



MINISTERIO
DE DEFENSA
NACIONAL

PROYECTO DE SEGURIDAD INTEGRAL EN LA REGIÓN INSULAR

Ministerio de Defensa Nacional



Tabla de contenido

1. DATOS DE LA ENTIDAD SOLICITANTE	1
1.1 NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN SOLICITANTE.....	1
1.2 NOMBRE ORGANIZACIÓN / ENTIDAD DE APOYO	1
2. INFORMACIÓN DEL PROYECTO	2
2.1. NOMBRE DEL PROYECTO.....	2
2.2. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA.....	2
2.3. MONTO	2
2.4. PLAZO.....	3
2.5. SECTOR Y SUBSECTOR.....	3
2.6. ARTICULACIÓN CON LA PLANIFICACIÓN NACIONAL.....	3
2.7. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL (ANTECEDENTES).....	4
2.8. LÍNEA BASE.....	9
2.9. MATRIZ DE ACTORES	10
2.10. AMENAZAS Y RIESGOS EN LAS CERCANÍAS DE LA RMG Y RMH	14
2.11. ÁRBOL DE PROBLEMAS Y DE OBJETIVOS.....	16
2.12. OBJETIVOS DEL PROYECTO.....	17
2.13. PRODUCTOS ESPERADOS	18
2.14. IMPORTANCIA DEL PROYECTO	22
2.15. BENEFICIARIOS.....	24
2.16. ACTIVIDADES DEL PROYECTO EN RELACIÓN CON LOS RESULTADOS PLANTEADOS.....	24
3. PRESUPUESTO.....	26
3.1. PERIODO DE EJECUCIÓN EN MESES.....	26
3.2. DISTRIBUCIÓN DE PRESUPUESTO POR CONTRAPARTE Y LÍNEA DE GASTO	26
4. DESCRIPCIÓN DE LA EXPERIENCIA Y CAPACIDAD DEL EJECUTOR Y COOPERANTES INTERNACIONALES.....	26
5. MATRIZ DE MARCO LÓGICO.....	27
6. CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN	31
7. PROPUESTA DE DESEMBOLSOS	32
8. ARREGLOS DE EJECUCIÓN DEL PROYECTO	32
9. ARREGLOS DE MONITOREO	34
10. MANEJO DE RIESGOS.....	34
10.1. RIESGOS OPERACIONALES A LOS QUE PUEDE ENFRENTAR EL PROYECTO	34
10.2. RIESGOS SOCIALES Y AMBIENTALES A LOS QUE PUEDE ENFRENTAR EL PROYECTO.....	35
11. MECANISMOS DE RECLAMACIONES.....	35
12. SOSTENIBILIDAD.....	36
12.1. DESARROLLO DE CAPACIDADES	36
12.2. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	36



MINISTERIO DE
DEFENSA
NACIONAL

PROYECTO DE SEGURIDAD INTEGRAL EN LA REGIÓN INSULAR

MDN-GAB-DATE-PRY-2024-001



GOBIERNO
DE LA REPÚBLICA
DEL ECUADOR

12.3. EQUIDAD DE GÉNERO	36
12.4. SOSTENIBILIDAD FINANCIERA.....	37
13. BENEFICIOS SOLICITADOS AL CGREG EN EL MARCO DEL PROYECTO.....	38
14. ÁMBITO JURÍDICO.....	38
15. ANEXO.....	42
ANEXO A: MATRIZ DE RIESGOS.....	42



PROYECTO DE SEGURIDAD INTEGRAL EN LA REGIÓN INSULAR

1. Datos de la Entidad Solicitante

1.1 Nombre de la institución solicitante

Ministerio de Defensa Nacional a través de las Fuerzas Armadas.

a) Dirección de correo

No aplica

b) Teléfono/ Fax/

593-2 220-0200

c) Representante Legal

Peter Jaime Cedeño Siguencia

d) Registro Único de Contribuyente solicitante

1760000740001

e) Responsable del proyecto (nombre, cargo, y correo electrónico) de la institución solicitante.

Nombre: Rodrigo Raul Peñaherrera
Cargo: Subsecretario de Defensa Nacional
Área: Subsecretaría de Defensa
Correo: rpeniaherrera@midena.gob.ec

f) Descripción del rol del solicitante del proyecto

El Ministerio de Defensa Nacional será la entidad que postule el proyecto y asumirá la responsabilidad general de dar seguimiento y de la ejecución del mismo.

1.2 Nombre organización / Entidad de Apoyo

a) Descripción del rol de la Entidad de Apoyo del proyecto

La entidad de apoyo se considera a toda organización o país cooperante en acciones que contribuyan a la seguridad en la Región Insular, la misma que se sustenta en acuerdos de cooperación binacional y multilateral legalmente reconocidos por el país, así como iniciativas de ejercicios navales multinacionales que propicie la Autoridad Marítima Nacional para hacer frente a las diferentes amenazas que puedan vulnerar la seguridad marítima



en los espacios marítimos jurisdiccionales con principal atención en la Reserva Marina de Galápagos y Reserva Marina Hermandad.

