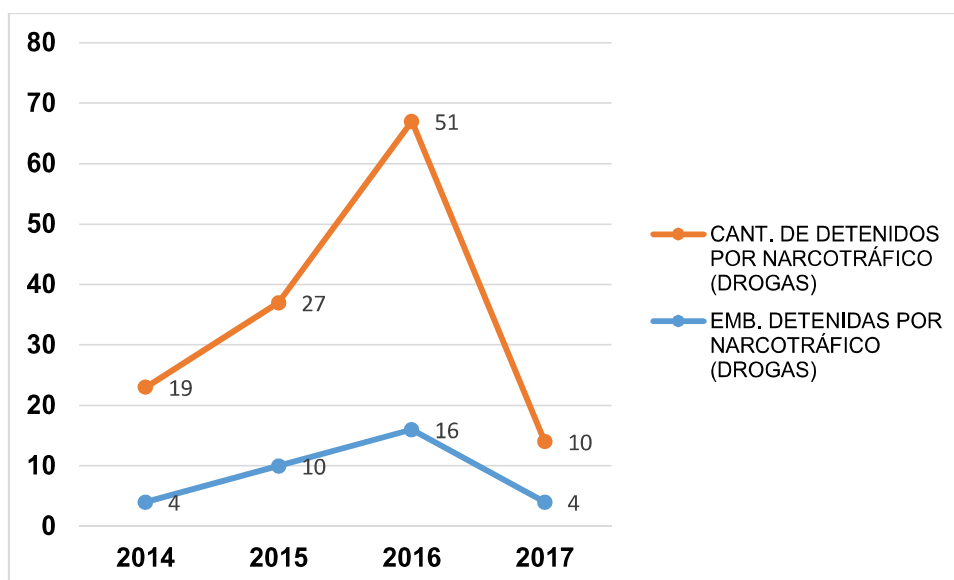


Figura 18. Tráfico de estupefacientes 2014-2015-2016-2017
Fuente: Tabla 4

El narcotráfico está inmerso directamente en el transporte de droga en ocasiones con embarcaciones tipo go fast, con semisumergibles, mini submarinos, siendo 19 detenidos por narcotráfico en el 2014, aumentó a 27 casos en el 2015 y aumenta nuevamente a 51 casos, pero durante el año 2017 disminuye a 10 casos. La cantidad de embarcaciones detenidas por narcotráfico se da con mayor influencia en el 2016. Como se detalla en la Figura 18.

El narcotráfico es un riesgo priorizado, no operan de manera abierta, los integrantes de las organizaciones narco delictivas no siempre son los mismos ya que cada vez contratan a diferentes personas y embarcaciones. Las organizaciones narco delictivas emplean barcos pesqueros que en su mayoría zarpan desde el Puerto de Manta, en alta mar se presume utiliza para reabastecer lanchas rápidas que transportan alcaloide ya sea en su cubierta o dentro del doble fondo de su casco, con estas lanchas rápidas se coordina un punto de encuentro en altamar y la carga se presume es entregada a lanchas rápidas tipo GO FAST procedentes de países centroamericanos.

El narcotráfico en el sector sur la mayor parte de la droga sale desde la provincia del Guayas como almacenamiento y centro de acopio así también instalan lanchas tipos fibras para el transporte del alcaloide.

