

LASEGURIDADCIUDADANAENLASACTIVIDADES MARÍTIMAS EN EL ECUADOR

Carlos Alberto Breilh Castro^{1*} e Iván Patricio Medina Jiménez²

¹Academia de Defensa Militar Conjunta, Sangolquí, Ecuador

²Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, Sangolquí, Ecuador

*Autor de correspondencia: cbreilh01@gmail.com

Recibido 04 de diciembre 2018, aceptado después de revisión al 8 de marzo 2019

RESUMEN

En Ecuador, todos los años se cometen delitos que afectan la tranquilidad de la población y la paz social del país, por lo que la Seguridad Ciudadana es un fenómeno con el cual las personas se encuentran día a día, ya que se está expuesto a vivir una experiencia de violencia o de situaciones que vulneren los derechos de las personas. Por otro lado, la Armada del Ecuador, tiene como misión principal proveer defensa y seguridad en los espacios marítimos, desarrollando el poder naval y las capacidades de control marítimo, a fin de contribuir a la defensa de la soberanía, integridad territorial y seguridad nacional, apoyando con su contingente al desarrollo marítimo nacional, por lo que su actividad es la de preservar la seguridad y la defensa de la soberanía del país en las aguas jurisdiccionales del Ecuador. Es por esto que este artículo tratará sobre la Seguridad Ciudadana y La Seguridad Nacional en El Ecuador, cuyo Objetivo General es Analizar La Seguridad Ciudadana en las Actividades Marítimas en el Ecuador. Mientras que los Objetivos Específicos son: Determinar el área de influencia de la Armada del Ecuador con la finalidad de brindar la Seguridad Ciudadana, describir los delitos que se cometen en el perfil costanero y aguas jurisdiccionales del Ecuador y determinar las políticas que ejecuta la Armada del Ecuador en materia de Seguridad Ciudadana.

Palabras clave. Actividades marítimas, Delitos en el mar, Jurisdicción marítima.

ABSTRACT

In Ecuador, every year crimes are committed that affect the tranquility of the population and the social peace of the country, so that citizen security is a phenomenon with which people have been encountered day by day, since they are exposed to live an experience of violence and situations that violate the rights of people. On the other hand, the Navy of Ecuador, has as its main mission, to provide defense and security in maritime spaces, developing naval power and maritime control capabilities, in order to contribute to the defense of sovereignty, territorial integrity and national security, supporting with its contingent the national maritime development, for what its activity is the one to preserve the security and the defense of sovereignty of the country in the jurisdictional waters of Ecuador, therefore, they are attentive to any crime committed in the aquatic space of the country. That is why the current study deals with citizen security and national security in Ecuador whose general objective has been to analyze citizen security in maritime activities in Ecuador. While the specific objectives have been to determine the area of influence of the Ecuadorian Navy in order to provide citizen security, describe the crimes that are committed in the coastal profile and jurisdictional waters of Ecuador and determinate the policies implemented by the Ecuadorian Navy in matters of citizen security.

Keywords. Maritime activities, offenses at sea, maritime jurisdiction

INTRODUCCIÓN

En Ecuador como cualquier otro país del mundo actual, todos los años se cometen delitos que afectan la tranquilidad de la población y la paz social del país, por lo que la Seguridad Ciudadana es un fenómeno con el cual las personas se encuentran día a día, ya que se está expuesto a vivir una experiencia de violencia o situaciones que vulneren los derechos de las personas. Cuando se habla de Seguridad Ciudadana, no solo se trata de describir los hechos punibles como robo, homicidio, hurto y más hechos delictivos, sino también de otros males que aquejan a la sociedad y que vulneran la seguridad y la vida de las personas. Esto es: violencia intrafamiliar, violencia de género, maltrato infantil y al adulto mayor, violencia y maltrato entre menores, acoso de todo tipo, entre otros. Por otro lado, el Estado cuenta con los métodos, leyes y políticas para tratar los diferentes flagelos que vulneran la seguridad ciudadana, ya que en gran medida el buen vivir de las personas depende de la eficiencia de los organismos competentes para garantizar la tranquilidad a la ciudadanía. La seguridad pública es responsabilidad del Estado, mediante sus organismos de seguridad la Armada del Ecuador, a través del Código de Policía Marítimo y el Plan de Seguridad Integral de Protección de los Espacios Acuáticos, es encargada de resguardar el espacio marítimo nacional, y se orienta a salvaguardar los derechos de las personas, colectividades y naturaleza, garantizando sus libertades, el orden y la paz pública. La seguridad ciudadana centra su accionar en la participación y convivencia ciudadana en procura de asegurar la erradicación de la violencia y la convivencia pacífica de los ciudadanos. Dentro de las actividades o competencias que tiene la Marina está el velar por el resguardo de todas las actividades marítimas en el país, teniendo como centro de trabajo las zonas costeras o perfil costanero, realizando patrullaje en el Mar Territorial frente a las provincias de Esmeraldas, Manabí, Guayas, Santa Elena, El Oro, la reserva marina de Galápagos, así como el mar jurisdiccional continental e insular (Zona Contigua y Zona Económica Exclusiva).

El robo de motores fuera de borda es uno de los delitos más comunes del cual son presas los pescadores artesanales, de la misma manera la influencia de las mafias dedicadas al narcotráfico que reclutan a pescadores para el traslado de sustancias estupefacientes y psicotrópicas desde nuestras costas hacia centro y norte América; el contrabando de combustible y de mercadería, la trata de personas y la pesca ilegal, entre otras son las actividades ilícitas que se desarrollan en nuestras costas y que inciden de manera negativa a la seguridad ciudadana y el normal desenvolvimiento de las actividades productivas de nuestra población costera que tiene su fuente de trabajo en el mar. El regular las actividades marítimas en lo que respecta al transporte de pasajeros y carga, pesca artesanal, de arrastre e industrial, el control estricto de la pesca ilegal, sea la realizada por flotas extranjeras en nuestras aguas jurisdiccionales y dentro de la reserva marina de Galápagos por naves nacionales o extranjeras, además del control de la contaminación y conservación del medio ambiente. Por lo expuesto trataremos de ilustrar, cuáles son los delitos que afectan a la Seguridad Ciudadana en las actividades marítimas en el Ecuador, determinar el área de influencia y las políticas que ejecuta la Armada del Ecuador, con la finalidad de brindar la Seguridad Ciudadana en el perfil costanero y aguas jurisdiccionales.

