

REGISTRO OFICIAL[®]

ÓRGANO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR



ARMADA DEL ECUADOR
COMANDANCIA GENERAL

RESOLUCIÓN
No. COGMAR-CDO-038-O-2022

**APRUÉBESE Y EMÍTESE EL PLAN PARA LA
SEGURIDAD Y PROTECCIÓN EN LOS ESPACIOS
ACUÁTICOS 2022-2033, DE CONFORMIDAD A
LO ESTABLECIDO EN LA LEY ORGÁNICA DE
NAVEGACIÓN, GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y
PROTECCIÓN MARÍTIMA Y FLUVIAL EN LOS
ESPACIOS ACUÁTICOS**

REPÚBLICA DEL ECUADOR



El Ecuador ha sido, es
y será País Amazónico

ARMADA DEL ECUADOR COMANDANCIA GENERAL



RESOLUCIÓN

Hoy se expidió la siguiente resolución No. COGMAR-CDO-038-O-2022

CONSIDERANDO:

- Que,** la Constitución de la República, en el artículo 158 dispone que: "Las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional son instituciones de protección de los derechos, libertades y garantías de los ciudadanos. Las Fuerzas Armadas tienen como misión fundamental la defensa de la soberanía e integridad territorial".
- Que,** la Constitución de la República, en el artículo 227 determina, que: "La administración pública se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación".
- Que,** la Constitución de la República del Ecuador determina en su artículo 393 que: "El Estado garantizará la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas, para asegurar la convivencia pacífica de las personas, promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y discriminación y la comisión de infracciones y delitos. La planificación y aplicación de estas políticas se encargará a órganos especializados en los diferentes niveles de gobierno".
- Que,** la Ley Reformatoria al Código Civil en Materia de Regulación Marítima en Concordancia con la CONVEMAR determina en su artículo 2 que: El mar adyacente al territorio continental e insular ecuatoriano hasta una distancia de doscientas millas marinas, medidas desde las líneas de base rectas corresponde a los espacios marítimos jurisdiccionales del Estado en los que se ejerce soberanía y derechos de soberanía.
- Que,** la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos determina en su artículo 9 que: "La Armada del Ecuador es la Autoridad Marítima Nacional, que ejerce sus competencias institucionales en los espacios acuáticos nacionales, dentro del Sistema de Organización Marítima Nacional".
- Que,** la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos determina en su artículo 10 que: "son órganos operativos de la Fuerza Naval del Ecuador, como Autoridad Marítima en el rol de Policía Marítima: el Comando de Operaciones Navales y sus unidades operativas, el Subsistema de Inteligencia Naval, la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos con sus Direcciones Regionales de Espacios Acuáticos, las Capitanías de Puerto, así como el Comando de Guardacostas".

- Que,** la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos determina en su artículo 11 que, de ser necesario, la Autoridad Marítima Nacional establecerá los mecanismos de coordinación y colaboración que requiera con otras entidades públicas y privadas, para este fin.
- Que,** la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos determina en su artículo 12 que: “se constituyen como órganos ejecutores de la Autoridad Marítima Nacional: la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos (DIRNEA), las Direcciones Regionales, las Capitanías de Puerto, el Comando de Guardacostas, la Escuela de la Marina Mercante Nacional, el Servicio Hidrográfico, así como otras dependencias que se crearen para la eficiencia de sus funciones y competencias en los espacios acuáticos”.
- Que,** mediante Decreto Ejecutivo Nro. 538 del 21 de agosto de 2022, en su artículo 2, el Presidente Constitucional de la República del Ecuador, señor Guillermo Lasso designa al señor Contralmirante John Merlo León como Comandante General de la Fuerza Naval.

En ejercicio de la atribución establecida en el numeral 3 del artículo 9 de la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos

RESUELVE:

- Art.1** Aprobar y emitir el Plan para la Seguridad y Protección en los Espacios Acuáticos 2022-2033, de conformidad a lo establecido en la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos.
- Art. 2** Deróguese el Plan de Seguridad Integral y Protección de los Espacios Acuáticos 2013 y todos los documentos que se opongan o no guarden conformidad con los contenidos del presente plan.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA. - De la publicación de la presente resolución encárguese la Secretaría General de la Armada, a través del Ministerio de Defensa Nacional.

SEGUNDA. - La presente resolución entrará en vigencia a partir de su suscripción, sin perjuicio de su publicación en Registro Oficial.

PUBLÍQUESE Y COMUNÍQUESE. -

Dado en la Comandancia General de la Armada en la ciudad de Quito, a los 13 días del mes de noviembre de 2022.



Firmado electrónicamente por:
**JOHN FERNANDO
MERLO LEON**

John Merlo León
CONTRALMIRANTE
COMANDANTE GENERAL DE LA ARMADA

A.Cruz.-



PLAN PARA LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN EN LOS ESPACIOS ACUÁTICOS



PLAN PARA LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN EN LOS ESPACIOS ACUÁTICOS

PLAN PARA LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN EN LOS ESPACIOS ACUÁTICOS

**Promulgado el 13 de octubre de 2022
con Resolución Nro. COGMAR-CDO-038**

Dirección General:

CALM Brúmel Vázquez Bermudez

Supervisión General:

CALM Jaime Vela Erazo

Dirección Técnica:

CPNV EMC Marfiu Rodríguez Jara

CPFG EM Miguel Silva Delgado

CPCB EM Cesar Montenegro Jaramillo

Comité Operacional:

CPNV EM Danilo Bolaños Barahona

CPFG EM Galo Andrade Daza

CPFG EM Jaime Lasso Nájera

CPCB EM Christian Ojeda Flores

CPCB GC Álvaro Cruz Ruiz.

Diagramación

CPFG EM Miguel Silva Delgado

ÍNDICE

CONTROL DE CAMBIOS	
INTRODUCCIÓN	
1. ANTECEDENTES	
1.1. MARCO NORMATIVO	
1.2. MARCO CONCEPTUAL	
1.3. MARCO DE PLANIFICACIÓN	
2. OBJETO DEL PLAN	
2.1. HORIZONTE TEMPORAL	
2.2. PROPÓSITO DEL PLAN	
2.3. ÁMBITO DEL PLAN	
3. DIAGNÓSTICO SITUACIONAL	
3.1. SEGURIDAD MARÍTIMA	
3.2. GESTIÓN MARÍTIMA	
3.3. DESARROLLO MARÍTIMO NACIONAL	
4. AMENAZAS Y RIESGOS EN LOS ESPACIOS ACUÁTICOS	
4.1. AMENAZAS	
4.2. RIESGOS	
5. PRINCIPIOS DE ACCIÓN ESTRATÉGICA	
5.1. PREVISIÓN	
5.2. DECISIÓN	
5.3. COOPERACIÓN	
5.4. FLEXIBILIDAD	
5.5. SEGURIDAD	
5.6. TRANSPARENCIA	
6. OBJETIVOS	
6.1. METAS	
7. ESTRATEGIAS	
7.1. EJE DE ACCIÓN 1 – CONTROL MARÍTIMO	
7.2. EJE DE ACCIÓN 2 – SERVICIOS MARÍTIMOS	
7.3. EJE DE ACCIÓN 3 – COOPERACIÓN MARÍTIMA	
8. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO	
8.1. INDICADORES DE RESULTADOS	
8.2. INDICADORES DE GESTION	
GLOSARIO	

BIBLIOGRAFÍA.....

INTRODUCCIÓN

La seguridad y protección de la población, las actividades y los recursos en los espacios acuáticos constituye la responsabilidad fundamental de la Autoridad Marítima Nacional; considerando especialmente que, la relación simbiótica entre seguridad y desarrollo, tiene una especial relevancia en los espacios marítimos, fluviales y lacustres de la nación.

En este contexto, la generación de entornos seguros requiere un marco de cooperación interinstitucional e interestatal que faculte el uso pacífico y sustentado del mar en beneficio del Estado y su población; haciendo un frente común para el control de las actividades marítimas y la reducción de las amenazas y riesgos en los espacios acuáticos jurisdiccionales.

El presente plan de la Autoridad Marítima Nacional se ha desarrollado conforme lo dispone la “Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos”, observando la estructura de planificación nacional, así como, las competencias, atribuciones y responsabilidades que la Armada del

Ecuador tiene como Autoridad Marítima Nacional.

Se busca por lo tanto, forjar estrategias sinérgicas para la gestión de la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación, la protección marítima, la fiscalización y control de las actividades marítimas, la neutralización de las actividades ilícitas en los espacios acuáticos y la prevención y control de la contaminación por naves y artefactos navales al medio ambiente marino-costero; articulando de esta manera no solo el accionar de la Armada Nacional, sino además, de las instituciones involucradas y que conforman el Sistema de Organización Marítima Nacional contemplado en la ley.

Para el efecto, una adecuada gestión marítima y un efectivo control de los espacios acuáticos son los elementos fundamentales que permitirán el establecimiento de las condiciones de seguridad requeridas para el empleo racional y sostenible de los espacios acuáticos en beneficio de los intereses marítimo del Estado.



Firmado electrónicamente por:
**JOHN FERNANDO
MERLO LEON**

John Merlo León
Contralmirante

Comandante General de la Armada

1. ANTECEDENTES

1.1. MARCO NORMATIVO

El Estado ecuatoriano garantiza la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas, para asegurar la convivencia pacífica de las personas, promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y discriminación y la comisión de infracciones y delitos (Constitución de la República del Ecuador – Artículo 393).

La Armada del Ecuador, como parte integral de las Fuerzas Armadas, es una institución de protección de los derechos, libertades y garantías de los ciudadanos (Constitución de la República del Ecuador – Artículo 158).