c) Análisis de amenazas asimétricas, transporte ilegal de hidrocarburos

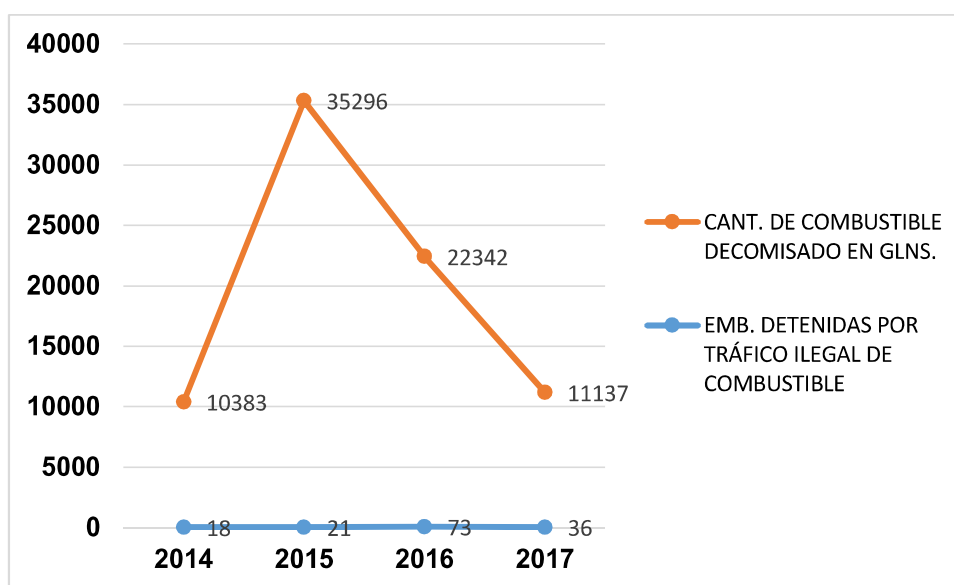


Figura 19. Transporte ilegal de hidrocarburos 2014-2015-2016-2017
Fuente: Tabla 5

El tráfico ilegal de combustible se ha visto evidenciado que existe movimiento social en el sur de la frontera, por parte de las fuerzas ilegales de ese país, adquieren el combustible de manera legal o ilegal, almacenan en bidones de 55 galones para reunir grandes cantidades desde 2000 galones hasta 5000 galones. Este método es usado en las poblaciones ubicadas en Esmeraldas. En el año 2014 se decomisó 10383 galones de combustible, siendo el año 2015 con más alto índice en cantidad de galones, en el año

2016 nuevamente disminuye a 22342 galones y en el año 2017 disminuye a 11137 galones de combustible. Como se detalla en la Figura 19.

En los últimos años el transporte ilegal de hidrocarburos en el Área de Seguridad Marítima Costera Centro se lo realiza en playas del perfil costanero de la Provincia de Manabí, se presume que en el Cantón Jaramijó de la Provincia de Manabí existen algunas bodegas clandestinas, el delito consiste en que los barcos pesqueros que sirven de nodriza para las fibras de pesca artesanal, zarpan con aproximadamente 2200 galones de gasolina y en lugar de emplearlo para abastecer a las fibras que van a participar en las faenas de pesca, se lo vendería a organizaciones vinculadas al narcotráfico para abastecer a las lanchas tipo GO FAST que transportan droga hacia Centroamérica. Como se detalla en la Figura 20.

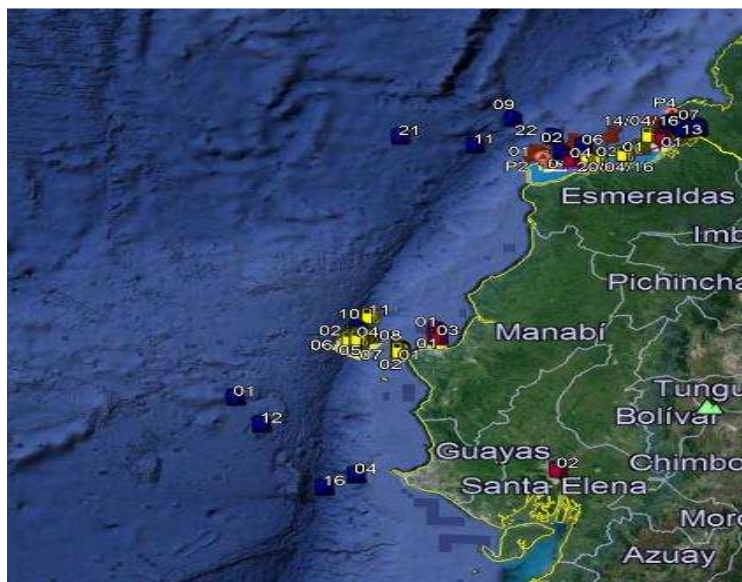


Figura 20. Zona de tráfico ilegal de hidrocarburos
Fuente: Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos.