ANTECEDENTES

Delitos en el mar son las actividades ilícitas cometidas con ocasión de la navegación y en el mar. La normativa que se encarga de judicializar a nivel internacional las violaciones de los derechos náuticos y navales se encuentra estipulada en el Derecho Penal Marítimo (Brrvarus, 2008); a nivel nacional por el Código de Policía Marítimo, Código Orgánico Integral Penal y

Fiscalía de Delitos Acuáticos. Antes de comenzar con el tema de la presente investigación, es conveniente relatar unos hechos que sirven como antecedentes de la problemática relacionada a los delitos en el mar.

El día 2 de noviembre de 2012 fueron detectados 70 tanques de gasolina artesanal en una lancha de madera en un operativo donde se detuvo a seis tripulantes que navegaban cerca a la desembocadura del río Santiago, frente a la localidad de La Tola (Esmeraldas). Según los uniformados encargados de las investigaciones, los hombres se dirigían a Colombia y trataron de atravesar una zona rodeada de manglares para trasladar el combustible de forma ilegal. Al ser detectados, uno de los delincuentes se lanzó al agua y se camufló entre la vegetación. Los otros cinco fueron aprehendidos. Informes de Inteligencia policial señalan que ese sector es uno de los cuatro puntos vulnerables al contrabando de combustibles para pesca artesanal en el perfil costero de Esmeraldas. De enero a octubre de ese año, según informes del servicio de Guardacostas de Esmeraldas, se han decomisado 15.278 galones de gasolina artesanal que iban a ser comercializados en el vecino país. Las incautaciones más grandes se reportaron en enero con 3.474 galones, 4.141 en junio y 3.580 hasta finales de octubre según los reportes de la Policía. En las investigaciones realizadas, la Policía determinó que una parte del combustible que sale de forma ilegal es dirigida hacia agrupaciones irregulares para la realización de actividades ilícitas como el procesamiento de droga en laboratorios. La comercialización ilegal de gasolina está ligada también al robo de motores fuera de borda, según el Subcomando de Guardacostas Norte. El lunes 6 de noviembre del 2017, la Policía de El Oro realizó un operativo antinarcóticos logrando la desarticulación de una organización internacional de narcotraficantes dedicados al envío de droga vía marítima en lanchas rápidas hacia México y Estados Unidos. Según el modus operandi de esta y otras organizaciones de narcotraficantes que estarían operando en nuestro país, es reclutar pescadores artesanales de las provincias de Guayas, Santa Elena, Manabí y Esmeraldas, para trasladar grandes cantidades de droga en lanchas rápidas desde nuestras costas hacia Centro y Norteamérica.

MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

La Constitución de la República del Ecuador, en el artículo 158, establece "...como misión fundamental de las Fuerzas Armadas la defensa de la soberanía e integridad territorial". Así mismo que: tanto las "Fuerzas Armadas como la Policía Nacional son instituciones de protección de los derechos, libertades y garantías de los ciudadanos" (Asamblea Nacional, Constitución de la República del Ecuador, 2008).

Por otro lado, en la Ley de Seguridad Pública y del Estado en su Art. 1, establece que los organismos de seguridad "tienen por objeto regular la seguridad integral del Estado democrático de derechos y justicia de todos los habitantes del Ecuador, garantizando el orden público, la convivencia, la paz y el buen vivir, en el marco de sus derechos y deberes como personas naturales y jurídicas, comunidades, pueblos, nacionalidades y colectivos, asegurando la Defensa Nacional, previniendo los riesgos y amenazas de todo orden, a través del Sistema de Seguridad Pública y del Estado" (Asamblea Nacional, Ley de Seguridad Pública y del Estado, 2009).

El Art. 2 de la mencionada ley, indica que "Al amparo de esta ley se establecerán e implementarán políticas, planes, estrategias y acciones oportunas para garantizar la soberanía e integridad territorial, la seguridad de las personas, comunidades, pueblos, nacionalidades y colectivos, e instituciones, la convivencia ciudadana de una manera integral..." (Asamblea Nacional, Ley de Seguridad Pública y del Estado, 2009).

El Artículo 11 de esta ley, establece quienes, y cuáles son los órganos ejecutores del Sistema de Seguridad Pública y del Estado, que estarán a cargo de ejercer las acciones de defensa, orden público, prevención y gestión de riesgos, de la nación, conforme lo siguiente: a) De la defensa: Ministerios de Defensa, Relaciones Exteriores y Fuerzas Armadas. La defensa de la soberanía del Estado y la integridad territorial tendrá como entes rectores al Ministerio de Defensa y al de Relaciones Exteriores en los ámbitos de su responsabilidad y competencia. Corresponde a las Fuerzas Armadas su ejecución para cumplir con su misión fundamental de defensa de la soberanía e integridad territorial. (Asamblea Nacional, Ley de Seguridad Pública y del Estado, 2009). Por otro lado, tanto el Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017 y la Agenda Política de la Defensa Nacional. 2013-2017, establece la Defensa de la Soberanía e Integridad Territorial, que incluye los siguientes tipos de operaciones: Operaciones militares de vigilancia y control del territorio, espacios marítimos y aéreos; Operaciones militares para la defensa de la soberanía y la Integridad territorial; y, Operaciones no convencionales; por lo que, en función del marco constitucional, las Fuerzas Armadas deben estructurarse doctrinaria, orgánica y funcionalmente para el cumplimiento de dichas operaciones. El Apoyo a la Acción del Estado determina la participación de Fuerzas Armadas en las siguientes operaciones: Operaciones de protección a las áreas e infraestructura estratégica; Operaciones de seguridad y control marítimo; Operaciones de apoyo a la gestión de riesgos; Operaciones de apoyo al control del orden público, contra el narcotráfico, crimen organizado y terrorismo; y Operaciones de respuesta ante crisis (demostración de fuerza y de empleo de fuerza); con el fin de contribuir a la seguridad interna y la protección de los derechos humanos, de acuerdo a los límites y criterios establecidos en las normas vigentes, donde las Fuerzas Armadas deben ejecutar acciones de forma subsidiaria y coordinada con la Policía Nacional, el Servicio Nacional de Gestión de Riesgos y otras Instituciones.