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, CONVEMAR, determina que los espacios acuáticos jurisdiccionales abarcan las aguas interiores y mar territorial con derechos de soberanía territorial, así como la zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma continental con derechos de soberanía sobre los recursos vivos y no vivos; en este sentido, la vigilancia y control de los espacios acuáticos y de las actividades que se desarrollan en ellos es una tarea del Estado (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar Artículos 2, 34, 39, 49, 56, 73,77).

El mar adyacente al territorio continental e insular ecuatoriano hasta una distancia de doscientas millas marinas, medidas desde las líneas de base rectas corresponde a los espacios marítimos jurisdiccionales del Estado en los que se ejerce soberanía y derechos de soberanía. (Ley reformativa al Código Civil en materia de regulación marítima en concordancia con la CONVEMAR - Artículo 2).

La Organización Marítima Internacional OMI, a través del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), establece que los Estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarboles su pabellón cumplan las disposiciones del Convenio, así como, la supervisión por el Estado rector del puerto de los buques de otros Estados Contratantes, si hay motivos fundados para creer que un buque dado, y su correspondiente equipo, no cumplen sustancialmente las prescripciones del Convenio.

Adicionalmente la OMI, a través del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (Convenio SAR), establece un plan internacional de búsqueda y salvamento, de modo que, independientemente del lugar en donde ocurra un accidente, el salvamento de las personas que necesiten auxilio sea coordinado por

una organización de búsqueda y salvamento y, cuando sea necesario, mediante la cooperación entre organizaciones de búsqueda y salvamento vecinas.

En cuanto a la prevención de la contaminación del medio marino la OMI, a través de El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL), establece reglas encaminadas a prevenir y reducir al mínimo la contaminación ocasionada por los buques, tanto accidental como procedente de las operaciones normales.

La Armada del Ecuador es la Autoridad Marítima Nacional, que ejerce sus competencias institucionales en los espacios acuáticos nacionales, dentro del Sistema de Organización Marítima Nacional (Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos – Artículo 9).

Como Autoridad Marítima Nacional, la Armada del Ecuador cumple el rol de Policía Marítima con sus órganos operativos del Comando de Operaciones Navales, el subsistema de inteligencia naval, la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos y el Comando de Guardacostas (Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos – Artículo 10).

Se constituyen como órganos ejecutores de la Autoridad Marítima Nacional: La Dirección Nacional de Espacios Acuáticos, las Direcciones Regionales, las Capitanías de Puerto, el Comando de Guardacostas, la Escuela de la Marina Mercante Nacional, el Servicio Hidrográfico, así como otras dependencias que se crearen para la eficiencia de sus funciones y competencias en los espacios acuáticos (Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos – Artículo 12).

La Autoridad Marítima Nacional puede, de ser necesario, establecer los mecanismos de coordinación y colaboración que sean requeridos con otras entidades públicas y privadas (Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos – Artículo 11).

Especial atención requiere la provisión de seguridad para las actividades acuícolas y pesqueras, por lo que la Armada del Ecuador, en su rol de policía marítima, se encuentra facultada a través de la Ley Orgánica para el Desarrollo de la Acuicultura y Pesca - Artículos 2 – 40 – 160 – 197, para controlar las faenas de pesca y combatir la pesca ilegal no declarada y no reglamentada.

1.1.1. ATRIBUCIONES DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL

Conforme a lo establecido en los artículos 9 y 10 de la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos, son atribuciones de la Autoridad Marítima Nacional:

1. Seguridad de la vida humana en el mar.
2. Seguridad de la navegación.
3. Fiscalización del cumplimiento de las leyes y reglamentos marítimos, fluviales y lacustres.
4. Control de la exploración y explotación de los recursos en los espacios acuáticos.
5. Protección marítima.
6. Neutralización de las actividades ilícitas en los espacios acuáticos.
7. Prevención y control de la contaminación por artefactos navales al medio ambiente marino-costero.
8. Apoyo en la gestión de riesgos de desastres naturales y antrópicos en los espacios acuáticos.

1.2. MARCO CONCEPTUAL

1.2.1. ESPACIOS ACUÁTICOS NACIONALES

Son todos los espacios marítimos jurisdiccionales que incluyen: aguas interiores, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma continental; a más de las playas de mar, las áreas intermareales, lagos y ríos navegables.

1.2.2. SOBERANÍA MARÍTIMA

La soberanía marítima es la facultad de ejercer con plenitud, el control, la vigilancia, la administración, la regulación, la exploración y la explotación sostenible del territorio marítimo nacional, en todas sus dimensiones, bajo el imperio de la constitución y las leyes, en beneficio de los intereses nacionales.

1.2.3. DERECHOS DE SOBERANÍA MARÍTIMA

En el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los derechos de soberanía corresponden a los derechos de los Estados ribereños para la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales tanto vivos como no vivos de las

aguas suprayacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar, incluida la producción de energía a partir del agua y el viento en la zona económica exclusiva.

1.2.4. INTERESES MARÍTIMOS

Los intereses marítimos son todas aquellas actividades y recursos naturales, vivos y no vivos, que el Estado desarrolla y posee en los ejes fluviales y la zona marino-costera, en los espacios marítimos jurisdiccionales y no jurisdiccionales y que, en conjunto, representan factores fundamentales para su desarrollo, seguridad y supervivencia, en los campos político, económico, social y estratégico (Armada del Ecuador, 2020).

1.2.5. PODER MARÍTIMO

El poder marítimo se define como la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los intereses marítimos de un país. En el más amplio de los sentidos, es el poder o la influencia, política, económica y militar que puede ser ejercida a través de una habilidad para usar el mar en beneficio propio. Es decir, corresponde a la influencia que, en virtud de ese poder, puede ejercer un país, en o desde el mar, en los acontecimientos que afectan sus intereses, donde quiera que éstos se encuentren (Armada del Ecuador, 2020).

1.2.6. PODER NAVAL

El poder naval es el factor militar del poder marítimo que constituye la fuerza del Estado en el mar. Está formado por la posición estratégica y por la Fuerza Naval que tiene la responsabilidad de la protección de los intereses marítimos. Debe considerarse que la aplicación del poder naval requiere de voluntad estratégica, que constituye el impulso necesario para usar las fuerzas navales en procura de las metas establecidas por la estrategia marítima (Armada del Ecuador, 2020).

1.2.7. CONTROL MARÍTIMO

El control marítimo es un medio que se obtiene a través del poder naval para influir en las áreas de interés estratégico. Debe entenderse entonces que el control marítimo no radica en su posesión sino en su uso para los propósitos políticos, económicos y militares; por lo que es indispensable ejercerlo y explotarlo.

1.2.8. SEGURIDAD MARÍTIMA

Es el estado en el cual los peligros y las condiciones que pueden provocar daños de tipo físico o material en el ámbito marítimo son controlados para la salvaguarda de la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente marino-costero.

1.2.9. PROTECCIÓN MARÍTIMA

Son las medidas implementadas para proteger una instalación portuaria, nave o artefacto naval, ante las amenazas y riesgos que afecten a la integridad de las personas y las instalaciones.

1.3. MARCO DE PLANIFICACIÓN

El desarrollo nacional se planifica a través del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa que emite para el efecto sus respectivas normas y guías.

El Plan Nacional de Desarrollo constituye la directriz política y administrativa suprema para la construcción y aplicación de política pública; siendo el Plan “Creando Oportunidades” el instrumento de orientación nacional para el periodo 2022 – 2025.

El Plan Nacional de Desarrollo “Creando Oportunidades” tiene 5 ejes de acción: eje económico, eje social, eje de seguridad integral, eje de transición ecológica y el eje institucional.

En el **eje económico**, el objetivo 3 es “Fomentar la productividad y competitividad en los sectores agrícola, industrial, acuícola y pesquero, bajo el enfoque de la economía circular”. Este eje mantiene políticas relacionadas con la actividad marítima, entre otras:

- 3.1 Mejorar la competitividad y productividad agrícola, acuícola, **pesquera** e industrial, incentivando el acceso a la infraestructura adecuada, insumos y uso de tecnologías modernas y limpias.
- 3.2 Impulsar la **soberanía y seguridad alimentaria** para satisfacer la demanda nacional.

En el **eje de seguridad integral**, el objetivo 9 es “Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos”. Este eje mantiene políticas relacionadas con la actividad marítima, entre otras:

- 9.1 Fortalecer la protección interna, el mantenimiento y control del orden público, que permita **prevenir y erradicar los delitos conexos** y la violencia en todas sus formas, en convivencia con la ciudadanía en el territorio nacional y áreas jurisdiccionales.
- 9.3 Impulsar la **reducción de riesgos de desastres y atención oportuna a emergencias ante amenazas naturales o antrópicas** en todos los sectores y niveles territoriales.

En el mismo eje de seguridad, el objetivo 10 es “Garantizar la soberanía nacional, la integridad territorial y la seguridad del Estado”. Este eje mantiene políticas relacionadas con la actividad marítima, entre otras:

- 10.1 Fortalecer al Estado para mantener la defensa de la soberanía e integridad territorial.

En el **eje transición ecológica**, el objetivo 11 es “Conservar, restaurar, proteger y hacer uso sostenible de los recursos naturales”. Este eje mantiene políticas relacionadas con la actividad marítima, entre otras:

- 11.1 Promover la **protección y conservación de los ecosistemas y su biodiversidad**; así como, el patrimonio natural y genético nacional.
- 11.2 Fomentar la **capacidad de recuperación y restauración de los recursos naturales renovables**.

En el **eje institucional**, el objetivo 16 es “Promover la integración regional, la inserción estratégica del país y garantizar los derechos de las personas en situación de movilidad humana”. Teniendo como políticas, entre otras:

- 16.1 Impulsar las relaciones exteriores de la nación con los países de la región y el mundo, y **salvaguardar los intereses nacionales en temas de soberanía**.
- 16.2 Garantizar los **derechos soberanos del país en el mar**, dentro del contexto de la CONVEMAR y otros acuerdos internacionales suscritos en el ámbito oceánico y marino costero.