2. Información del proyecto

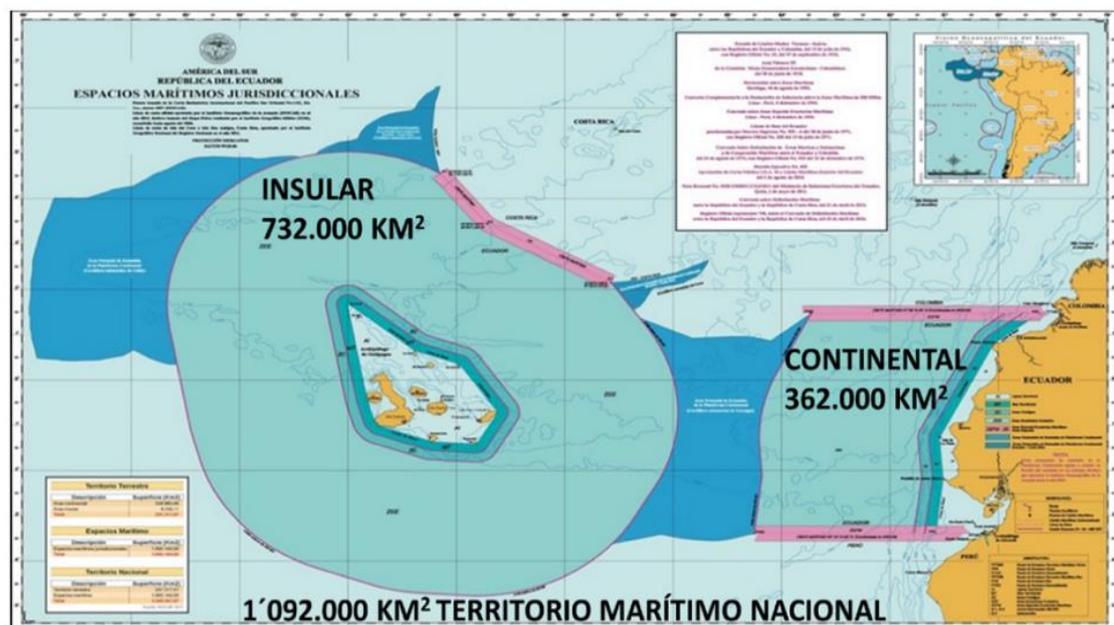
2.1. Nombre del proyecto

Seguridad Integral en la Región Insular.

2.2. Localización geográfica

El proyecto para fortalecer la seguridad en la Región Insular, se circunscribe a la ejecución de operaciones para reducir las actividades marítimas transnacionales ilícitas en los espacios marítimos jurisdiccionales en esta región, espacio marítimo que asciende a 732.000 Km² aproximadamente, y comprende las aguas interiores, mar territorial (hasta 12Mn) y zona económica exclusiva (hasta 200Mn). Por otra parte, también incluye la Reserva Marina de Galápagos (RMG) la cual es un área marítima protegida que, acorde a la legislación ambiental, se encuentra en estos espacios marítimos jurisdiccionales hasta una distancia de 40Mn desde las líneas base; y la Reserva Marina Hermandad. Igualmente incluye las actividades relacionadas a las competencias legales de las Fuerzas Armadas en el ámbito de la defensa y seguridad que se ejecutan en las diferentes islas.

Imagen 1. Espacios marítimos jurisdiccionales del Ecuador



2.3. Monto

No aplica al no constituirse un proyecto de inversión.



2.4. Plazo

La ejecución de acciones de cooperación con otros países se circunscribe a los plazos de los acuerdos bilaterales o multilaterales que se contemple en los mismos.

En cuanto a los ejercicios multinacionales acorde a la planificación que ejecute la Autoridad Marítima Nacional (ejercicio Galapex).

En lo que respecta al empleo de personal de Fuerzas Armadas en tareas vinculadas a la defensa y seguridad, es de forma permanente acorde a su competencias Constitucional y legal.

2.5. Sector y subsector

Sector: Justicia y Seguridad

Subsector: 16.3 Seguridad Externa

2.6. Articulación con la planificación nacional

Ecuador ratificó su compromiso con los Objetivos de Desarrollo Sostenible-ODS y declaró la Agenda 2030 como política pública del Gobierno Nacional; en ese contexto, el actual proyecto está alineado tanto al ODS No. 14 “Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible” cuya meta vinculada es “De aquí a 2020, reglamentar eficazmente la explotación pesquera y poner fin a la pesca excesiva, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y las prácticas pesqueras destructivas, y aplicar planes de gestión con fundamento científico a fin de restablecer las poblaciones de peces en el plazo más breve posible, al menos alcanzando niveles que puedan producir el máximo rendimiento sostenible de acuerdo con sus características biológicas”; como al ODS No. 16 “Promover sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, proporcionar acceso a la justicia para todos y construir instituciones eficaces, responsables e inclusivas en todos los niveles”, cuya meta vinculada es “De aquí a 2030, reducir significativamente las corrientes financieras y de armas ilícitas, fortalecer la recuperación y devolución de los activos robados y luchar contra todas las formas de delincuencia organizada”.