LA ARMADA DEL ECUADOR

La Armada del Ecuador es una institución estatal que tiene tres connotaciones: la primera como órgano de maniobra, integrada con la Fuerza Terrestre y Fuerza Aérea, para el cumplimiento de la misión fundamental de defensa de la soberanía y la integridad territorial, así como para el apoyo a otras instituciones de seguridad del Estado; la segunda como autoridad marítima ejerciendo por delegación del Estado atribuciones conferidas de estado rector de puerto, estado de abanderamiento y estado ribereño; y la tercera como institución de carácter permanente, desarrollando el Poder Naval y sus capacidades de control marítimo para apoyar al desarrollo nacional y al fortalecimiento de los intereses marítimos. (Armada del Ecuador, 2018). Por lo antes dicho, la Armada del Ecuador, tiene como misión principal: “Proveer defensa y seguridad en los espacios marítimos, desarrollando el poder naval y las capacidades de control marítimo, a fin de contribuir a la defensa de la soberanía, integridad territorial y seguridad nacional, apoyando con su contingente al desarrollo marítimo nacional”. Así mismo, su visión es: “Ser una Armada flexible, interoperable y potente, con persistencia en las áreas de responsabilidad jurisdiccional y con presencia en las áreas no jurisdiccionales de interés nacional; capaz de disputar el control del mar y de apoyar las acciones de seguridad del Estado. Ser una autoridad marítima eficiente, que contribuya a la gestión marítima del Estado. Ser una institución que impulsa decididamente el desarrollo de la industria naval, la extensión de los derechos marítimos nacionales y la participación cooperativa antártica protagonizando el desarrollo marítimo nacional”. (Armada del Ecuador, 2018). Dentro del concepto de Seguridad Ciudadana, se complementa para esta investigación, el término Seguridad Marítima, que es aquella situación del sector marítimo mundial en la

que se aplica el Derecho internacional y las leyes nacionales, donde se establece la libertad de navegación y se garantiza la seguridad de la vida humana en el mar, de las embarcaciones, las infraestructuras, el transporte, el medio ambiente y los recursos marinos. El término de seguridad marítima hace referencia tanto a la seguridad del buque, como a la seguridad del medio en el que se desplaza, que es el medio marino; por tanto se pueden distinguir dos vertientes de la seguridad marítima: la seguridad de la navegación y la seguridad del ambiente marino. También podemos decir que se refiere a la protección de la vida y del material a través del desarrollo de la regulación, la gestión y la tecnología de todas las formas de transporte por agua, por lo que redundando en el derecho de la población a vivir en un entorno adecuado para alcanzar las metas personales y colectivas, corresponde a la Armada del Ecuador desarrollar planes y regulaciones en torno a la seguridad en el mar, que conlleve a mejorar la calidad de vida de los Ecuatorianos. (Giachini, 2004).

PERFIL COSTANERO

Dentro del área geográfica de responsabilidad de la Armada del Ecuador está el Perfil Costanero, que es la línea que se halla bañada por el Océano Pacífico; en él podemos distinguir irregularidades como: golfos, bahías, ensenadas, cabos, puntas y puntillas. El Ecuador tiene 640 kilómetros de costa. El perfil costanero del Ecuador es bastante sinuoso; su punto más saliente es la Puntilla de Santa Elena. Está conformada por las provincias de Esmeraldas, Manabí, Santa Elena, Guayas y El Oro.

AGUAS JURISDICCIONALES.

Según la CONVEMAR, las aguas jurisdiccionales de un Estado son aquellas donde el Estado ribereño ejerce sus competencias soberanas sin distinguir que sean exclusivas o concurrentes, plenas o de régimen jurídico específico como fiscalización de leyes y reglamentos aduaneros, migración o sanitarios, con esta expresión se designa el conjunto de las aguas interiores, Mar Territorial, Zona Contigua y Zona Económica Exclusiva. (ONU, 1982).

Las Aguas Jurisdiccionales se clasifican en:

Mar Territorial.

Según el Art. 2 de la Convención de 1982, la soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio a la franja del mar adyacente a la costa, al espacio aéreo, lecho y subsuelo marinos correspondientes. Así como a los recursos naturales de éstos. El Art. 3 indica, que todo Estado tiene derecho a establecer una anchura de su mar territorial hasta un límite de 12 millas náuticas medidas a partir de sus líneas de base.

La soberanía sobre el mar territorial comprende:

- 12 millas náuticas.
- Columna de agua
- Espacio Aéreo
- Lecho
- Subsuelo
- Recursos naturales de ese mar

Esto significa la facultad de reglamentar y reservar a los nacionales el aprovechamiento de los recursos vivos y no vivos del mar, su lecho y subsuelo, y la de prohibir y reglamentar la explotación de los recursos vivos y no vivos por parte de países extranjeros, así como el sobrevuelo de aeronaves extranjeras (ONU, 1982).