d) Análisis de amenazas asimétricas, transporte ilegal de mercadería

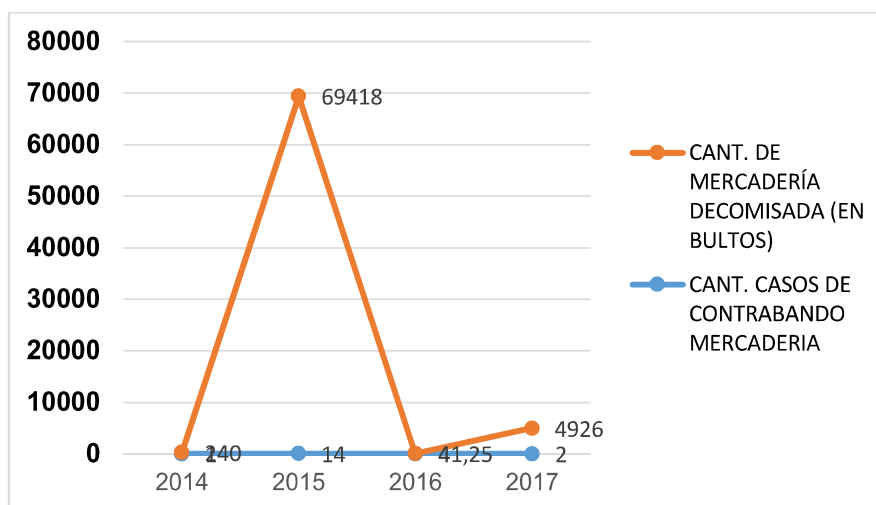


Figura 21. Tráfico de transporte ilegal de mercadería 2014-2015-2016-2017

Fuente: Tabla 6

El transporte ilegal de mercadería se ha considerado en los últimos años una actividad poca riesgosa donde los pobladores especialmente de San Lorenzo aprovechan la cercanía a la población de Tumaco para ingresar ilegalmente mercancías como: electrodomésticos, ropa, bisutería, zapatos y licores, ocasionando un perjuicio al Estado; durante el 2014 un caso con 240 bultos de mercadería, se tiene un alto índice en el 2015 con 15 casos y un total de 69418 bultos de mercadería, nuevamente baja a 4 casos con 41,25 bultos de mercadería, y en el año 2017 disminuye a dos casos con 4926 bultos de mercadería. Como se detalla en la Figura 21.

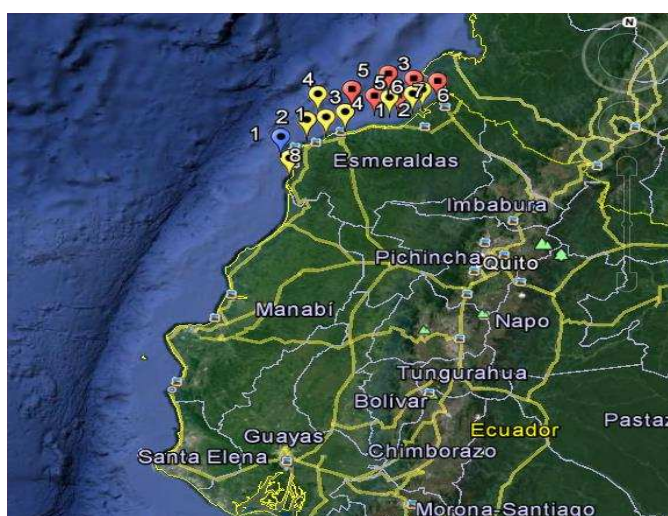


Figura 22. Incidencia transporte ilegal de mercadería

Fuente: Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

En la figura 22 se evidencia que en la provincia de Esmeraldas es el lugar donde proviene toda la mercadería ilícita, siendo el año 2015 donde se registra el mayor número casos.