El Plan Nacional de Desarrollo para “El Nuevo Ecuador 2024-2025”, en el objetivo 3 determina: “Garantizar la seguridad integral, la paz ciudadana y transformar el sistema de justicia respetando los derechos humanos”, en la política 3.2 determina “Contrarrestar las economías criminales, fortaleciendo las acciones de investigación, persecución y control de la delincuencia organizada, el narcotráfico, la minería ilegal, el control migratorio, apoyando a la consolidación y sostenibilidad del sistema económico”; siendo dos de sus metas “Aumentar el porcentaje de afectación de las estructuras de delincuencia organizada de 0% en el año 2023 a 85% al 2025” e “Incrementar la contribución militar en la seguridad integral de 33,64% en el año 2023 a 39,67% al 2025”.

Adicional, conforme lo definido en el Plan Galápagos 2030, en el eje Entorno, uno de sus objetivos es “Fortalecer la resiliencia y sostenibilidad de Galápagos en base a su valor social y patrimonio natural”, constituyéndose una de sus metas en “Espacios



intergubernamentales e intersectorial consolidados inciden sobre las acciones de manejo del territorio y actividades humanas”.

Asimismo, la Política de la Defensa Nacional (2018), entre sus objetivos estratégicos, se encuentra el número 1 que menciona: “Ejercer el control efectivo del territorio nacional, continental, insular, espacios acuáticos y aéreos; así como de la infraestructura y recursos de las áreas estratégicas”; igualmente se encuentra el objetivo estratégico 4 que establece: “Contribuir a la cooperación internacional de conformidad con los intereses nacionales y la política exterior del Ecuador”.

Por otro lado, el Ministerio de Defensa Nacional es el ente rector de las políticas públicas en materia marítima nacional, y es a su vez quien preside el Sistema de Organización Marítima Nacional (SOMANA), quien tiene como atribución establecer la política para armonizar intersectorialmente la estrategia nacional en el ámbito de Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos, lo que implica la coordinación y la articulación para el ejercicio efectivo de la coadministración marítima. El SOMANA también está conformado por el Presidente del Consejo de Gobierno de Galápagos al encontrarse sus competencias vinculadas a las distintas actividades que se desarrollan en el ámbito de aplicación de la referida ley.

De la misma forma, la Ley Orgánica de Régimen Especial de la Provincia de Galápagos establece, en su artículo 5, las competencias del Consejo de Gobierno de Galápagos, definiéndose, entre otras, la de “gestionar la cooperación internacional para el ejercicio de sus competencias” y la de “expedir normas de carácter general relacionadas con el ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, así como su reglamento interno y demás normas necesarias para su funcionamiento”; siendo la Presidencia del Consejo de Gobierno de Galápagos, uno de los órganos del Consejo definidos en la Ley y requeridos para el cumplimiento de sus funciones y competencias.

2.7. Análisis de la situación actual (Antecedentes)

El Parque Nacional Galápagos se creó en 1959 con 8.006 km² correspondientes al 97% de la superficie insular. El Parque Nacional Galápagos ha demostrado ser la base principal del desarrollo económico de la provincia de Galápagos ya que regula la principal actividad económica que es el turismo, sustentado sobre las políticas de conservación y acciones de control ejecutadas por la administración del Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica a través de la Dirección del Parque Nacional Galápagos.

La Reserva Marina de Galápagos creada en 1998 comprende toda la zona marina, que abarca 40 millas, medidas a partir de la línea base que conforman las islas, lo que representa una superficie de 143.000 Km² aproximadamente, convirtiéndola en una de las áreas marinas más grandes del planeta y de las mejores conservadas, con múltiples reconocimientos.

Mediante Acuerdo Ministerial Nro. MAATE-2022-019 del 14 de marzo del 2022, el Ministerio de Ambiente, Agua y Transición Ecológica (MAATE), declaró como Reserva Marina el área denominada Hermandad con una superficie de 60.000 km², de los cuales 30.000 km² son área intangible.



La industria del turismo y la conservación de los ecosistemas en Galápagos están siendo amenazados por el tráfico ilegal marítimo de drogas, de armas, y la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR). Se estima que el 84% de la droga que se exporta a los Estados Unidos se la hace a través de la ruta del Pacífico. En el caso del Ecuador, se considera que un 45% de la droga sale a través de los puertos con la contaminación de contenedores y barcos de transporte internacional; otro porcentaje se exporta a través de embarcaciones y semi-sumergibles que parten especialmente de las costas de Esmeraldas y Manabí; y existe un porcentaje estimado en un 17% que se exporta a través de lo que se conoce como la ruta de Galápagos. Es importante indicar que hasta el momento no existen indicios que la droga ingrese en grandes cantidades a las islas o salga de sus costas en lanchas rápidas.

Las islas Galápagos son consideradas como referencia para establecer las dos rutas más utilizadas por las organizaciones criminales transnacionales dedicadas al narcotráfico para el transporte de la sustancia catalogadas sujetas a fiscalización (SCSF) hacia Centroamérica.

A pesar de la mayor distancia que implica transportar la droga desde la vecindad de la Islas Galápagos hacia Centroamérica, pues se genera un desvío de cerca de 600 millas marinas, para los narcotraficantes implica menores riesgos de captura por la dificultad de detectar a las embarcaciones que navegan entre las islas y una muy amplia extensión de aguas internacionales.