Zona Contigua

La zona contigua es un área marítima reconocida por el derecho internacional, inmediatamente subsiguiente al mar territorial y con una extensión de 12 millas náuticas para un total de 24 millas. Se aplica tanto al continente como a las islas y cayos. En la Zona Contigua, principalmente se ejercen tareas de fiscalización para prevenir infracciones a las normas aduaneras, fiscales, de inmigración o sanitarias; asimismo los Estados pueden sancionar en este espacio aquellas infracciones sobre dichas materias cometidas en el territorio o en el Mar Territorial. (ONU, 1982), (Colombia, 2017).

Zona Económica Exclusiva

Es la franja marítima que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de 200 millas náuticas contadas desde las respectivas líneas bases. En esta zona se reconoce a favor de un Estado derechos soberanos para la explotación de todos los recursos como: pesca, gas, petróleo, minerales y energía. La CONVEMAR en el artículo 55 define a la Zona Económica Exclusiva como el área situada más allá del mar territorial adyacente, que está sujeto al régimen jurídico determinado en esta parte. De esta manera se entiende que la ZEE es una nueva institución en el Derecho del Mar distinta al Mar Territorial y a alta mar, debido a que tiene un régimen jurídico específico, por lo que no constituye una fracción de las áreas antes mencionadas. (ONU, 1982). La ZEE tiene características esenciales que la distinguen de las otras zonas; es distinta al mar territorial debido a que sobre ella el estado ribereño ejerce soberanía únicamente sobre los recursos naturales que allí se encuentran; del mismo modo se distingue de alta mar en torno a las libertades ya que en la ZEE existen limitaciones para que se respete los reglamentos que el estado ribereño realice sobre esta zona, mientras que en alta mar todos los estados tienen los mismos derechos y no se sujetan a la normativa del estado ribereño. (ONU, 1982).

Plataforma Continental

La plataforma continental, es una amplia terraza submarina que se encuentra a poca profundidad de la corteza continental que forma el borde de una masa de tierra continental. La geología de las plataformas continentales es similar a la de la porción expuesta adyacente del continente, y la mayoría de ellas presenta una topografía ligeramente ondulada llamadas crestas y valles. Ella representa aproximadamente el 8% de toda el área que se encuentra cubierta por los océanos. Se puede encontrar cerca de las costas y se extiende a lo largo de los litorales. Las aguas jurisdiccionales en el caso de las Islas Galápagos comprenden las aguas interiores, Mar Territorial (MT) 12 MN, Zona Contigua (ZC) hasta las 24 MN y Zona Económica Exclusiva (ZEE) hasta las 200 MN, además dentro del área marítima insular está la Reserva Marina de Galápagos (RMG) 40 MN y el Santuario Marino de las islas Wolf y Darwin. (Pazmiño, 2006).

ACTIVIDADES MARÍTIMAS QUE SE DESARROLLAN EN EL ECUADOR.

LA PESCA

Según la Ley de Pesca y Desarrollo Pesquero en el artículo 21, la pesca está dividida en varios subsectores: La pesca artesanal lo realizan los pescadores independientes u organizados en cooperativas o asociaciones, que hacen de la pesca su medio habitual de vida o la destinan a su consumo doméstico, utilizando artes manuales menores y pequeñas embarcaciones, está reservada a los pescadores nacionales. (Asamblea Nacional, Ley de Pesca y Desarrollo Pesquero,

2005). La pesca artesanal es una actividad que representa una fuente de ingreso económico para las personas que se dedican a la explotación de este recurso, además se considera una fuente generadora de empleo que aporta a la producción interna bruta de los diferentes países que se dedican a esta actividad. (FAO, 2016). La pesca de arrastre, consiste en arrastrar por el fondo marino un saco de red con la intención de capturar peces, crustáceos y moluscos marinos que viven sobre el fondo. (Porto & Merino , 2009). Pesca Industrial o de Altura es la que se realiza con embarcaciones adecuadas para las faenas en alta mar y persigue fines comerciales o de procesamiento, la flota de barcos que se dedican a la pesca de altura se divide en fresqueros, congeladores y factorías. Puede tener dos modalidades: la profesional (pesqueros que trabajan para industrias y que se encargan de servir el pescado que llega a nuestras casas) y la pesca deportiva. (Porto & Merino , 2009).

El Reglamento a la Ley de Pesca y Desarrollo Pesquero, dentro de su articulado, establece lo siguiente:

Art. 29.- Los barcos pesqueros de bandera extranjera que deseen hacer uso del paso inocente por el mar soberano ecuatoriano deberán, previamente a su ingreso a tales aguas, proporcionar a la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, por cualquier medio; la siguiente información:

- a) Notificación del deseo de hacer uso del paso inocente, por lo menos con doce horas de anticipación a su ingreso a aguas ecuatorianas;
- b) Posición (longitud y latitud) del barco, antes de ingresar a aguas ecuatorianas;
- c) Fecha, hora y posición de su ingreso a aguas ecuatorianas;
- d) Ruta que seguirá el barco, velocidad de crucero, día y hora estimada de su salida de aguas ecuatorianas; y,
- e) Si tiene o no pescado en sus bodegas y, en caso afirmativo, determinación del tonelaje y de las especies.

Art. 30.- El barco pesquero extranjero que se encuentre en uso del paso inocente por aguas ecuatorianas no podrá ser autorizado a realizar otra actividad que no sea el simple paso, salvo el caso de arribada forzosa previsto en las leyes ecuatorianas.

Art. 31.- El barco deberá reportarse por lo menos veinticuatro horas antes de su salida de aguas ecuatorianas.