e) Análisis de amenazas asimétricas, pesca ilícita

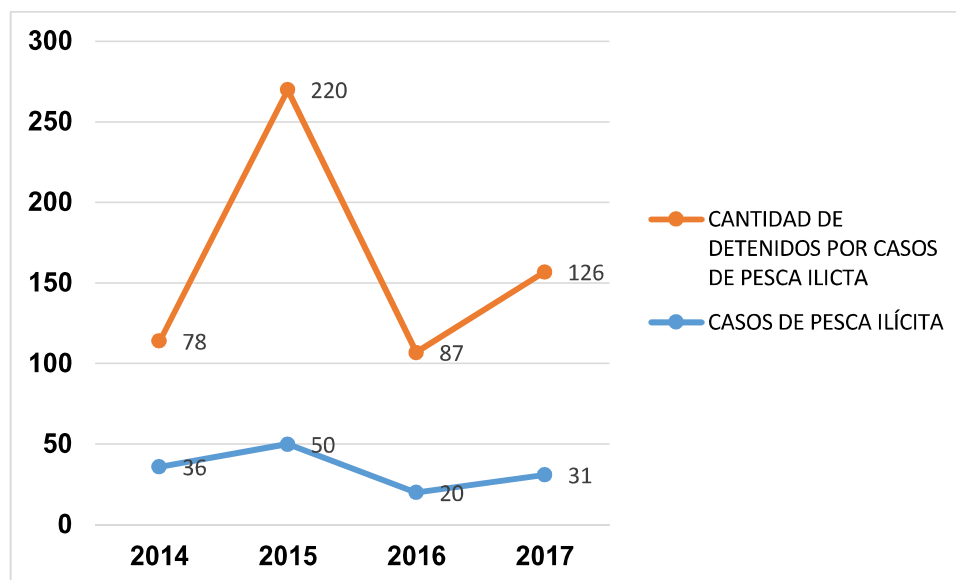


Figura 23. Pesca ilícita 2014-2015-2016-2017

Fuente: Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

La pesca ilícita viene dada por la pesca ilegal en embarcaciones con más de 10 TRB, dentro de las ocho millas, depredando recursos pesqueros, a lo largo de los años se ha venido dando algunas variaciones con respecto a la frecuencia en que se dan los casos siendo así que durante el año 2014 existieron 78 detenidos por casos en pesca ilícita y 36 casos de pesca ilícita, se detectaron 50 casos y 220 detenidos, después en el año 2016 baja a 87 casos y baja a 20 detenidos por casos de pesca ilícita, pero durante el año 2017 sube a 31 casos y se incrementa nuevamente a 126 detenidos en el 2017. Como se detalla en la Figura 23.

El año en el que más se dieron los casos acerca de pesca ilícita fue durante el 2015 por tanto hasta la actualidad se tiene una reducción de estos casos.

f) Análisis de amenazas asimétricas, pesca ilícita Galápagos



Figura 24. Pesca ilegal Galápagos 2017
Fuente: Diario Digital Nuestro País.

En mes de agosto en Galápagos mediante la oportuna acción de la Armada del Ecuador, se pudo capturar a 20 tripulantes del barco chino por pescar ilegalmente, por lo que la acertada decisión del Ecuador de haberse adherido a la CONVEMAR en el 2012 le permite actualmente defender de sus derechos por la captura de peces en las aguas de su Zona Económica Exclusiva (ZEE).

Los medios con los cuales fueron detectadas estas amenazas fueron mediante una aeronave de la Armada del Ecuador donde se identificó más de cien embarcaciones pesqueras en la parte sur del Archipiélago, en donde se constata que existió una amenaza tipo asimétrica por la diferencia de medios para tratar de neutralizar dicha amenaza como dicha cantidad de flotas.

Las unidades Guardacostas Oceánicas cumplen con presencia en el mar, al realizar un patrullaje de control y al identificar una embarcación menor que realice alguna amenaza asimétrica en el mar, los procedimientos a realizar en ese momento es mediante la partida de abordaje y el personal designado para inspeccionar una embarcación.