El Sistema Nacional de Planificación considera instrumentos de planificación complementarios: planes sectoriales, agendas de coordinación, planes institucionales, etc.

En este marco, el Plan Nacional de Seguridad Integral constituye el instrumento que orienta, coordina y gestiona la política pública para crear las

condiciones adecuadas del país que permitan el logro de los objetivos de desarrollo nacionales.

El Plan Nacional de Seguridad Integral tiene como objetivos, entre otros:

- 3 Incrementar la **efectividad de la seguridad ciudadana** y el control del orden público.
- 4 **Gestionar el riesgo de desastres de origen natural o antrópicos** y relacionados al cambio climático.
- 5 Optimizar la **gestión interinstitucional de las capacidades nacionales en el ámbito de la seguridad integral**.
- 9 Fortalecer el **control y protección de los recursos naturales frente a actividades ilegales**.
- 11 Fortalecer la **articulación y cooperación entre organismos de seguridad nacional e internacional** que reduzcan el impacto del crimen organizado.

El marco de sistema de planificación determina además que el Plan Sectorial de la Defensa constituye un conjunto de orientaciones técnicas y políticas encaminadas al cumplimiento de objetivos y metas de mediano plazo, en las que se busca de manera interrelacionada con las entidades orgánicas, adscritas, dependientes y demás instituciones que articula el Ministerio de Defensa Nacional MIDENA, impulsar acciones que permitan, a más de optimizar los recursos para una efectiva defensa del territorio nacional ante la posible ocurrencia de eventos que pudieran atentar contra la soberanía e integridad territorial, contribuir a mejorar los niveles de seguridad de la población en todo el territorio y aportar al desarrollo nacional desde el ámbito de las competencias del MIDENA.

El Plan Sectorial de la Defensa tiene como objetivos, entre otros:

- Ejercer el control efectivo del territorio nacional; continental, insular, espacios acuáticos y aéreos; así como, de la infraestructura y recursos de las áreas estratégicas.
- Contribuir a la cooperación internacional de conformidad con los intereses nacionales y la política exterior del Estado.

2. OBJETO DEL PLAN

2.1. HORIZONTE TEMPORAL

Este plan tiene como horizonte temporal diciembre del año 2033.

2.2. PROPÓSITO DEL PLAN

Garantizar la generación de entornos marítimos seguros y la protección de las actividades marítimas, fluviales y lacustres en los espacios acuáticos jurisdiccionales.

2.3. ÁMBITO DEL PLAN

El presente plan está enfocado a la gestión de la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación, la protección marítima, el control y la fiscalización de las actividades marítimas, la neutralización de las actividades ilícitas en los espacios acuáticos y la prevención y control de la contaminación por naves o artefactos navales al medio ambiente marino-costero.

3. DIAGNÓSTICO SITUACIONAL

Los océanos y mares del mundo son ejes trascendentales para la existencia del hombre. Estos se han transformado en un espacio vital por los recursos vivos y no vivos que existen en ellos y que representan un componente importante en el sustento de la humanidad, convirtiéndolos en una fuente de recursos naturales estratégicos. Las circunstancias y situaciones globales indican muy claramente que la importancia del mar en los próximos años será gravitante en el desarrollo y supervivencia de la humanidad; no solo porque sus recursos naturales son limitados, sino también porque geopolítica y estratégicamente representan un espacio de acción política, militar, social y económica de superlativa influencia en el orden mundial (MIDENA, Política de la Defensa).

Resulta trascendental, por lo tanto, para el desarrollo del Estado, que los intereses marítimos nacionales y las actividades en los espacios acuáticos, se desarrollen en ambientes seguros que permitan el progreso sostenible y armónico de la nación en los espacios acuáticos jurisdiccionales y en los marítimos de interés nacional.

La simbiosis de seguridad para el desarrollo resulta manifiesta en el ámbito marítimo y en los espacios acuáticos, por lo que, una adecuada gestión de las actividades y de la seguridad en estos espacios es fundamental para los intereses de la nación.

3.1. SEGURIDAD MARÍTIMA

La Declaración Sobre Seguridad en las Américas, adoptada por la Organización de Estados Americanos (OEA) en octubre de 2003, creó un nuevo concepto de **seguridad hemisférica** que amplía la definición tradicional de defensa de la seguridad de los Estados a partir de la incorporación de nuevas amenazas, preocupaciones y desafíos que incluyen aspectos políticos, económicos, sociales, de salud y ambientales. En la actualidad, la naturaleza diversa y el alcance multidimensional de las amenazas y la pluralidad de contextos bilaterales y subregionales, demandan un sistema de seguridad de arquitectura flexible en el cual se integran las instituciones multilaterales en sus distintos niveles, los instrumentos jurídicos, los compromisos y acciones en materia de seguridad, así como, la implementación de zonas de paz y cooperación (Ministerio de Defensa Nacional, 2019).

La seguridad hemisférica, así concebida, ha generado una apertura para la **cooperación regional** que ha potencializado el intercambio de conocimientos y prácticas entre las **Armadas y agencias de seguridad de los países de la región**, siendo uno de los principales actores los Estados Unidos, que lidera la estrategia regional de seguridad hemisférica a través del **Comando Sur (USSOUTHCOM por sus siglas en inglés)** que, además de velar por los intereses norteamericanos en Centro y Sudamérica, cooperan con la generación de la seguridad en el hemisferio, en el combate al crimen transnacional, al narcotráfico y al terrorismo, en coordinación con otras agencias norteamericanas como son la Administración de Control de Drogas (**DEA por sus siglas en inglés**) y la **Oficina de Aduanas y Protección de Fronteras**.

La visión política del Estado ecuatoriano se enfoca en tres ejes estratégicos para la construcción de la concepción de seguridad. Primero, vinculada a la defensa del Estado que tiene una perspectiva nacional; segundo, generada desde una idea ampliada y multidimensional que engloba además de la defensa, a la seguridad pública; y, tercero, el ámbito de seguridad frente a riesgos ambientales y antrópicos. Por lo tanto, es pertinente señalar que la nueva concepción de la seguridad, al estar caracterizada por su naturaleza multidimensional, incluye a las amenazas tradicionales, las nuevas amenazas, las preocupaciones y otros desafíos a la seguridad de los estados del hemisferio (Ministerio de Defensa Nacional, 2019).

En esta visión de **seguridad integral**, se han definido dos grandes ámbitos de acción, el primero, la protección de los habitantes en el territorio nacional, garantizada a través de la seguridad ciudadana bajo responsabilidad de la

Policía Nacional con el apoyo de las Fuerzas Armadas; y, el segundo, la defensa del Estado, en sus dimensiones de soberanía territorial, protección de zonas de seguridad y áreas estratégicas bajo responsabilidad de las Fuerzas Armadas. En este contexto, en el actual escenario estratégico, una separación rígida entre los campos interno y externo no corresponde a un escenario con amenazas y riesgos comunes, que determinan la necesidad de adopción de políticas concertadas y con responsabilidades claras y bien definidas para las Fuerzas Armadas (Ministerio de Defensa Nacional, 2019).

La **seguridad marítima** se alinea con la política de seguridad integral con la finalidad de mantener la libertad de navegación y proteger el tráfico marítimo y las infraestructuras marítimas, proteger la vida humana en el mar, prevenir y actuar ante actividades criminales y actos terroristas que se desarrollen en este medio, proteger y conservar el litoral, los recursos, el ambiente marino y el patrimonio arqueológico sumergido, y, prevenir y responder en casos de catástrofes o accidentes en este ámbito.

Ecuador es atractivo para el **contrabando** y otras **actividades ilegales** por la dolarización de su economía y su ubicación geográfica estratégica. La dolarización hace que el lavado de activos sea más sencillo y la conexión de las playas ecuatorianas con las de Centroamérica y Norteamérica hacen del país un lugar extremadamente vulnerable para actividades ilegales. Estas condiciones han generado que la presencia del **narcotráfico** se haya incrementado y esté ingresando más droga al país. La arista más complicada es que detrás de esta actividad ilegal hay bandas de **delincuencia organizada** relacionadas con el narcotráfico y el lavado de activos.

Estas actividades ilegales se agudizan por la crisis económica que ha incrementado los niveles de **pobreza de la población** y que provocan que las comunidades costeras sean permeables a la influencia y reclutamiento de las organizaciones delincuenciales que actúan en el país.

La modernidad y la implementación de las **tecnologías de información** en los servicios estatales, configuran una fortaleza para la atención de los requerimientos de la sociedad, sin embargo, esta condición se convierte en una vulnerabilidad frente a los **ciberataques** y vulneración de la infraestructura crítica del Estado, que se basan en la explotación de las debilidades de las redes informáticas, ejecutadas a través de mecanismos tecnológicos de ciberterrorismo, ciberdelito, cibercrimen, ciberespionaje, e infiltración en los sistemas informáticos, convirtiéndose en un potente instrumento de agresión contra la infraestructura del Estado, lo cual podría comprometer la gestión de la seguridad marítima (Ministerio de Defensa Nacional, 2019).

La seguridad marítima exige pues un esfuerzo coordinado, armónico y sinérgico para emplear todas las capacidades operativas institucionales de forma integral, tanto en el ámbito de la gestión marítima como en el empleo efectivo del poder naval para la generación de entornos marítimos seguros en los que la libertad de navegación se encuentre garantizada y se protejan los **intereses marítimos** de las actividades criminales; consignando además, la respuesta efectiva ante la eventos adversos de carácter natural o antrópico.

3.2. GESTIÓN MARÍTIMA

La **gobernanza de los océanos** es un instrumento de carácter universal que permite enlazar a las convenciones internacionales y las organizaciones que regulan la utilización de los océanos, con el fin de lograr su aplicación a nivel nacional, regional y mundial para alcanzar el desarrollo sostenible del océano (Kimbal, 2003). La **Organización Marítima Internacional (OMI)** es el principal organismo especializado de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) para la seguridad y protección marítimas, la prevención de la contaminación marina y otras cuestiones conexas a la gobernanza del mar.