TRANSPORTE

Otras de las actividades productivas que se realiza en el mar es el transporte, especialmente el de carga por el volumen que puede trasladar y las distancia a cubrir, existen buques especializados para el tipo de carga a transportar, como lo son: buques porta contenedores, graneleros, refrigerados, tanqueros, etc., con la modernización del transporte aéreo de pasajeros a mediados del siglo XX, el transporte de personas por vía marítima disminuyó ostensiblemente, en la actualidad se lo realiza con fines de recreación y turismo, esto no quiere decir que se ha restado importancia a las regulaciones que deben cumplir el transporte de personas por este medio. Debido a esto y para resaltar la importancia de regular la actividad en el mar a nivel mundial, la propia Asamblea de las Naciones Unidas, a través de la Organización Marítima Internacional OMI, la Organización Internacional del Trabajo OIT, la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo UNCTAD, han gestionado la creación de la legislación marítima internacional, con el objetivo de garantizar la seguridad de las actividades que se realizan en el mar, proteger el medio ambiente marino, promover la capacitación y el bienestar de la gente de mar con miras a fortalecer el transporte por este medio. (Toledo, 2009).

La OMI ha generado cerca de 50 instrumentos, los mismos que son revisados y actualizados constantemente por medio de enmiendas y protocolos, a continuación se detallan algunos convenios OMI de los cuales el Ecuador es signatario como Estado parte:

- Convenio Internacional para la Seguridad de la vida Humana en el Mar (SOLAS774).
- Código internacional de Gestión de la Seguridad operacional de buques y prevención de la contaminación (Código IGS).
- Código internacional para la protección de los Buques y las instalaciones portuarias (PBIP).
- Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo 1079 (SAR/79).
- Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques 1973, modificado por el protocolo 1978 (MARPOL 73/78).
- Convenio internacional sobre normas de formación, Titulación y guardia para la gente de mar 1978 (STCW /78).
- Convenio Internacional sobre Líneas de Carga (LL/66).
- Convenio internacional sobre Arqueo de buques 1969 (TONNAGE/69).
- Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional 1965 (FAL/65).
- Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes 1972 (COLREG/72).
- Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen contaminación por hidrocarburos 1969 (INTERVENTION/69).
- Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos.
- Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos 1990.
- Convenio para represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima 1988.

DELITOS COMETIDOS EN EL PERFIL COSTANERO ECUATORIANO

Narcotráfico.

Otro de los delitos que afectan la seguridad ciudadana, y que la Armada del Ecuador dentro de sus competencias combate en el área de responsabilidad, es el narcotráfico, el cual además de ser una actividad ilícita y al ser considerado un delito, engloba un espectro de destrucción social alrededor de las personas que se involucran con esta actividad. Este delito es muy común en el perfil costanero ecuatoriano, ya que muchas bandas de narcotraficantes movilizan grandes cargamentos de sustancias estupefacientes y psicotrópicas a través del mar mediante el uso de lanchas y barcos de su propiedad, o contratan y reclutan a pescadores del lugar para que hagan el traslado de esas sustancias a cambio del pago de altas sumas de dinero y la presunta promesa de protección y beneficios al pescador y sus familias.

Contrabando.

Contrabando es la comercialización clandestina de mercaderías que entran o salen a través de las fronteras, eludiendo el control aduanero de las autoridades y derechos arancelarios, causando defraudación al fisco mediante la evasión de impuestos. El contrabando técnico, es el que utiliza los canales regulares para el transporte de mercaderías, tales como aeropuertos, puertos marítimos, puentes fronterizos, entre otros, logrando el ingreso de mercancías mediante la falsificación de documentos y falsas declaraciones arancelarias. (Gabriel, 2014). El contrabando

por vía marítima es a gran escala, en relación al que se realiza por las fronteras terrestres o en los aeropuertos, debido al volumen que se puede transportar en embarcaciones preparadas para este ilícito. De la misma manera siendo Colombia y Perú, los mayores productores de drogas a nivel regional, las provincias fronterizas con estos dos países, así como el litoral ecuatoriano, son el escenario donde se produce la mayor incidencia del contrabando de combustibles y precursores químicos para la industria del narcotráfico, una vez terminado el producto ingresa nuevamente para sacarlo desde nuestras costas hacia norte y centro América, con el involucramiento de humildes pescadores que son reclutados por las mafias a cambio de recibir dinero o de salvaguardar sus vidas y sus hogares; es en los espacios acuáticos jurisdiccionales y todo el perfil costero, donde la Armada del Ecuador combate esta actividad mediante el patrullaje con sus unidades del Comando de Guardacostas y del Comando de Operaciones Navales.

Asaltos en el mar.

El robo de motores fuera de borda es otro de los delitos que se cometen en alta mar, bandas delincuenciales utilizando lanchas de gran velocidad, abordan a los pescadores y mediante el amedrentamiento con armas de fuego despojan a éstos de sus motores y la pesca, luego de cometido el ilícito los abandonan a la deriva, siendo rescatados después de varios días por otras embarcaciones o por unidades Guardacostas. La gran mayoría de afectados pertenecen a comunidades de pescadores asentados en el perfil costanero de las provincias de Esmeraldas, Manabí, Santa Elena, Guayas y El Oro. La Armada del Ecuador por medio de las Capitanías de Puerto y las unidades del Comando de Guardacostas realizan su mejor esfuerzo para combatir y minimizar las acciones de estas bandas delincuenciales que en la mayoría de los casos son de puertos fronterizos de Colombia y Perú. El asalto y robo a camarónicas es otro de los delitos que se cometen en los espacios acuáticos, con mayor incidencia en el Golfo de Guayaquil y Archipiélago de Jambelí, pero gracias a la implementación de rutas seguras y puntos de control implementados por la Autoridad Marítima y el Comando de Guardacostas, los asaltos a este sector productivo ha bajado ostensiblemente en los últimos años, aunque el Presidente de la Cámara Nacional de Acuicultura José Antonio Camposano, manifiesta que: “Las pérdidas de este sector por los asaltos representa alrededor de 50 millones de dólares al año”, haciendo referencia que la mayoría de eventos delictivos son perpetrados en los ejes viales El Oro – Balao y Naranjal – Kilómetro 26 y Durán (El Productor, 2018), es decir fuera de la jurisdicción de la Armada.