Muchas de estas embarcaciones prefieren recorrer el norte o el sur de las Islas Galápagos, para evitar ser detectadas¹, generándose rutas del narcotráfico por el Océano Pacífico que pasan por el norte y sur de las islas. Los resultados operativos del último año, permiten establecer que la ruta sur es la más utilizada para transportar la SCSF hacia Centroamérica, pasando entre 150 y 200 millas náuticas al sur y al oeste de las islas.

Se estima que hay embarcaciones que parten de Perú y trafican droga por esta ruta. Igualmente, desde el Ecuador parten embarcaciones desde el litoral transportando droga hasta puntos de encuentro en las cercanías de las islas Galápagos, con buques nodrizas o lanchas rápidas para su transporte hacia México, Guatemala, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica.

Además, luego del decomiso de armas largas y cortas al sur de las Islas Galápagos a fines del 2023, se confirmó que existía una ruta de tráfico de armas por el Océano Pacífico, que utilizaría los mismos medios y logística que utilizan para el transporte de SCSF, pero en sentido contrario.

Por otro lado, las embarcaciones que realizan el tráfico de drogas por la ruta de Galápagos requieren de abastecimiento de combustible y viveros, que son proporcionados por buques pesqueros que, en unos casos, parten desde las islas Galápagos y otros desde el Ecuador continental. Varias publicaciones internacionales especializadas en el tráfico ilegal de drogas han denominado a las islas Galápagos

¹ <https://www.businessinsider.com/cocaine-drug-smuggling-increasing-around-galapagos-islands-in-pacific-2018-11>



como la “Gasolinera del Pacífico”, por el abastecimiento de combustible con el cual se provee a las lanchas y embarcaciones que transportan droga hacia Centroamérica².

Imagen 2. Rutas marítimas del narcotráfico



En lo que respecta al desvío de gasolina de pesca artesanal, la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA) en calidad de autoridad marítima, en conjunto con sus repartos subordinados, realizan operaciones de control de las actividades marítimas, prestando el apoyo necesario al resto de entidades de control de hidrocarburos que deben coordinar con las Capitanías de puerto, previo a cualquier operativo de control; pese a los resultados operativos de decomiso de combustible, se habla de barcos fantasma para adquirir gasolina subsidiada.

De acuerdo con la información del 2023 referente a la entrega total de gasolina a las islas y al despacho de gasolina para el sector pesquero, se puede evidenciar que el consumo de gasolina para este sector representó aproximadamente un 14% del devengado total que fue entregado a las gasolineras de la región insular para consumo interno.

Acorde a apreciaciones de inteligencia, se conoce que el combustible presuntamente sale de las gasolineras hacia las embarcaciones que zarpan de los diferentes muelles de las islas, camuflando esta actividad ilícita con actividades de pesca. La modalidad de este ilícito se estaría materializando a través del modo de hormigueo donde una embarcación haría funciones de nodriza (almacena combustible) para posteriormente salir a los diferentes puntos de reabastecimiento.

Los pescadores artesanales son un elemento clave para los Grupos Armados Organizado (GAO), ya que por su intermedio pueden obtener combustible subsidiado para el cometimiento de actividades ilícitas relacionadas con el narcotráfico por los

² <https://www.telegraph.co.uk/world-news/2023/05/07/galapagos-islands-ecuador-cocaine-drugs-war/>

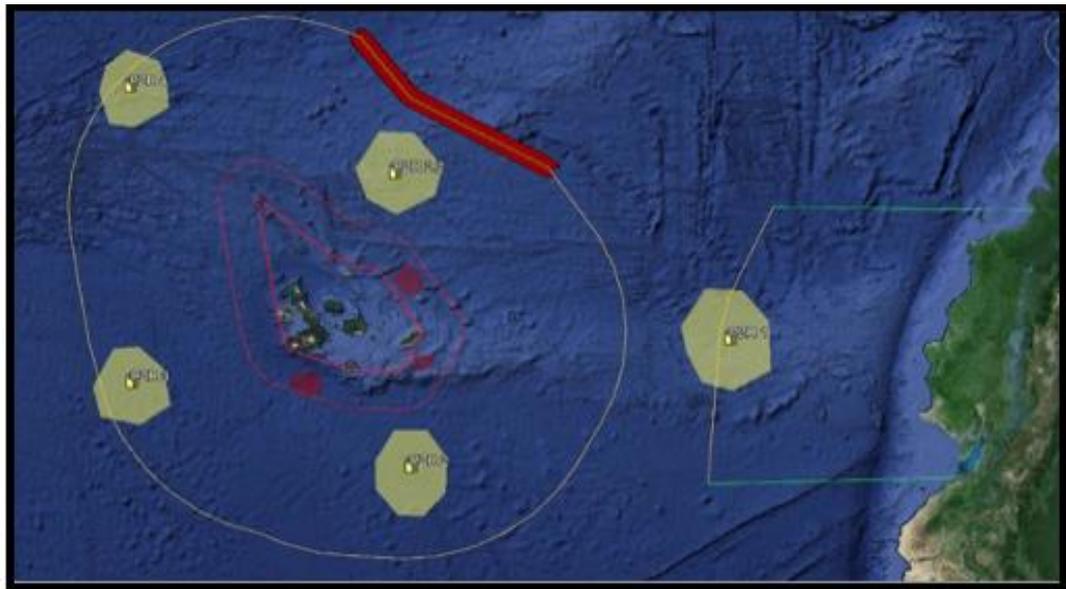


espacios acuáticos. En la operación de nombre “Poseidón” se detectó que barcos que salían con cocaína desde Manta a EE.UU. bordeaban Galápagos para salir por el occidente y recibían abastecimiento de combustible de varias naves en alta mar³.