Se puede evidenciar una diferencia de operatividad de la lancha guardacostas oceánicas con una embarcación menor al tratar de controlar una embarcación que navega cerca de 30 nudos, en cuyo momento puede actuar de manera rápida, tratando de escapar al control inspección y abordaje que realizaría en

ese momento una unidad guardacostas, por tal motivo se recomienda que se realice una operación en conjunto con unidades Interceptoras, que son unidades de alta velocidad, cuya misión principal es dar alcance e interceptar a embarcaciones sospechosas de ilícitos en el mar

En el proceso de investigación se pudo determinar 4 áreas de operación. La primera es el área insular que comprende todo el Archipiélago de Galápagos, la segunda es la marítima a partir de 30 millas desde la costa hacia las 200 millas, la tercera es la costera desde el perfil costanero hasta 30 millas y la cuarta corresponde a los esteros y sistemas fluviales. Los medios a emplearse de manera óptima, para reducir los tiempos de reacción y respuesta ante emergencias, son los siguientes.

Tabla 7

Capacidad Lanchas Oceánicas, Marítimas, Costera, Ribereña.

CAPACIDAD	TIPO DE UNIDAD		
	Oceánica/ Marítima	Costera	Ribereña
Dotación	Oficiales 4 Tripulantes 20	Oficiales 1 Tripulantes 5	Oficiales 1 Tripulantes 3
Velocidad Máxima	20-30 Nudos.	35-42 Nudos.	35 Nudos
Velocidad Económica	12-18 Nudos.	20-25 Nudos.	16 Nudos.
Autonomía	Entre 5 a 30 días	Hasta 5 horas	Hasta 5 horas
Equipos Electrónicos y de Navegación	Radar, Sonda, GPS, Binoculares IR	Radar, GPS Visores Nocturnos	Radar, GPS, Visores Nocturnos
Comunicaciones	HF GMDSS, VHF Portuario y Red "C", VHF-AM, UHF, Satelital	VHF Portuario y Red "C", Satelital	VHF Portuario y Red "C"
Armamento	Ametralladoras 20 mm, Ametralladora 0.50, Fusiles, Pistolas	Armamento menor de la Partida de abordaje	Armamento menor de la Partida de abordaje

3.4. Unidades utilizadas para las Operaciones de Control

Las Unidades Guardacostas se encuentran clasificadas por su tipo es por eso que se recomienda el uso de unidades para realizar controles en conjunto; como son las lanchas Patrulleras Guardacostas Oceánicas (P.G.O.) y las Patrulleras Guardacostas Marítimas (P.G.M.), debido a sus características al ser empleadas para patrullajes en todo el litoral continental y en las Islas Galápagos por periodos prolongados, con el uso de unidades de Costeras.

Se debe priorizar el control mediante el uso de Unidades Interceptoras que 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.

Luego de analizar la problemática, que existe un alto riesgo en las operaciones de control de las actividades marítimas, para la protección de la vida humana en el mar y el combate a las amenazas asimétricas en los espacios acuáticos.

En una distancia de 30 millas náuticas en donde existe una gran cantidad de embarcaciones menores dedicadas a la delincuencia común, tráfico de estupefacientes, tráfico ilegal de hidrocarburos, tráfico ilegal de mercadería, pesca ilícita, se deben priorizar los controles y operativos de las Unidades Guardacostas.

La extensión del mar territorial y los espacios acuáticos ecuatorianos, no puede ser cubierto en su totalidad debido al reducido número de unidades guardacostas y aéreas, limita el control, vigilancia y seguridad de las áreas y sus actividades, incidiendo negativamente en el desarrollo económico de quienes se sustentan a través de los beneficios de estas actividades, particularmente en los sectores menos favorecidos de la sociedad, como es el caso de los pescadores artesanales.

Se requiere contar con la cantidad necesaria de medios que permitan actuar y operar de manera simétrica, por lo que la diferencia de medios hace poca eficiente la detención de actos ilícitos que se cometen en el mar, requiriendo así la necesidad de tener medios rápidos (fibras, albatros) con capacidades de enfrentamiento simétricas para poder actuar antes actos delictivos.

La falta de medios adecuados a las exigencias actuales constituye un problema para salvaguardar la vida humana en el mar y brindar protección al ambiente marino costero, donde ocurren incidentes y accidentes como: colisiones, incendios, averías, naufragios, hundimientos, derrame de hidrocarburos, constituyen un riesgo y peligro latente.