En el ámbito regional, se plantean nuevas funciones y oportunidades en el proceso de integración para enfrentar los desafíos de gobernabilidad y la lucha contra la inseguridad, la facilitación comercial y la conectividad, la energía y las telecomunicaciones, así como la gestión de riesgos y demás vulnerabilidades medioambientales a las que está especialmente expuesta la región.

Las posibilidades que ofrece hoy el ámbito regional para el diseño de políticas públicas las convierten en un campo propicio para hacer frente a esos desafíos transnacionales; en especial aquellos relacionados con la generación de entornos marítimos seguros, la eficiencia de la gestión marítima y el control y protección de los recursos marinos.

Como parte de la **integración regional**, el establecimiento de la **Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM)**, nace de la necesidad que observan la OMI y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) de convocar a las autoridades marítimas de los países de América Latina a un foro dentro del cual se traten problemas comunes y se apunte a la cooperación regional, para mejorar la seguridad marítima y promover la protección del medio marino.

La red reviste una gran importancia para la eficiencia de la gestión marítima regional ya que promueve la estrecha cooperación de las autoridades

marítimas latinoamericanas para exigir adecuadamente a los buques de bandera internacional que visitan puertos de la región, la normatividad internacional referente a la seguridad marítima, formación y titulación de la gente de mar, prevención de la contaminación por los buques de los espacios marítimos y fluviales, y protección marítima.

La aprobación de la “Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos” ha generado coherencia legal para garantizar la aplicación de la **gestión y gobernanza marítima** y elimina las contradicciones y confusiones en las competencias que provocaron la superposición de atribuciones que existían antes de la promulgación de dicha ley, sin embargo, resulta necesario modernizar esquemas regulatorios para ponerlos a tono de la ley y lograr una eficiente gestión y **control de las actividades marítimas**.

En este sentido, se hace necesario que el **Sistema de Organización Marítima Nacional** logre articular las políticas para armonizar intersectorialmente la **estrategia marítima nacional**, conforme lo establece la norma, impulsando la sinergia institucional del Estado que requieren los intereses marítimos nacionales.

Debe considerarse además que, a partir de la introducción del mundo interconectado por la internet y el desarrollo de la cuarta revolución industrial, la implementación de tecnologías y herramientas tecnológicas, inciden en la disponibilidad de **sistemas de gestión** que automatizan los procesos y acerca los servicios a la población.

3.3. DESARROLLO MARÍTIMO NACIONAL

El Ecuador por su situación geográfica es un país absolutamente marítimo que posee una diversidad de ecosistemas marino-costeros con una gran cantidad de recursos vivos y no vivos, los cuales tienen un valor económico intrínseco, y que pueden ser objeto de explotación, constituyéndose en una fuente importante para el **desarrollo nacional en el ámbito marítimo**.

La ejecución de las actividades marítimas en alta mar, aguas jurisdiccionales, fondo marino y en su litoral, constituyen los intereses marítimos de la nación, los mismos que, junto con el **poder naval**, representan el **poder marítimo** del país; expresión del poder nacional para beneficio de la nación y su población.

La gobernanza establecida en las **Políticas Oceánicas y Costeras**, promulgadas en el registro oficial número 338 del 26 de noviembre del 2014, no ha alcanzado la efectividad operativa requerida especialmente basada en

la compleja y atomizada organización para la gestión marítima en la articulación de las acciones interinstitucionales, por lo que, resulta indispensable la formulación de una **estrategia marítima nacional**, que impulse el desarrollo de los intereses marítimos en cada uno de sus componentes, y la implementación de políticas adecuadas para el manejo sostenible de los **recursos marítimos** y la pertinente gestión de las **actividades marítimas**.

La aprobación, articulación, coordinación y evaluación de la política pública intersectorial del mar se sustenta en la conformación del **Comité Interinstitucional del Mar (CIM)** como cuerpo colegiado de la función ejecutiva, facilitando el avance del país en torno a los intereses marítimos (Armada del Ecuador, 2022).

Dos actividades marítimas tienen una relevancia significativa para el desarrollo del poder marítimo nacional: el **transporte marítimo** y la **pesca**. El primero es fundamental para las relaciones comerciales internacionales, de importadores y exportadores, además de la evolución que ha tenido la actividad para el envío y recepción de todo tipo de mercaderías, y en rutas más eficientes que acortan los tiempos de entrega. En este contexto, el transporte marítimo ha tenido un crecimiento sostenido, por el incremento gradual del comercio internacional, siendo el mejor medio de transporte el marítimo (Armada del Ecuador, 2022).

La segunda actividad marítima de relevancia es la pesca industrial, la cual se ubica en segundo lugar a nivel mundial. Ecuador es uno de los 25 mayores productores pesqueros, contando con una flota de pesca industrial en el Océano Pacífico Sudeste, compuesta aproximadamente por más de 16.000 embarcaciones y un número superior a 60.000 pescadores artesanales.

Este hecho ha permitido que las autoridades nacionales y mundiales, sumen esfuerzos para conseguir que la industria de la pesca y actividades artesanales tengan un mejor aprovechamiento de los recursos marinos, con un uso de prácticas que garanticen **sostenibilidad y sustentabilidad** (Armada del Ecuador, 2022). Es evidente la necesidad de elaborar una ordenación internacional colaborativa que fije las condiciones para un desarrollo sostenible de los recursos marinos vivos dentro del marco actual de derechos y responsabilidades para las distintas áreas marítimas y sus recursos.

En este marco de cooperación surgen: **la Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur (OROP-PS)**, **la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS)** y **la Comisión Interamericana del**

Atún Tropical (CIAT). La OROP-PS tiene como objeto facilitar la cooperación para la preservación y uso sustentable de las especies altamente migratorias y trans zonales; la CPPS busca consolidar la presencia regional en la promoción de la conservación de los recursos vivos, incrementando la colaboración entre los estados de la ribera sur del Pacífico; y la CIAT tiene como objeto la conservación y ordenación de la pesca de atunes y otras especies marinas en el Pacífico Oriental.

4. AMENAZAS Y RIESGOS EN LOS ESPACIOS ACUÁTICOS

La probabilidad de ocurrencia de eventos adversos que generen un impacto negativo en los espacios acuáticos constituyen amenazas y riesgos, naturales o antrópicos, que pueden afectar a la seguridad marítima y a la seguridad integral en dichos espacios

4.1. AMENAZAS

La principal amenaza en los espacios acuáticos la constituye la **delincuencia organizada transnacional**, conformada por grupos de personas, que tienen como principal objetivo la obtención de beneficios materiales o económicos mediante la comisión de actos ilícitos y que buscan alcanzar el poder económico, político o social.

Esta amenaza está vinculada al uso de los espacios marítimos y fluviales en actividades ilegales como el narcotráfico y sus actividades conexas; el tráfico de armas, municiones y explosivos; tráfico de personas; tráfico ilegal de hidrocarburos, sus derivados y gas licuado de petróleo y biocombustibles por vía marítima; tráfico ilegal de migrantes y el contrabando de mercancías, entre otras.

A esta amenaza se debe añadir las **actividades cibernéticas maliciosas** que son capaces de alterar las condiciones de seguridad marítima, tanto de los servicios marítimos, así como de las propias actividades en el mar.

4.2. RIESGOS

Debido a su situación geográfica, su dependencia de las comunicaciones marítimas y la importancia del sector marítimo en la economía nacional, la seguridad marítima es una condición fundamental para el desarrollo de las actividades marítimas nacionales expuestas a los peligros de la delincuencia común, la explotación ilegal de los recursos, los siniestros marítimos y desastres naturales, así como, por la contaminación marino, costera y fluvial.

La **delincuencia común** es uno de los grandes azotes que sufren actualmente los ciudadanos que realizan su actividad económica en los espacios marítimos y ejes fluviales navegables. A este tipo de delitos se dedican personas sin una organización establecida o muy incipiente, con el empleo de embarcaciones menores tipo lanchas rápidas y la utilización de armamento menor, para asaltar a las embarcaciones y sustraerles sus motores, su pesca, equipos de navegación o sus artes de pesca.

La **explotación ilegal de los recursos** se manifiesta por la extracción de minerales de los fondos marinos, así como por el desarrollo de la pesca ilegal no declarada y no reglamentada (INDNR), que es una serie de actividades ilícitas relacionadas a la pesca en áreas protegidas, pesca en épocas de veda, irrespeto a las cuotas de captura, declaración de información falsa sobre peso y especies capturadas, ocasionando perjuicios a la economía marítima del Estado y limitando el desarrollo marítimo nacional.

Los **siniestros marítimos** son eventos, directamente relacionados con la operación de buques que generan muerte o lesiones graves de una persona; la pérdida o abandono de un buque de una persona que estuviera a bordo; los daños materiales sufridos por un buque; la varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje; los daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; daños graves al medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque. (OMI, 2008).

La ubicación geográfica del país en el Cinturón de Fuego del Pacífico, la zona de subducción de la Placa Oceánica de Nazca, la actividad de las fallas tectónicas presentes en la corteza continental en la zona del cabo San Lorenzo en la provincia de Manabí, los fenómenos de “El Niño” y “La Niña” y la gran actividad volcánica que tienen las Islas Galápagos; incrementan la probabilidad de ocurrencia de erupciones volcánicas, terremotos, tsunamis, y un sinnúmero de fenómenos como inundaciones y sequías que constituyen un peligro latente de **desastres naturales** en los espacios marítimos.