Pesca ilegal.

La pesca ilegal de especies, es un delito ambiental que la Armada del Ecuador controla en el espacio acuático jurisdiccional continental e insular, apoyando a otros organismos del estado como son el Ministerio del Ambiente, Ministerio de Agricultura Ganadería Acuicultura y Pesca, en la ZEE continental y con el Parque Nacional Galápagos para el control de las 40 Millas Náuticas de la Reserva Marina de Galápagos y ZEE Insular, situación que en los últimos tiempos se ha visto afectada por la presencia de grandes flotas pesqueras internacionales que ponen en peligro el frágil ecosistemas de las Islas y la riqueza ictiológica de nuestro mar, ocasionando perjuicio económico para nuestro país, así como un grave impacto ambiental, tal es el caso de la flota pesquera china y de otros países; una evidencia de esta situación es la captura en agosto del 2017 del buque carguero de bandera china “Fu Yuan Yu Leng 999” en aguas de la Reserva Marina de Galápagos, el mismo que tenía en sus bodegas refrigeradas más de 300 toneladas de tiburones, catalogada como especie protegida.

ACTIVIDADES MARÍTIMAS EN LAS ISLAS GALAPAGOS

Las Islas Galápagos constituyen uno de los más complejos, diversos y únicos archipiélagos oceánicos del mundo, considerado como un laboratorio natural que ha contribuido al estudio y conocimiento de los procesos evolutivos, con relevancia mundial para la ciencia, la educación y el turismo de naturaleza. Por sus características de formación, su localización que recibe la influencia de varias corrientes marinas, la diversidad biológica marina, el endemismo de su flora y fauna terrestre y por la presencia de procesos evolutivos no alterados, fue declarada Patrimonio Natural de la Humanidad, Reserva de la Biósfera y parte de los humedales de la Convención Ramsar. La Armada del Ecuador como autoridad de Policía Marítima regula y controla las actividades marítimas como son: la pesca artesanal, el cumplimiento de las regulaciones establecidas por los convenios internacionales para las embarcaciones de turismo, transporte de pasajeros entre islas, transporte de carga, la vigilancia de los espacios marítimos para el control y combate de las actividades ilícitas como la pesca ilegal y el tránsito de lanchas rápidas “GO FAST” con sustancias sujetas a fiscalización, con los medios de superficie y aéreas destacados en esa geografía.

JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DE LA ACCIÓN DE LA ARMADA

Sin perjuicio de las limitaciones legales, de competencia y jurisdicción, que en el tema de la seguridad condicionan el actuar de todos los niveles de gobierno y sus instituciones, tanto nacional, provincial y local; el crecimiento de la demanda ciudadana por tener seguridad se hace sentir en el país, por lo que el Estado se convierte en el mayor receptor y catalizador de las necesidades sociales y asume dentro y en algunos casos fuera de sus posibilidades jurídicas y fácticas, la necesidad de dar respuesta a las mismas. He aquí la creciente existencia de planes conjuntos e interagenciales entre las autoridades y los organismos de seguridad ciudadana, que incorporan una noción del término mucho más amplia que la supuestamente cubierta por el accionar nacional y provincial, una noción que entiende a la seguridad como elemento ineludible para el desarrollo comunitario, que no solo tiene que ver con la realidad preventiva o defensiva ante el delito, sino con un sentimiento que hace a la plenitud del individuo en su vida de relación comunitaria y a las posibilidades ciertas de desarrollo personal y social. Es por esto que la Armada del Ecuador, como parte del componente de las Fuerzas Armadas y miembro importante de los órganos de Seguridad del Estado, bajo el amparo del Código de Policía Marítimo y el Plan de Seguridad Integral de Protección de los Espacios Acuáticos, tiene la responsabilidad de brindar la Seguridad Ciudadana a la población en general, y de manera especial a las personas que se dedican a las actividades productivas relacionadas con el mar, en las provincias, cantones, parroquias y pueblos que se encuentran en la Costa Ecuatoriana y las Islas Galápagos.

METODOLOGÍA

La metodología empleada se basó en la investigación y análisis de documentos escritos, material audiovisual o de cualquier índole, que sirvieron de muestra o de memoria de los eventos ocurridos. Así una investigación documental se avocará siempre a la revisión de un archivo, compuesto por material de diversa naturaleza: libros, periódicos, grabaciones, revistas, filmaciones, fotografías, sitios web, etc. A todo esto se lo conoce como fuentes documentales. Mediante la aplicación de los métodos descriptivo, analítico y sintético se traslada al lector al escenario donde se desarrollan las actividades marítimas y el rol de la Armada del Ecuador como Autoridad de Policía Marítima para garantizar la seguridad ciudadana en los espacios acuáticos