A continuación, se detallan los puntos donde se estaría recibiendo presuntamente el combustible, las embarcaciones nodriza y las posibles zonas de reabastecimiento (PZR) de combustible a embarcaciones que transportan SCSF del continente.

Es así que, el tráfico ilegal de hidrocarburos se ha extendido en los espacios acuáticos, mediante la evasión de los controles de los organismos competentes para comercializar los hidrocarburos en forma ilegal, generando beneficios económicos a grupos armados organizados (GAO) dedicados a este ilícito y/o vinculadas con el narcotráfico. Además, este tráfico ilegal representa una amenaza ambiental significativa para el ecosistema marino de Galápagos, ya que existe el riesgo de que se pueda producir derrames de combustible y otros residuos generados durante estas operaciones ilegales, las cuales pueden causar daños irreparables a la biodiversidad.

Imagen 3. Puntos de reabastecimiento de combustible a lanchas rápidas



Cabe señalar que la identificación de redes dedicadas a este tipo de ilícito, se dificulta por la falta de denuncias de la ciudadanía, el posible involucramiento de funcionarios de los entes de control en los delitos hidrocarburíferos, el reducido número de personas aprehendidas en delitos flagrantes, la falta de detección de posibles centros de acopio y distribución ilícita de hidrocarburos, hechos que por la demanda existente principalmente en actividades vinculadas con el narcotráfico, se prevé se mantengan y deriven en otros delitos conexos.

³ <https://www.primicias.ec/noticias/en-exclusiva/galapagos-narcotrafico-gasolinera-pacifico/>

La preocupación por el tráfico de drogas por la ruta de las islas Galápagos, motivó a que desde el año 2021, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito -ONUDD- a través de su Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima, venga apoyando al Ecuador para garantizar que los funcionarios encargados de la aplicación de la ley marítima en las Galápagos comprendan qué son los delitos marítimos, dispongan de los medios para recoger pruebas de los mismos y puedan presentarlas ante los tribunales⁴.

En diciembre de 2022, el Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima firmó un memorando de entendimiento con el Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF) para promover objetivos comunes en la lucha contra los delitos marítimos, en las Galápagos. El memorando de entendimiento se presentó oficialmente el 07 de diciembre de 2022 durante un evento técnico de UNODC y WWF en las Galápagos con el fin de reforzar la coordinación institucional para hacer frente a los delitos marítimos, como el tráfico de drogas, el contrabando de combustible, pesca ilegal no declarada y no reglamentada (INDNR) y el tráfico de vida silvestre.

Es muy probable que con la instalación de escáneres en los puertos del Ecuador para el control de drogas en los contenedores que se exportan con productos desde el Ecuador, y mayores controles de la Armada Nacional y países cooperantes en la ruta costera con dirección a Colombia y Centroamérica, el tráfico ilegal de drogas a través de la ruta por las islas Galápagos se acrecienta y por ello, la posibilidad de que un mayor número de embarcaciones y pescadores de las islas se vean envueltos en el cometimiento de hechos ilícitos, por las ganancias que supone aprovisionar con combustible y provisiones a las embarcaciones de los narcotraficantes.

Asimismo, es altamente posible que, por la disputa por la ruta marítima por las Galápagos, los conflictos violentos que se están dando en el Ecuador continental entre las organizaciones narcoterroristas locales, vinculadas a los carteles internacionales de la droga de origen mexicano de Sinaloa y de Jalisco Nueva Generación, se trasladen a las islas Galápagos, con su secuela de delitos: sicariato, tráfico de armas, extorsión, secuestros, etc., lo que, sin duda, sumirá a la población isleña en un ambiente de terror y que tendrá como consecuencia ahuyentar el turismo a las Galápagos, por las advertencias internacionales para evitar visitar las islas. En este sentido, las Fuerzas Armadas deben intensificar su competencia legal de control de armas y destinar personal militar a las islas para ejercer este control; por otra parte, en caso de presencia de mayor violencia igualmente no se podría descartar la declaratoria de estado de excepción con el cual se podrá desplegar mayor cantidad de personal militar en las islas para reforzar la seguridad y mantener el control del Estado.

En lo que respecta a la pesca INDNR, igualmente alrededor de las islas Galápagos se ha detectado desde el 2017 la presencia de una flota considerable de bandera asiática que se encuentran en el límite de la zona económica exclusiva (ZEE) alrededor de las Galápagos, para lo cual se ha mantenido varios convenios de cooperación con otros países y organizaciones no gubernamentales que contribuyen al acceso de plataformas de monitoreo y detección de buques oscuros, que son aquellos buques que apagan sus dispositivos de posicionamiento, lo cual dificulta su monitoreo y se puede presumir una actividad de pesca INDNR; es por ello igualmente que la

⁴ <https://www.unodc.org/unodc/es/frontpage/2023/January/unodc-and-wwf-partner-to-reduce-occurrence-of-crimes-at-sea-and-their-impact-on-ecosystems-and-livelihoods.html>



Armada del Ecuador, como Autoridad Marítima Nacional, ha consolidado la ayuda operativa externa de otros países a través de la ejecución de un ejercicio multinacional denominado Galapex⁵; en el cual, participan varios buques de diferentes países y que contribuyen a la vigilancia y combate de esta actividad ilegal.