La **contaminación marino costera y fluvial** tiene efectos derivados de los procesos de polución causados por las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo y fluvial, así como por las actividades que el hombre ejecuta en interacción con el uso del mar, playas, bahías, ríos. Se debe prestar principal atención a las áreas protegidas en los espacios marítimos determinadas por la Autoridad Ambiental Nacional; para su protección y control con un especial enfoque a la Zona Marina Especialmente Sensible de Galápagos.

5. PRINCIPIOS DE ACCIÓN ESTRATÉGICA

Los principios de acción estratégica son postulados esenciales, máximas, ideas, normas sustraídas de la experiencia que rigen la conducta de acción estratégica.

Los principios señalados a continuación se han considerado como factores gobernantes para el desarrollo de las acciones a ejecutar en el contexto de este plan y de los planes, lineamientos y directrices subordinadas.

5.1. PREVISIÓN

La previsión implica la anticipación visionaria de las oportunidades y amenazas en los escenarios futuros, revelando la consistencia de las acciones a desarrollar, las cuales se sustentan en la validez de las experiencias pasadas, el análisis del comportamiento de los actores y la evolución de las variables, y el cálculo de las probabilidades de los escenarios.

5.2. DECISIÓN

La decisión implica acción y una actitud proactiva para afrontar situaciones que dependen de muchos factores no controlables e imprevisibles. En ambientes de alta incertidumbre, como lo es el de las actividades marítimas, las problemáticas a abordar deben ser tratadas en forma realista, gestionando la incertidumbre y propendiendo a la mejora continua de los procesos para generar resultados adecuados a los objetivos planteados.

5.3. COOPERACIÓN

La seguridad de los espacios acuáticos es una condición que no depende exclusivamente de la Autoridad Marítima Nacional, puesto que, tanto las instituciones que conforma el SOMANA, así como, los organismos estatales responsables de la seguridad integral, son actores directos o indirectos de la seguridad en los espacios marítimos, lacustres y fluviales.

Por ello, el principio de cooperación o la acción unificada estatal busca la sincronización, coordinación e integración de las actividades de las entidades gubernamentales y no gubernamentales para lograr la unificación de los esfuerzos hacia objetivos comunes. El principio busca construir confianza, compartir información, coordinar actividades mutuas, mantener influencia y generar sinergia para alcanzar mencionados objetivos comunes en un ambiente de alta colaboración.

5.4. FLEXIBILIDAD

La flexibilidad es la capacidad de lidiar con situaciones rápidamente cambiantes adaptando las estructuras y procedimientos para actuar en escenarios simultáneos y con un alto nivel de dinamismo, apoderándose de las oportunidades que se presenten y explotando las condiciones de éxito.

5.5. SEGURIDAD

La seguridad, como principio de acción, es esencial para mantener la efectividad de las acciones estatales en los espacios acuáticos, reduciendo las vulnerabilidades a través de la aplicación de medidas para proteger la información crítica, evitar acciones sorpresivas, y mantener la integridad de las acciones de los elementos estatales en los espacios marítimos, fluviales y lacustres jurisdiccionales.

5.6. TRANSPARENCIA

Constituye un principio constitucional del servicio público, y se define como el accionar deliberado para crear un entorno de confianza, promocionando el acceso libre a la información y la comunicación abierta y veraz.

6. OBJETIVOS

Para el cumplimiento del propósito de garantizar la generación de entornos marítimos seguros y la protección de las actividades marítimas, fluviales y lacustres en los espacios acuáticos jurisdiccionales, el presente plan establece los siguientes objetivos:

A. INCREMENTAR LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN EN LOS ESPACIOS ACUÁTICOS.

La seguridad de los espacios acuáticos se entiende como una condición de aplicación del derecho y de la legislación, para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, la libertad y la seguridad de la navegación; y la protección de las actividades, el medio ambiente y los recursos acuáticos.

Es una acción concertada, que involucra de forma eficiente todos los recursos estatales y del sector privado que permitan anticiparse, prevenir y responder con eficacia a los riesgos y amenazas que se producen en los espacios acuáticos nacionales, contribuyendo al pleno aprovechamiento de las oportunidades, que ofrecen los usos lícitos del mar en beneficio del bienestar y la prosperidad nacional.

Requiere, por lo tanto, unidad de acción, de manera de lograr la coordinación y la armonización de los organismos del Estado, así como la colaboración de

las organizaciones privadas que realizan actividades en los espacios acuáticos.

La Armada del Ecuador, como Autoridad Marítima Nacional, es responsable de ejercer el control técnico y gestionar la salvaguarda de la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación, la protección marítima y la protección del medio marino; generando condiciones seguras en los espacios acuáticos del país.

B. INCREMENTAR LA VIGILANCIA Y CONTROL DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS.

El control del mar es un medio que se obtiene a través del poder naval para influir en las áreas de interés estratégico, debiendo entenderse que el control del mar no radica en su posesión sino en su uso; por lo que es indispensable ejercerlo y explotarlo.

El grado de control de los espacios marítimos se define por la capacidad de actuar, incidir o afectar a las actividades marítimas, en función de la posición y la fuerza que se despliega a los espacios marítimos en cuestión.

El grado de control se fundamenta en la combinación de presencia naval en conjunto con una adecuada conciencia del dominio marítimo, generada por la exploración y vigilancia que se desarrolla en dichos espacios.

La presencia es un atributo generado por las unidades de la Armada que se encuentran desplegadas en las áreas de interés y que sustentan el uso soberano de los espacios marítimos jurisdiccionales y la imposición de la ley en ellos, así como el accionar nacional en los espacios no jurisdiccionales. En ambos casos, la presencia de las unidades navales permite la actuación institucional protegiendo las actividades marítimas y consecuentemente, generando espacios marítimos seguros para el desarrollo de las mismas.

La conciencia del dominio marítimo se define como la comprensión efectiva de las actividades que se suscitan en las áreas marítimas jurisdiccionales y de interés y que pueden afectar la seguridad, la economía o el medio ambiente. La comprensión efectiva ocurre cuando un adecuado nivel de información es alcanzado para que el Estado sea capaz de tomar medidas adecuadas y oportunas frente a amenazas naturales o antrópicas que afecten a los intereses de la nación; y esto se logra a través de un adecuado sistema de exploración y vigilancia de los espacios marítimos jurisdiccionales y de interés.

C. INCREMENTAR LA EFECTIVIDAD EN LA GESTIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA.

El ejercicio de la autoridad marítima requiere el control técnico como Estado de abanderamiento y Estado rector del puerto, en lo concerniente a la

seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación, protección marítima y prevención de la contaminación.

Para el efecto la autoridad marítima gestiona y controla los servicios de búsqueda y salvamento marítimo, fluvial y lacustre; respuesta a emergencias marítimas; protección marítima de buques e instalaciones portuarias; control de tráfico marítimo; seguridad de la navegación cartografía y ayudas a la navegación; formación y titulación de gente de mar y pesca.

Además, la autoridad marítima coordina con las instituciones que tienen competencia ambiental y que forman parte del Sistema Único de Manejo Ambiental, la ejecución de las acciones para el control y mitigación de la contaminación en los espacios acuáticos nacionales.

6.1. METAS

OBJETIVO	INDICADOR	LÍNEA BASE	META
A. Incrementar la seguridad y protección en los espacios acuáticos	INDICE DE SEGURIDAD EN LOS ESPACIOS ACUÁTICOS	ND *	+30%
B. Incrementar la vigilancia y control de los espacios marítimos jurisdiccionales	PORCENTAJE DE CONTROL DE LOS ESPACIOS MARÍTIMOS JURISDICCIONALES	19%	80%
C. Incrementar la efectividad en la gestión de la autoridad marítima nacional	INDICE DE GESTIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA	60%	90%

- **NOTA:** A partir de la promulgación de la Ley Orgánica de Gestión de la Seguridad y Protección de los Espacios Acuáticos se levanta la información completa para el Índice de Seguridad en los Espacios Acuáticos.

7. ESTRATEGIAS

7.1. EJE DE ACCIÓN 1 – CONTROL MARÍTIMO

1. DESARROLLANDO LA CONCIENCIA SITUACIONAL DEL DOMINIO MARÍTIMO

La conciencia situacional, es una representación mental y comprensión de los objetos, eventos, estados, interacciones, condiciones y cualquier otro tipo de factores de una situación específica que puedan afectar al

desarrollo de las acciones humanas. De forma intuitiva es una de las respuestas (o bien una capacidad para dar respuestas) al menos a una de las cuestiones siguientes: ¿Qué está ocurriendo? ¿Por qué ocurre? ¿Qué ocurrirá a partir de ahora? ¿Qué puedo hacer ahora?

Para obtener un nivel de conciencia situacional adecuado, se precisa de información geo referenciada y procesada que permita inferir conocimiento con objeto de dar soporte a la toma de decisiones y que faculte el desarrollo efectivo de las acciones concebidas para el empleo de las fuerzas. Esto implica la necesidad de poder fusionar información de diferentes fuentes para generar un panorama operacional común (COP por sus siglas en inglés) que sea suministrable e intercambiable entre los elementos estatales involucrados y que permitan una base de interoperabilidad entre ellos.

Para lograr este propósito se requiere optimizar la utilidad de los recursos de exploración, vigilancia, reconocimiento y gestión de información de las diferentes entidades mediante la clasificación y evaluación de la información obtenida por los sistemas institucionales; procesando adecuadamente esta información con la información generada por los sistemas de gestión marítima para la generación de la conciencia situacional requerida.

La presentación del panorama operacional común, es el pilar básico que permite disponer de un mejor conocimiento de la situación a cuyo mantenimiento y actualización colabora un número creciente de fuentes que permiten, en conjunto, la comprensión de los factores críticos en el ámbito marítimo.