nacionales, particularizando a cada uno de los actores mediante el análisis del escenario en que se desenvuelven sus actividades marítimas, para finalmente enmarcarlas dentro de la seguridad ciudadana. Por ser una investigación documental bibliográfica, y analizar la temática tratada, se utilizaron fuentes primarias como la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar (CONVEMAR), Constitución de la República del Ecuador 2008, Ley de Seguridad Nacional, Agenda Política de la Defensa, Ley de Pesca, Código de Policía Marítimo, Plan de Seguridad Integral de Protección de los Espacios Acuáticos, entre otros y como fuentes secundarias Plan de Gestión Institucional de la Armada del Ecuador 2018, Páginas Web de la Armada del Ecuador, Fiscalía General del Estado, de medios de comunicación, Artículos relacionados al tema, entre otros.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Como se dijo anteriormente, la Armada del Ecuador trabaja arduamente para garantizar la vida humana en el mar, así como también la protección y conservación del medio ambiente, el cumplimiento de las leyes nacionales y convenios internacionales del que el Ecuador es signatario, además de las actividades productivas ante cualquier delito o hechos que vulneren las garantías y libertades ciudadanas. Por otro lado, es la encargada de vigilar y defender la soberanía marítima nacional ante la presencia de naves extranjeras que intenten realizar la explotación de los recursos vivos y no vivos en los espacios marítimos jurisdiccionales, este esfuerzo lo realiza con los medios del Comando de Operaciones Navales y del Comando de Guardacostas. En lo que va del 2018, la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA), a través de las Capitanías de Puerto y Comando de Guardacostas, ha realizado más de 6700 operaciones para mitigar los actos ilícitos que se cometen en el mar, esta institución cuenta con más de 1300 efectivos para realizar la vigilancia en todo el perfil costero y mar jurisdiccional. Pero la enorme extensión bajo su resguardo (1'356.142 km²) y la falta de leyes más estrictas son algunas de las dificultades, pues las sanciones, por ejemplo, aún se basan en un Código de Policía Marítima que data de 1960 y las multas no superan los USD 0,25. En el caso del robo de motores fuera de borda a las embarcaciones, el desconocimiento parcial o total de los pescadores artesanales con respecto a las normas de seguridad durante sus periodos de faena, han provocado que la población pesquera sea víctima de estos actos delincuenciales y paralelamente a situaciones riesgosas que atentan contra la integridad física de las personas. En el año 2015 (uno de los años de mayor incidencia en el robo de motores) un total de 276 motores fuera de borda robados se contabilizan en el sector pesquero artesanal por la acción de la delincuencia, de un total de 28000 embarcaciones artesanales registradas, esto representa el 0,98%, a lo que la Armada mediante la implementación de dispositivos de monitoreo satelital, troquelado de motores, incrementó de la presencia de unidades Guardacostas en el mar y el control e inspección de talleres de motores en los puertos y poblaciones pesqueras, ha logrado reducir el nivel de inseguridad en este sector. (Estado, 2015).

El Contrabando de Combustible es uno de los delitos más comunes que se cometen por vía marítima y donde se da la mayor injerencia es en las costas que componen las provincias fronterizas tanto del norte como el sur del país por donde las naves salen desde los puertos y caletas pesqueras para vender el carburante bien sea en alta mar o en puertos foráneos a precios internacionales, causando un grave perjuicio al erario nacional y fomentando el enriquecimiento ilícito, y en otros casos con la finalidad de abastecer a embarcaciones que transportan cargamentos de drogas hacia centro y norte América. Dentro del procedimiento para combatir el contrabando de combustible en alta mar, se trabaja con el monitoreo de las embarcaciones que se dedican a la pesca y otras

actividades productivas en el mar, mediante el Sistema Integral de Gestión Marítima y Portuaria (SIGMAP) de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, manteniendo el control del zarpe, días de operación y ruta a seguir, en algunos casos, se detectan barcos pesqueros y fibras que se dedican a esta actividad ilícita en el sector norte, desde Cabo Pasado hasta Esmeraldas, todos los contactos fueron transmitidos al SUBNOR y Centro de Operaciones de Guardacostas, para su inspección. La influencia de las organizaciones delictivas internacionales dedicadas al narcotráfico, ha incrementado el tráfico de cocaína desde las costas ecuatorianas, fomentando la violencia, la criminalidad, el lavado de activos, reclutamiento de pescadores, corrupción de autoridades, consumo de drogas, etc.

Ante estos acontecimientos, se ve la necesidad de luchar activamente contra el crimen organizado que trafica con droga, para lo cual el Ecuador y por tanto la Armada, debe mejorar la ejecución de las operaciones, el control de tráfico marítimo y el control de las actividades conexas al narcotráfico, con el fin de erradicar estas organizaciones que son las que fomentan violencia y criminalidad. De acuerdo a información de inteligencia, el tráfico de drogas en sus múltiples formas, se realiza a través de embarcaciones tipo “Go Fast”, sumergibles, submarinos, buques mercantes, barcos pesqueros y comerciales entre otros. Un ejemplo de la lucha contra el narcotráfico es el caso de la captura del barco pesquero de bandera panameña “Doria” que llevaba 800 Kg. de cocaína a 140 MN de Manta, y mediante un operativo interagencial realizado por la Lancha Guardacostas “Santa Cruz” de la Armada del Ecuador e inteligencia de la Policía Nacional. Por otro lado, la pesca ilegal es otro delito de alto impacto que ocurre en el país y es definida como aquella actividad que consiste en realizar capturas ilegales de especies marinas en sitios donde excedan el límite legal impuesto por la ley. Por su parte, la “unreported fishing” la describe como las capturas no declaradas ante las autoridades y que ocasionan un impacto dañino tanto al hábitat marino como a la conservación de los recursos pesqueros.

El tráfico ilícito de personas es otro de los delitos que se pueden realizar por vía marítima, utilizando para este fin embarcaciones que no brindan las seguridades básicas necesarias para garantizar la vida de las personas en el mar; este ilícito inicia con la “captación” de las víctimas en las provincias del interior del país y en especial en la zona austral por medio de bandas de “coyoteros”, de acuerdo a la Fiscalía General del Estado la migración ilegal por este medio ha desaparecido desde el 2010, esto gracias a los esfuerzos realizados por las instituciones de seguridad del Estado y en el mar a la Armada del Ecuador. Además de todo lo descrito, la Armada del Ecuador por medio de la Autoridad Marítima Nacional, regula y controla el cumplimiento de las normas de seguridad que deben cumplir todas las embarcaciones que realizan actividades productivas en el mar, como es la pesca, el transporte tanto de carga y de personas, embarcaciones dedicadas al turismo; así como yates particulares, mediante inspecciones y calificaciones periódicas, verificando el cumplimiento de las normas de seguridad, equipos de comunicaciones, contraincendios, de primeros auxilios y de supervivencia en el mar. Además por medio de la Escuela de la Marina Mercante, calificar a los tripulantes con los cursos que los acrediten aptos para tripular las embarcaciones.