Finalmente, Ecuador como Estado soberano y amparado en el derecho internacional ha suscrito acuerdos binacionales y multilaterales que buscan fortalecer las actividades de cooperación en materia de aplicación de la ley entre las Partes con el fin de prevenir, identificar, combatir, impedir e interceptar las actividades marítimas transnacionales ilícitas y abordar retos de seguridad compartidos. Un ejemplo de estos acuerdos se puede citar los suscritos con los Estados Unidos como son: el Acuerdo relativo a Operaciones contra Actividades Marítimas Transnacionales Ilícitas, el Acuerdo relativo al Estatuto de las Fuerzas y el Acuerdo para Asistencia en Interceptación Aérea, los mismos que se encuentran vigentes y en ejecución y representan un mecanismo eficaz de cooperación para hacer frente a las actividades ilícitas.

2.8. Línea base

El presente proyecto se circunscribe a la reducción de las actividades transnacionales ilícitas en la cercanía de la RMG y RMH; en este contexto, se tomará como línea base el año 2023 en relación a la cantidad de droga decomisada en las cercanías de la RMG y RMH, y a su vez considerando las embarcaciones detenidas en estos delitos, así como las personas detenidas relacionadas a estas actividades ilícitas. En el siguiente cuadro se muestra esta línea base.

Nro.	Resultados actividades transnacionales ilícitas neutralizadas en cercanías de RMG y RMH	Año 2023 (línea base)
1	Droga decomisada (Kg)	10.195
2	Personas detenidas	10
3	Embarcaciones detenidas	3

Fuente: DIRNEA-2024.

Por otra parte, en lo que respecta a las operaciones militares que ejecuta Fuerzas Armadas en la región Insular en el 2023, y que benefician a la seguridad, así como a la comunidad frente a emergencias y evacuaciones aeromédicas se pueden mencionar las siguientes:

Nro.	Tipo de operaciones	Año 2023	Resultados
1	Operaciones de vigilancia y control e los espacios acuáticos	39	122 fusiles, 48 pistolas decomisadas en una lancha.
2	Evacuaciones aeromédicas al continente.	29	29 personas con asistencia médica oportuna
3	Evacuaciones aeromédicas interislas	43	43 operaciones que brindaron asistencia oportuna.

⁵ El primer ejercicio multinacional con presencia de buques en los espacios marítimos jurisdiccionales del Ecuador fue en el 2023 con la participación de Argentina, Brasil, Colombia, México y Perú, algunos países únicamente participaron como parte del staff del Estado Mayor y otros con buques. En el 2024 participaron 14 países de diferentes partes del mundo, como delegados del grupo planificador y tres países con buques en las operaciones (Estados Unidos, Perú y Colombia).

 <p>MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL</p>	<p>PROYECTO DE SEGURIDAD INTEGRAL EN LA REGIÓN INSULAR</p> <p>MDN-GAB-DATE-PRY-2024-001</p>	 <p>GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR</p>
---	--	---

Nro.	Tipo de operaciones	Año 2023	Resultados
4	Operaciones de búsqueda y rescate.	2	Operaciones ejecutadas acorde a los protocolos de búsqueda y rescate.
5	Operaciones de control de armas, municiones y explosivos (Camex)	453	7545 personas revisadas 3422 vehículos inspeccionados
6	Operaciones de seguridad hidrocarburífera y soberanía energética.	361	3.806 galones de combustible decomisado (empleado para lanchas rápidas) 05 instalaciones del sistema Hidrocarburífero aseguradas.

Fuente: Grupo Operacional Insular-2024.

2.9. Matriz de actores

Actores	Rol
Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la Provincia de Galápagos	<p>De acuerdo al artículo 258 de la Constitución de la República de Ecuador establece que el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos es el ente que tiene a su cargo la planificación, manejo de los recursos y organización de actividades que se realice en la provincia; los artículos 4 y 5 de la Ley Orgánica del Régimen Especial de la provincia de Galápagos (LOREG) establece que tiene competencias para gestionar la cooperación internacional, expedir normas de carácter general relacionadas con el ejercicio de las atribuciones constitucionales y legales así como regular y controlar el flujo migratorio y de residencia en la provincia de Galápagos.</p> <p>La LOREG en su artículo 9 reconoce el Pleno del Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la provincia de Galápagos es el organismo colegiado del Consejo de Gobierno, conformado por los representantes de la Función Ejecutiva y de los Gobiernos Autónomos Descentralizados de la provincia de Galápagos.</p> <p>La LOREG en su artículo 13 crea la Secretaría Técnica del Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la provincia de Galápagos, como un órgano ejecutivo del Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la provincia de Galápagos, encargado de ejecutar las resoluciones y acuerdos adoptados por el Pleno del Consejo de Gobierno y de apoyar técnicamente a las instituciones públicas que tienen incidencia en la provincia de Galápagos, en el marco del Plan para el Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial de Galápagos.</p> <p>Al tener reconocimiento constitucional del Consejo de Gobierno en la administración de la provincia de Galápagos, El Pleno del Consejo de Gobierno como órgano colegiado es el competente en emitir las normas que rigen dentro del régimen especial para efectos de ejecutar el presente</p>