Hay que destacar que en la actualidad quienes se dedican a cometer actos ilícitos, tienden a mejorar sus equipos, técnicas y métodos a través de la adquisición fraudulenta de medios con tecnología de punta como es el caso del uso de teléfonos satelitales, motores de gran caballaje e ingeniosas maneras de actuar principalmente en horas de la noche y madrugada.

4. Conclusiones

- Las amenazas asimétricas que se producen en el mar territorial limitan el desarrollo socio-económico en el Ecuador, creando un ambiente de inseguridad e incertidumbre para todas las personas que laboran en este medio.
- La diferentes autonomías de las Unidades Guardacostas, dificulta el control marítimo eficaz y eficiente dentro de los espacios acuáticos en los cuales tiene jurisdicción.
- La falta de Unidades Guardacostas y las operaciones que no se realizan en conjunto limitan la neutralización de amenazas asimétricas en Galápagos, así como la pronta detección de actos delictivos en los espacios acuáticos.

5. Recomendaciones

- Solicitar a la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, informe a la ciudadanía las actividades de control que realizan las Capitanías de Puerto, para así capacitar al pueblo marítimo de la seguridad que disponen cuando realizan sus actividades marítimas en los espacios acuáticos ecuatorianos
- Realizar operaciones de patrullaje en conjunto, de unidades guardacostas oceánicas y costeras, para que puedan ejercer un control oportuno, ante emergencias para la seguridad marítima nacional.
- Priorizar la operatividad de medios guardacostas adecuados, que permitan evitar realizar faenas de pesca ilícita en Galápagos, que afectan al país para actuar de la manera más conveniente.

6. Bibliografía

Calatrava, A. C. (2002). *EL CONFLICTO ASIMETRICO*. Obtenido de CONGRESO NACIONAL DE ESTUDIOS DE SEGURIDAD:

AVILÉS, J.: "Las amenazas globales del siglo XXI". *Arbor*, Tomo CLXXX, núm. 709, pp. 247-268, Enero 2005.

ACUÁTICOS, D. N. (2017). *Cuadro Estadístico de Actividades Ilícitas*. Guayaquil: DIRNEA.

VERGARA, Miguel Ángel (2004) Discurso de Clausura de Exponaval 2004. <http://www.armada.cl>. Bajado el 20.06.2005.

Larrain Landaeta, H. (2017). LAS AMENAZAS ASIMÉTRICAS COMO UNA MODALIDAD DE RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS. *Revista Política y Estratégica*, (99).

Navarro Genta, R. (2017). *La Armada de Chile en el siglo XXI*.

Jaramillo, V. (2013). *Elementos Orientados Vol. LIBRO IV PLAN DE FORTALECIMIENTO PARA EL CONTROL DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS*. Quito

Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas. (29 de abril de 2015). *Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas*. Obtenido de <https://www.cffaa.mil.ec/index.php/institucion/direc/98-operaciones>

DOCTRINA, D. G. (2011). *Doctrina del Cuerpo de Guardacostas*. Quito: Comandancia General de la Fuerza Naval.

Heredia, J. M. (2009). *Piratería y Terrorismo en el Mar*.

Jaramillo Arias, L. (2014-2017). MENSAJE DEL SR. COGMAR PARA LA GESTION 2014-17. En L. J. Arias. Quito.

MARINA, C. G. (2017). *LIBRO IV - Plan de Seguridad Integral y Protección de los Espacios Acuáticos (PSIPEA)*. Quito: Armada del Ecuador.

Peña, R. R. (2002). *Guerra Asimétrica*. Madrid.

Perrero, J. A. (2007). Suplemento de la Revista General de Marina ARMADA ESPAÑOLA.

Perfil Criminológico. (2015). 19.

Ivanov, A. (2009). *Riesgos y Desafíos para la Seguridad de la Región del mar negro*.

Rodríguez, M. B. (2004). *La Fuerza Anfibia ante la guerra asimétrica*.

Vázquez, J. F. (2006). *Amenazas Transnacionales*.

Vergara Villalobos, M. (2005). *Las Amenazas Asimétricas en el Mar. Revismar*.

Vrey, F. (2013). *Asymmetric threats at sea: a perspective on three cases*. Copenhagen: Director of the Institute for Strategy Ole Kvaerno.