En tal virtud, la Armada del Ecuador, como Autoridad Marítima Nacional, a través del Centro de Análisis Marítimo CEAMAR, es responsable de levantar el conocimiento situacional del ámbito marítimo, manteniendo el panorama operacional común, integrando para el efecto la información generada por los órganos operativos institucionales, los recursos de información portuarios, así como las informaciones y apreciaciones levantadas por las entidades de administración pública que conforman el SOMANA, la Policía Nacional y organismos gubernamentales y no gubernamentales de países amigos en la región.

2. FORTALECIENDO LA PRESENCIA EN LOS ESPACIOS ACUÁTICOS

Además del tráfico marítimo, el mar es un lugar donde se desarrollan múltiples actividades que van desde la pesca a la navegación recreativa, contribuyendo al progreso y bienestar de la nación. Estas actividades necesitan un marco de protección para que puedan llevarse a cabo, por

lo que, la presencia naval en los espacios marítimos es fundamental para garantizar la seguridad y protección de las actividades en los espacios marítimos nacionales y áreas de interés.

La presencia de las unidades navales tiene una relación directa con el grado de control marítimo, puesto que inciden en la obtención y en el ejercicio del control del mar. La mera presencia de las unidades navales constituye por lo tanto un cometido operacional integral que proporciona un amplio abanico de posibilidades, desde la disuasión frente a un adversario u actor desafiante, hasta la cooperación para la creación de un entorno de seguridad marítima regional.

En tal virtud, la Armada del Ecuador, como Autoridad Marítima Nacional despliega las unidades del Comando de Guardacostas COGUAR en las aguas interiores, mar territorial y zona contigua, así como, las unidades del COOPNA para el control de las zonas económicas exclusivas y de las riberas de los ríos navegables que desembocan en el Pacífico.

Sin embargo, en las riberas de los ríos navegables de la Amazonía, la presencia de unidades navales es limitada, por lo que es necesaria la coordinación interinstitucional con unidades militares del Ejército para generar la presencia estatal en los espacios fluviales amazónicos, que garantice la seguridad y protección de las actividades acuáticas.

Situación similar sucede en los espacios lacustres, en los que, es necesaria la acción unificada y la coordinación con las autoridades de los GAD pertinentes, de manera de articular las acciones de seguridad en estos espacios acuáticos.

3. OPTIMIZANDO LOS SISTEMAS DE PROTECCIÓN EN LOS ESPACIOS ACUÁTICOS

Las actividades de protección marítima, son una responsabilidad institucional, para implementar medidas tendientes a salvaguardar las instalaciones portuarias, naves o artefacto navales, ante amenazas y riesgos que afecten a la integridad de las personas y las instalaciones en el desarrollo de las actividades marítimas.

Las instalaciones portuarias son elementos vulnerables a la acción de organizaciones delincuenciales transnacionales que intentan violar los controles portuarios de embarque de carga para contaminar los envíos al exterior con sustancias catalogadas sujetas a fiscalización. En este ámbito, la Policía Nacional tiene la competencia para efectuar los controles antidrogas a los embarques.

Un punto aparte, por su importancia para la economía, lo constituye la protección del tráfico marítimo, que se realiza conforme a los

procedimientos establecidos en el Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), siendo la DIRNEA la entidad responsable de establecer los niveles de protección nacional, zonal o local.

En tal virtud, la Armada del Ecuador, como Autoridad Marítima Nacional, ejecuta operaciones de seguridad y protección marítima, en las áreas de interés en las que se desarrollan las actividades relacionadas al ámbito de competencia, siendo la prioridad: la seguridad de la vida humana, la protección de las naves e infraestructura marítima y portuaria, el combate a las actividades ilícitas que se desarrollan por vías acuáticas (pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, delincuencia común y organizada, etc) y la prevención y control de la contaminación marina y fluvial.

Para el efecto, es necesario establecer y articular mecanismos de acción unificada intra institucionales y con otras instituciones estatales, de manera de integrar las acciones en las operaciones de control, seguridad y protección marítima; con miras a lograr la unidad de esfuerzo en el establecimiento de condiciones de protección para el desarrollo de las actividades de la sociedad.

7.2. EJE DE ACCIÓN 2 – SERVICIOS MARÍTIMOS

4. MODERNIZANDO LOS SERVICIOS DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

El Sistema Nacional de Seguridad de la Navegación se encuentra constituido por el Subsistema de Tráfico Marítimo, el Subsistema de Registro y Georeferenciación de Naves, el Subsistema Móvil Marítimo, el Subsistema de Señalización Náutica.

El Subsistema de Tráfico Marítimo, controla el tráfico marítimo nacional, empleando el sistema de vigilancia, georeferenciación y monitoreo, así como, la infraestructura tecnológica implementada por instituciones públicas a través de sistemas VTS y AIS.

Las naves y artefactos navales de bandera nacional y los de otros Estados, autorizadas para realizar actividades en los espacios acuáticos nacionales, deben contar con un dispositivo de monitoreo, integrado al sistema de georeferenciación para su control.

El Subsistema Móvil Marítimo provee las facilidades de comunicaciones entre las Estaciones Costeras o Terrenas y las Estaciones de Buques o entre Estaciones de Comunicaciones a bordo, conforme a los parámetros establecidos por la OMI en el convenio SOLAS.

El Servicio Hidrográfico Nacional emite las publicaciones náuticas nacionales, y gestiona el Subsistema de Señalización Náutica que administra, coordina y controla el funcionamiento de los faros, balizas y demás ayudas a la navegación.

La Armada del Ecuador, como Autoridad Marítima Nacional, desarrollará las acciones pertinentes para la modernización de estos servicios, cumpliendo los más altos estándares de acceso, disponibilidad, confiabilidad y cobertura, así como, considerando los requerimientos de seguridad física y cibernética de los servicios y sistemas.

La información generada por estos servicios deberá ser integrada y alimentar el panorama operacional común institucional.

5. MODERNIZANDO LA GESTIÓN DE LOS SERVICIOS MARÍTIMOS

Los servicios marítimos bajo responsabilidad de la Autoridad Marítima Nacional se encuentran constituidos por el servicio de matriculación y registro marítimo, servicio de control del tráfico marítimo, servicio móvil marítimo y GMDSS, servicio de inspección de naves, servicio de respuesta de emergencias marítimas, servicio de protección marítima, y servicios de formación y titulación de gente de mar y pesca.

Estos servicios son mayoritariamente gestionados por la DIRNEA a través del Sistema de Gestión Marítimo Portuario SIGMAP desarrollado por esta dirección a inicios del presente siglo y que, a pesar de las actualizaciones realizadas en el sistema, requiere una modernización tecnológica profunda.

De la misma manera, el sistema de control del tráfico marítimo, a pesar de haber mejorado a través de la implementación del servicio de estación costera virtual, no llega a cumplir con las expectativas, debido a la falta de equipamiento tecnológico, situación que se espera sea superada con el enlace e integración de sistemas, tal como se lo considera en el proyecto de vigilancia costera, pudiendo también a futuro integrar los sistemas VTS que actualmente son medios privados, implementados por las autoridades portuarias.

La modernización de los servicios marítimos de la DIRNEA constituye por lo tanto un desafío relacionado con la gestión de la infraestructura y el aseguramiento eficiente de la provisión de los servicios marítimos en beneficio de la comunidad marítima nacional. Esta modernización constituye una necesidad imperiosa para el aseguramiento eficiente de la provisión de estos servicios.

Resulta pertinente por lo tanto que, la DIRNEA establezca, formule y despliegue los procedimientos de servicio a la comunidad marítima,

observando las buenas prácticas establecidas en las normas ISO 9001 – ISO 20000 – ISO 37001.

6. OPTIMIZANDO EL SERVICIO DE RESPUESTA A EMERGENCIAS MARÍTIMAS

El COGUAR ejerce las funciones de Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento Marítimo, así como de Centro Nacional de Respuesta a Emergencias Marítimas, en relación con otras instituciones del sector público y privado, gestionando las actividades de búsqueda, salvamento, salvataje y acción marítima, conforme a los procedimientos y organización establecidos en el Manual Internacional de los Servicios de Búsqueda y Salvamento (IAMSAR por sus siglas en inglés), así como, la reacción estatal para enfrentar eventos marítimos que afecten la seguridad de la navegación o que puedan generar contaminación marina.

El servicio de respuesta a las emergencias que genera este centro de coordinación permiten la reacción institucional y coordinada con otras instituciones nacionales para actuar en forma articulada para salvaguardar la vida humana en el mar, mantener la seguridad de la navegación, así como, para enfrentar eventos marítimos que generen o tengan potencial de generar contaminación marino costera.

En tal virtud, la Armada del Ecuador, como Autoridad Marítima Nacional, establecerá un proceso de optimización del servicio de respuesta a emergencias marítimas, potencializando el centro de coordinación y generando los protocolos y procedimientos pertinentes con otras agencias gubernamentales relacionadas con la reacción estatal para enfrentar eventos que pongan en peligro la vida humana en el mar, que afecten la seguridad de la navegación y/o que puedan generar contaminación marina.

7.3. EJE DE ACCIÓN 3 – COOPERACIÓN MARÍTIMA

7. COOPERANDO CON OTRAS AUTORIDADES EN LA COADMINISTRACIÓN DE LA GESTIÓN MARÍTIMA - PORTUARIA

La gestión marítima es co-administrada por el Sistema de Organización Marítima Nacional SOMANA, que es el conjunto de instituciones por medio de las cuales, el Estado ejerce soberanía y derechos de soberanía en los espacios marítimos jurisdiccionales; y, en los espacios más allá de la jurisdicción nacional, a través de las distintas instituciones de la administración pública.

El SOMANA está conformado por las entidades de la administración pública, cuyas competencias se encuentran vinculadas a las distintas actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo; y, que deben ser coordinadas y articuladas para el ejercicio efectivo de la coadministración marítima, manteniendo cada una de ellas la rectoría de su ámbito de competencia y gestión.