Actores	Rol
Dirección del Parque Nacional Galápagos	<p>proyecto de acuerdo a sus atribuciones constitucionales y legales así como sus competencias.</p> <p>La Ley Orgánica del Régimen Especial de la provincia de Galápagos (LOREG) en su artículo 16 establece que el Parque Nacional Galápagos y la Reserva Marina de Galápagos forman parte del Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP), y que el régimen jurídico administrativo de estas áreas protegidas es especial y se sujetará a lo previsto en la Constitución, la LOREG y normas vigentes sobre la material. Así mismo el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la provincia de Galápagos y la Autoridad Ambiental Nacional a través de la unidad administrativa desconcentrada a cargo de las áreas naturales protegidas de Galápagos mantendrán una estrecha coordinación para articular en forma apropiada sus competencias y atribuciones. El artículo 20 de la LOREG menciona que la Autoridad Ambiental Nacional contará con una unidad administrativa desconcentrada a cargo de las áreas naturales protegidas de la provincia de Galápagos, en cuyas zonas ejercerá jurisdicción y competencia sobre el uso, manejo y aprovechamiento de los recursos naturales y las actividades que en dichas áreas se realicen de conformidad con el Sistema Nacional de Áreas Protegidas, en concordancia con el Plan para el Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial de Galápagos y las políticas generales de planificación dictadas por el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la provincia de Galápagos.</p> <p>La Autoridad Ambiental Nacional cuenta con la Dirección del Parque Nacional Galápagos como la unidad administrativa desconcentrada a cargo de las áreas naturales Protegidas, institución que cuenta con competencias y atribuciones en materia ambiental, así como la aplicación de la tasa de ingreso al Parque Nacional Galápagos</p>
Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena para Galápagos	<p>La Ley Orgánica del Régimen Especial de Galápagos en su artículo 85 establece que la Autoridad Ambiental Nacional, a través de una entidad de derecho público adscrita, regulará y controlará la bioseguridad, realizará el control de introducción de especies exógenas hacia la provincia de Galápagos, controlará y regulará la introducción, movimiento y dispersión de organismos exóticos, por cualquier medio, que ponga en riesgo la salud humana, el sistema económico y las actividades agropecuarias de la provincia, y contribuirá a la conservación de la integridad ecológica de los ecosistemas insulares y marinos, y la biodiversidad de la provincia de Galápagos. Las decisiones de la Autoridad Ambiental Nacional, a través de la unidad administrativa desconcentrada a cargo de la bioseguridad y control de introducción de especies exógenas a la provincia de Galápagos, tendrá efectos en los puertos y aeropuertos de embarque o desembarque de</p>



Actores	Rol
	<p>personas y/o carga, así como en los medios de transporte que se trasladen hacia la provincia de Galápagos y entre las islas que la conforman.</p> <p>Mediante Decreto Ejecutivo el 17 de Octubre de 2012 se crea la Agencia de Regulación y Control de la Bioseguridad y Cuarentena para Galápagos (ABG) como una entidad técnica de derecho público, adscrita al Ministerio del Ambiente, con personería jurídica, con autonomía administrativa, financiera, técnica, y operativa; con sede en Puerto Ayora, cantón Santa Cruz, provincia de Galápagos.</p> <p>El ABG es la entidad pública a cargo de la regulación y control de la bioseguridad en Galápagos que para efecto del presente proyecto es importante para el ingreso de personas y naves y aeronaves dentro del Régimen Especial.</p>
<p>Ministerio de Defensa Nacional</p>	<p>Ley Orgánica de la Defensa Nacional, art. 8, establece como el órgano político, estratégico y administrativo de la defensa nacional.</p> <p>Ley Orgánica de Navegación, Gestión Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos (LONSEA), art. 7, establece como ente rector de las políticas públicas en materia marítima nacional.</p> <p>Ley de Seguridad Pública y del Estado, art. 11, establece que la defensa de la soberanía del Estado y la integridad territorial tendrá como ente rector al ministerio rector de la defensa nacional.</p> <p>Al ser el ente rector de la defensa, define y coordina las acciones político estratégico en la materia, con otras instituciones del Estado y con cooperantes internacionales. Su rol específico en la implementación del proyecto está relacionado con la planificación, autorización y coordinación interinstitucional con los actores dentro del Régimen Especial de Galápagos y otros, de las actividades de cooperación previstas.</p>
<p>Fuerzas Armadas</p>	<p>La Constitución de la República en su artículo 158 determina que “Las Fuerzas Armadas (...) son instituciones de protección de los derechos, libertades y garantías de los ciudadanos (...). Las Fuerzas Armadas tiene como misión fundamental la defensa de la soberanía y la integridad territorial”.</p> <p>La Ley Orgánica de la Defensa Nacional en su artículo 2 determina que la misión de las Fuerzas Armadas es: “a) Conservar la soberanía nacional; b) Defender la integridad, la unidad e independencia del Estado (...)”</p> <p>La Ley sobre armas, municiones, explosivos y accesorios, determina la competencia legal del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas para el control de la tenencia y porte de armas de fuego y explosivos a nivel nacional.</p>
<p>Armada del Ecuador – Autoridad Marítima Nacional</p>	<p>Conforme la LONSEA en su artículo 9, establece que la Fuerza Naval es la Autoridad Marítima Nacional y ejerce sus competencias institucionales en los espacios acuáticos</p>