CONCLUSIONES

A la luz de los planteamientos teóricos expuestos en el presente artículo, se puede concluir que la Armada del Ecuador cumple un papel importante como parte de los Órganos de Seguridad del Estado, que se encarga de preservar la Seguridad Ciudadana en los espacios acuáticos nacionales.

La Seguridad Ciudadana está enmarcada en la política del Buen Vivir Ciudadano, que tiene el gobierno para garantizar el bienestar de las personas. Así mismo, la Armada del Ecuador, además de vigilar la soberanía nacional en el mar, está vigilante ante cualquier delito que se cometa en los espacios acuáticos nacionales y también se encarga de la vigilancia ecológica al tener como competencia la preservación de la fauna marina y el cuidado del ecosistema sobre todo en las Islas Galápagos.

Por otro lado, el gobierno continuamente está implementando políticas en materia de seguridad en todos los espacios del territorio nacional tanto continental como insular que busca minimizar los índices delictivos, por lo que es necesario que se conozca de la capacidad y riqueza que tendríamos al incrementar la actividad marítima y la necesidad imperiosa de mantener esta fuente patrimonial para las presentes y futuras generaciones, con un elevado índice de seguridad ciudadana.

La Constitución de los mares (CONVEMAR), establece los conceptos de Mar Territorial, Zona Contigua y Zona Económica Exclusiva, deberes y obligaciones. A la autoridad marítima, como rectora y controladora de actividades que se realizan en el mar, así como el cumplimiento de convenios y normativas internacionales como estado ribereño. Por lo que el Estado ecuatoriano debe tener una política clara y firme, estableciendo así mismo una actitud estratégica ofensiva, defensiva o negociadora, a nivel internacionalmente por medio del sistema diplomático y ejercer el control del espacio marítimo a través de la Armada del Ecuador y sus medios operativos.

BIBLIOGRAFÍA

- Albán, P. (2014). *La Seguridad Marítima y su Incidencia en la lucha contra el narcotráfico en la Península de Santa Elena*. Salinas: Universidad de las Fuerzas Armadas-ESPE.
- Armada del Ecuador. (2018). *Misión y Visión*. Quito: www.armada.mil.ec/?page_id=178.
- Asamblea Nacional. (2005). *Ley de Pesca y Desarrollo Pesquero*. Quito.
- Asamblea Nacional. (2007). *Ley Orgánica de la Defensa Nacional*. Quito.
- Asamblea Nacional. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Quito.
- Asamblea Nacional. (2009). *Ley de Seguridad Pública y del Estado*. Quito.
- Brrvarus. (2008). *Derecho Marítimo*. Santiago de Chile: <https://es.scribd.com/doc/4003822/Derecho-Maritimo>.
- Colombia, C. (2017). *Zona Contigua*. Bogotá: <http://www.cancilleria.gov.co/que-la-zona-contigua>.
- Defensa, M. d. (2014-2017). *Agenda Política de la Defensa*. Quito.
- Departamento de Seguridad Nacional de España. (s.f.). *Seguridad Marítima*. <http://www.dsn.gob.es/es/sistema-seguridad-nacional/qu%C3%A9-es-seguridad-nacional/%C3%A1mbitos-seguridad-nacional/seguridad-mar%C3%ADtima>.
- Ecuador, A. d. (2014). *Concepto Estratégico Marítimo, Directrices institucionales, Doctrina*. Quito: Armada del Ecuador.
- El Productor. (2018). Periódico del campo. <http://elproductor.com/noticias/50-millones-pierde-sector-camaronero-por-asaltos-y-robos/>.
- Estado, F. G. (2015). Perfil criminológico agosto 2015 No. 19.
- FAO. (2016). *Pesca Artesanal*. San José Costa Rica: <http://www.fao.org/3/a-i5951s.pdf>.
- Gabriel, A. M. (2014). *La Seguridad Marítima y Su Incidencia en la Lucha Contra el Narcotráfico en la Península de Santa Elena*. Salinas, .
- Giachini, P. (2004). *Evolución de la normativa internacional y Europea en Materia de la Seguridad del transporte Marítimo*. Italia.
- González, D., & Yagual, C. (2014). *La pesca artesanal y el desarrollo sostenible de la parroquia Santa Rosa*. Quito: <http://repositorio.upse.edu.ec/bitstream/46000/4008/1/UPSE-TOD-2016-0009.pdf>.

- ONU. (1982). *Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar*. Nueva York: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf.
- Paz G. y Toulkeridis T., 2019: La tesis de las 200 millas antes y después de la adhesión de Ecuador a la CONVEMAR. *Revista de Ciencias de Seguridad y Defensa*, 4 (4): 1-18
- Pazmiño, N. (2006). *Plataforma Continental del Ecuador*. Quito.
- Pere, O. (2015). *El mar, la pesca y la investigación marina*. <http://pereoliver.com/que-es-pesca-de-arrastre/>.
- Porto, P. J., & Merino, M. (2009). *Definición de pesca*. Buenos Aires: <https://definicion.de/pesca/>.
- Rodríguez, L. F. (2012). *Perfil Costanero del Ecuador*. Quito: <http://geografia-ecuador-lf-ba.blogspot.com/2012/09/perfil-costanero-del-ecuador.html>.
- Rodríguez, L. F. (s.f.). *Perfil Costanero del Ecuador*.
- Toledo, F. (2009). *Inversión para el control y protección de actividades marítimas, por parte del Estado ecuatoriano a través de la Dirección de Espacios Acuáticos, hasta el 2030*. Loja: Universidad Técnica Particular de Loja.