La principal atribución del SOMANA es la de establecer la política para armonizar intersectorialmente la estrategia nacional en el ámbito de la seguridad, protección y control de las actividades marítimas y fluviales, siendo la secretaría del SOMANA ejercida por la DIRNEA.

En tal virtud, la DIRNEA establecerá mecanismos efectivos de cooperación y coordinación interinstitucional con las entidades que conforman el SOMANA.

8. COOPERANDO EFECTIVAMENTE CON LAS AUTORIDADES MARÍTIMAS DE LA REGIÓN

Las autoridades marítimas de la región se encuentran conformando la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas ROGRAM, que es un organismo a través del cual las autoridades marítimas, actúan integradamente en distintos planos de cooperación, por medio de un contacto fluido, franco y permanente.

La directriz del accionar de los miembros es la Estrategia Marítima de la ROGRAM, que comprende las tareas y acciones para orientar los procesos sobre seguridad y protección marítima, formación y titulación de la gente de mar, protección del medio ambiente, aspectos jurídicos y de facilitación naviera, y lo que considere cada organización, con el propósito de asegurar una decisión óptima en la implantación de normas tan elevadas como resulte posible de los convenios internacionales adoptados en el marco de la Organización Marítima Internacional OMI.

La DIRNEA establecerá líneas de coordinación directa con la ROGRAM y mecanismos de cooperación con las autoridades regionales en forma individual, de manera de acceder a las experiencias y mejores prácticas en la aplicación de los convenios de la OMI, promover la cooperación entre las escuelas de formación de gente de mar, y promover la preparación regional para enfrentar derrames de hidrocarburos y emergencia de contaminación marítima en la región.

9. COOPERANDO EN EL DESARROLLO DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA REGIONAL

La seguridad marítima es un asunto que implica la coordinación de todos los esfuerzos y actividades de cada nación y los de cada nación con los del resto de la comunidad internacional, para prevenir y combatir las amenazas en el entorno marítimo.

Ello implica que, la presencia naval del Estado en los espacios marítimos jurisdiccionales, debe complementarse con los esfuerzos regionales coordinados de presencia combinada en las áreas de interés común conforme a los acuerdos establecidos para combatir el uso del mar por parte de organizaciones criminales, así como, para controlar la explotación indiscriminada e irracional de los recursos marítimos.

En tal virtud, la Armada del Ecuador, como Autoridad Marítima Nacional, será responsable de la coordinación de las operaciones de seguridad y protección marítima en áreas de interés, con la participación de unidades de otras armadas o agencias de seguridad de la región, debiendo establecer y validar los protocolos y procedimientos de cooperación e interoperabilidad pertinentes para el efecto; siendo esta acción un elemento fundamental para el éxito de los objetivos.

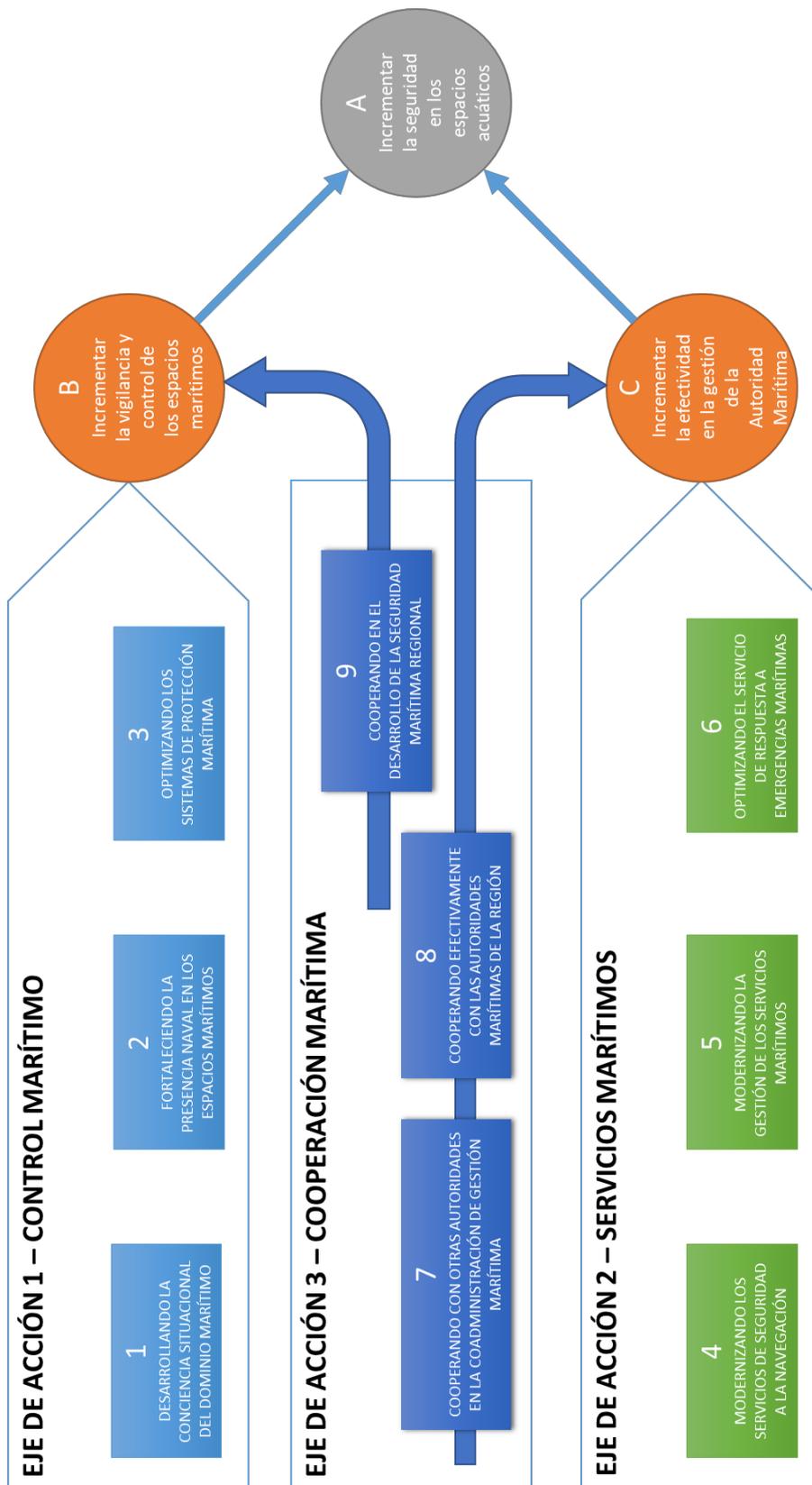


Figura 1.- Objetivos y Ejes de Acción

8. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

8.1. INDICADORES DE RESULTADOS

INDICE DE SEGURIDAD EN LOS ESPACIOS ACUÁTICOS NACIONALES

La seguridad de los espacios acuáticos es una percepción que se genera en función de la aplicación regulatoria estatal para prevenir y responder ante los factores de riesgos y amenazas a las actividades marítimas, gestionando los servicios para salvaguardar la vida humana en el mar, garantizar la seguridad de la navegación; y para proteger las actividades, el medio ambiente y los recursos acuáticos.

Estos servicios, por lo tanto, constituyen las variables a ser medidas para la determinación del nivel de seguridad de los espacios acuáticos, subdividiendo los espacios acuáticos conforme a la estructura de las direcciones regionales de los espacios acuáticos.

El índice de seguridad en los espacios acuáticos nacionales es una relación de la seguridad de los espacios acuáticos en función de las acciones para la prevención y respuesta ante amenazas y factores de riesgo que afecten las actividades en los espacios acuáticos.

PORCENTAJE DE CONTROL DE LOS ESPACIOS MARÍTIMOS NACIONALES

El control del mar es un medio que permite al Estado el uso soberano de los espacios marítimos para su beneficio, por lo que, el grado de control que se ostenta, constituye el resultado de las acciones institucionales para el logro del objetivo B.

El grado de control de los espacios marítimos nacionales está compuesto por dos variables a ser medidas: la vigilancia de los espacios marítimos nacionales que genera la conciencia situacional del dominio marítimo necesaria para entender las condiciones en las que se producen las actividades en dichos espacios, y la presencia que faculta a la institución a actuar en las zonas de despliegue de las unidades navales.

El porcentaje de control de los espacios marítimos nacionales corresponde al porcentaje de los espacios marítimos nacionales vigilados y con presencia naval.

INDICE DE GESTIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA

La efectividad en la gestión de la autoridad marítima parte por la aplicación efectiva de los servicios marítimos gestionados que incluyen: el servicio de matriculación y registro, servicio de control de tráfico marítimo, servicio móvil marítimo y GMDSS, servicio de inspección de naves, servicio de respuesta de emergencias marítimas, servicio de seguridad a la navegación, servicio de protección marítima, servicio de búsqueda y salvamento marítimo y el servicio de formación y titulación de gente de mar y pesca.

El índice de gestión de la autoridad marítima identifica el nivel de gestión de los servicios de la autoridad marítima.

8.2. INDICADORES DE GESTION

PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO DE OPERACIONES

Corresponde al porcentaje de operaciones de control y de seguridad y protección marítima cumplidas efectivamente tanto por COOPNA como por COGUAR, en relación con las operaciones planificadas.

Una operación cumplida efectivamente se considera aquella cuya misión fue cumplida y los efectos deseados alcanzados.

PORCENTAJE DE EFECTIVIDAD DE SERVICIOS

Corresponde al porcentaje de atención de servicios realizados, en relación con la prestación de servicios planificados.

Este indicador debe ser desagregado territorialmente por dirección regional y por capitanía.

PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO DE ACUERDOS DE COOPERACIÓN

Corresponde al porcentaje de avance en el cumplimiento de acuerdos de cooperación de gestión y de seguridad marítima.

Para el efecto, se asignarán ponderaciones a los acuerdos establecidos con instituciones nacionales e internacionales.

GLOSARIO

Área de Interés.-

Áreas marítimas en las que el Estado tiene intereses económicos, políticos o de seguridad.

Ciberseguridad.-

Práctica de proteger sistemas, redes y programas de ataques digitales.

Conciencia marítima.-

Capacidad que poseen los habitantes de un país para comprender, aceptar y valorar el grado de dependencia que tienen con respecto al mar, tanto desde el punto de vista de su supervivencia como de su seguridad

Cooperación internacional.-

Acción conjunta para apoyar el desarrollo económico y social del país, mediante la transferencia de tecnologías, conocimientos, experiencias o recursos por parte de países con igual o mayor nivel de desarrollo, organismos multilaterales, organizaciones no gubernamentales y de la sociedad civil.

Desarrollo nacional.-

Capacidad nacional para incrementar las condiciones de vida de la población y el poder del Estado.

Defensa hemisférica.- Defensa colectiva regional a la estabilidad geopolítica y soberanía de las naciones americanas en su conjunto.

Delincuencia organizada transnacional.-

Grupos de personas, que tienen como principal objetivo la obtención de beneficios materiales o económicos mediante la comisión de delitos punibles cometidos en más de un Estado, y que buscan alcanzar el poder económico, político o social.

Economía nacional.-

Conjunto de secciones de la producción y del trabajo de un país, ésta abarca la construcción, la agricultura, la industria, el sistema crediticio, el transporte, entre otros sectores encargados de producir ingresos al país durante su producción.

Estado de abanderamiento.-

Derecho soberano del Estado para autorizar a una nave o artefacto naval, que enarbole su pabellón y sea considerado como una extensión de su territorio.

Estado rector de puerto.-

Derecho soberano del Estado para ejercer control sobre buques de otras banderas, en puertos nacionales, en procura de resguardar la seguridad marítima y la protección ambiental, en cumplimiento al derecho marítimo internacional.

Estado ribereño.-

Soberanía y derechos de soberanía que ejerce el Estado más allá de su territorio y de sus aguas interiores, extendiéndose a sus espacios marítimos jurisdiccionales, acorde al derecho marítimo internacional.

Estrategia Marítima Nacional. -

Documento de gestión intersectorial que expresa la visión de un país marítimo como el Ecuador. Materializa y evidencia las intenciones del Estado respecto a la gestión de su ámbito marítimo, integrando a todos sus actores a través de objetivos y acciones concretas a corto, mediano y largo plazo orientadas a articular la política pública del ámbito marítimo y consecuentemente consolidar la visión oceanopolítica ecuatoriana.

Gestión marítima. -

Acción administrativa pública de prestación de servicios para las actividades marítimas y control del cumplimiento de la legislación marítima.

Gobernabilidad.-

Situación en la que concurren un conjunto de condiciones favorables para la acción de gobierno. Se fundamenta en la coordinación, colaboración y entendimiento entre los actores políticos y la sociedad civil que en conjunto posibilitan las acciones del gobierno.

Gobernanza del mar.-

Conjunto de instrumentos de carácter universal que enlazan las convenciones y organizaciones internacionales que regulan la utilización de los océanos, con el fin de lograr su aplicación a nivel nacional, regional y mundial para alcanzar el desarrollo sostenible del océano (Kimball, 2003).

Industria naval.-

Conjunto de operaciones de obtención y transformación de materias primas para la construcción, transformación, reparación y mantenimiento de artefactos marinos. Eslabón estratégico para el desarrollo de los países, tanto por su contribución directa a sus economías como por ser pilar fundamental para el desarrollo de otras actividades: el transporte de mercancías, el aprovechamiento de recursos de origen marino o el turismo, entre otras.

Industria pesquera.-

Actividad económica del sector primario que consiste en pescar y producir pescados, mariscos y otros productos marinos para consumo humano o como materia prima de procesos.

Innovación tecnológica. –

Cambio de índole técnico o científico que se introduce a los bienes o servicios institucionales y/o a los procesos que se desarrollan dentro de la misma.

Integración regional.-

Esfuerzo o movimiento convergente realizado por parte de los Estados, tendente a la obtención de objetivos comunes, mediante la armonización o unificación no sólo de políticas económicas y financieras, de regímenes monetarios, sino también de políticas socio-culturales y legislativas.

Legislación marítima.-

Cuerpo normativo que rige las relaciones de las actividades marítimas.

Narcotráfico. –

Comercio de drogas ilegales adictivas. La base económica principal de este fenómeno lo constituyen las sustancias psicotrópicas, ya que su compraventa financia la mayor parte de un fenómeno que engloba la fabricación, distribución, venta, control de mercados y reciclaje de muchos estupefacientes, adictivos o no, potencialmente dañinos para la salud.

Órganos Ejecutores.-

Se constituyen como órganos ejecutores de la Autoridad Marítima Nacional: la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos (DIRNEA), las Direcciones Regionales, las Capitanías de Puerto, el Comando de Guardacostas, la Escuela de la Marina Mercante Nacional, el Servicio Hidrográfico, así como otras dependencias que se crearen para la eficiencia de sus funciones y competencias en los espacios acuáticos.

Órganos Operativos.-

Son repartos de la Armada del Ecuador que actúan como Autoridad Marítima en el rol de Policía Marítima: el Comando de Operaciones Navales y sus unidades operativas, el Subsistema de Inteligencia Naval a través de su componente marítimo, la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos con sus Direcciones Regionales de Espacios Acuáticos, las Capitanías de Puerto, así como el Comando de Guardacostas.

Pobreza (nacional).-

Situación en la cual no es posible satisfacer las necesidades físicas y psicológicas básicas de una persona, por falta de recursos como la alimentación, la vivienda, la educación, la asistencia sanitaria, el agua potable o la electricidad. También se suele considerar como pobreza a las situaciones en que la falta de medios económicos impide acceder a tales recursos.

Poder marítimo nacional.-

Capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los intereses marítimos nacionales.

Policía marítima.-

Son órganos operativos de la Fuerza Naval del Ecuador, como Autoridad Marítima en el rol de Policía Marítima: el Comando de Operaciones Navales y sus unidades operativas, el Subsistema de Inteligencia Marítima, la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos con sus Direcciones Regionales de Espacios Acuáticos, las Capitanías de Puerto, así como el Comando de Guardacostas.

Política de la Defensa Nacional.-

Conjunto de normas y principios de política pública que establecen las orientaciones generales para alcanzar los objetivos de la defensa nacional, tendientes a lograr la conservación de la soberanía, la integridad del Estado, el mantenimiento del orden jurídico y la paz y seguridad ciudadana.

Política de seguridad integral.-

Principios y directrices de aplicación globalizada para la generación de ambientes seguros que permitan el desarrollo de las actividades de la sociedad.

Política marítima.-

Principios y directrices de aplicación para las actividades marítimas.

Presupuesto de defensa.-

Asignación presupuestaria para el gasto y la inversión pública en el sector defensa.

Recursos naturales marítimos. -

Conjunto de elementos, considerando seres vivos y elementos no vivos, que pueden encontrarse en los espacios marítimos jurisdiccionales y que tienen un valor intrínseco o económico y que, además, son o pueden ser objeto de explotación.

Regulación (regional) de la pesca. –

Medidas para controlar la explotación pesquera en el Pacífico Sur y proteger el recurso y la sustentabilidad de la actividad.

Seguridad ciudadana. –

Conjunto de acciones que tienen por finalidad consolidar la convivencia pacífica, el respeto a los derechos humanos y la prevención de todo tipo de violencia a través la interacción de actores públicos, privados, con la participación activa de la ciudadanía (Plan específico de seguridad pública y ciudadana (MININT, 2019).

Seguridad cooperativa.-

Creación de un ambiente de seguridad estable para prevenir y contener conflictos, impulsando la cooperación con organismos internacionales, fortaleciendo la cooperación institucional y las medidas de fomento de la confianza mutua.

Transporte marítimo.-

Transporte de personas (pasajeros) o cargas (cargas sólidas, líquidas o gaseosas) por mar de un punto geográfico a otro a bordo de un buque.

BIBLIOGRAFÍA

Armada del Ecuador. (2014). *Libro I del Direccionamiento Estratégico Institucional* .

Armada del Ecuador. (2020). *Doctrina Básica de la Armada*. Guayaquil.

Armada del Ecuador. (2022). *Plan Estratégico Institucional BICENTENARIO*. Quito.

Brander, J. (2009). El Dominio de la Información y su Contribución para Triunfar en un Conflicto Armado. *Revista de Marina*, 219-229.

Cabello, E. C. (2007). Los Sistemas de Mando y Control: Una Visión Histórico - Prospectiva. *Revista de Marina*.

Ecuador, Constitución de la Republica (2008).

Ecuador, Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos (2021).

España, A. d. (2015). *Concepto de Operaciones Navales*.

Ministerio de Defensa. (2019). *Política de la Defensa*. Quito.



Ing. Hugo Del Pozo Barrezueta
DIRECTOR

Quito:
Calle Mañosca 201 y Av. 10 de Agosto
Telf.: 3941-800
Exts.: 3131 - 3134

www.registroficial.gob.ec

MG/FA

El Pleno de la Corte Constitucional mediante Resolución Administrativa No. 010-AD-CC-2019, resolvió la gratuidad de la publicación virtual del Registro Oficial y sus productos, así como la eliminación de su publicación en sustrato papel, como un derecho de acceso gratuito de la información a la ciudadanía ecuatoriana.

"Al servicio del país desde el 1º de julio de 1895"

El Registro Oficial no se responsabiliza por los errores ortográficos, gramaticales, de fondo y/o de forma que contengan los documentos publicados, dichos documentos remitidos por las diferentes instituciones para su publicación, son transcritos fielmente a sus originales, los mismos que se encuentran archivados y son nuestro respaldo.