Actores	Rol
	<p>nacionales y entre sus atribuciones señala la de ejercer las atribuciones como Estado ribereño, Estado rector de puerto y Estado de abanderamiento con el fin de garantizar la soberanía nacional y precautelar la integridad de los espacios acuáticos nacionales, así como velar por la seguridad de las actividades marítimas.</p> <p>Por otra parte, en el artículo 10 de la citada ley, establece los órganos operativos de la Fuerza Naval en el rol de Policía Marítima, así como las atribuciones y competencias de la policía marítima, entre las que se señala la de ejercer el control de la seguridad del transporte marítimo y de los espacios acuáticos, salvaguardar la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación, control de la contaminación del ambiente marino y la prevención y neutralización de los actos ilícitos en los espacios acuáticos.</p>
<p>Fuerza Aérea Ecuatoriana - Autoridad Nacional de Defensa de la Soberanía y la Integridad del Espacio Aéreo.</p>	<p>Conforme la Ley Orgánica para el Control del Espacio Aéreo Nacional, en su artículo 19 determina: “La aplicación de la presente ley, corresponde al ministerio de Defensa Nacional a través de la Fuerza Aérea Ecuatoriana ejercer la Autoridad Nacional de Defensa de la soberanía y la integridad del espacio aéreo”.</p> <p>“(…) El Ministerio de Defensa Nacional a través de la Fuerza Aérea Ecuatoriana tendrá como responsabilidad en el ámbito de la presente ley, la defensa de la soberanía y la integridad territorial del espacio suprayacente continental, insular y marítimo, para prevenir y controlar actividades ilícitas que se cometan en estos espacios, en coordinación de las instituciones encargadas de la seguridad integral del Estado”.</p>
<p>Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana.</p>	<p>Conforme la Ley Orgánica del Servicio Exterior determina en su artículo 1 que El Servicio Exterior tiene a su cargo cumplir la gestión internacional del Estado, conforme a la Constitución Política de la República, a las leyes y al derecho internacional; y que este servicio está bajo la inmediata dirección del Ministro de Relaciones Exteriores. Entre las atribuciones del Ministerio de Relaciones Exteriores que se estipula en el artículo 4 de la mencionada ley, son: “La defensa, en el orden diplomático, de la personalidad, soberanía, independencia e integridad territorial del Estado Ecuatoriano, y la vigilancia y protección de su dignidad, respeto y prestigio”; “Las relaciones que mantiene el Ecuador con otros Estados”; y, “Los tratados y demás instrumentos internacionales (...)”.</p>
<p>Cooperantes internacionales.</p>	<p>Son Estados que en el marco de un acuerdo de cooperación en seguridad marítima han suscrito un acuerdo bilateral con el Ecuador. Su rol específico está en función a lo que se establezca en los acuerdos de cooperación pertinentes.</p> <p>En caso de ejercicios multinacionales navales se circunscriben a la planificación que deberá ser presentada por la Autoridad Marítima.</p>



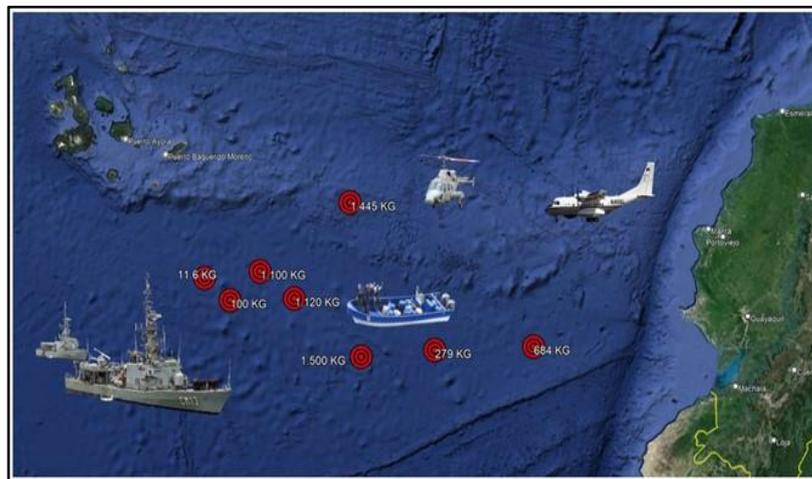
2.10. Amenazas y riesgos en las cercanías de la RMG y RMH

a) Narcotráfico

Debido a su ubicación geográfica, la provincia de Galápagos presenta condiciones propicias para el transporte de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización (SCSF). Estas sustancias son transportadas desde las costas del departamento de Nariño, Colombia y desde sectores costeros de Ecuador Continental, utilizando rutas ya establecidas hacia Centro y Norteamérica. Esta situación convierte a las islas Galápagos en un punto de interés en el tráfico de SCSF y los delitos conexos.

Las organizaciones criminales especializadas en el transporte de SCSF han establecido el "Corredor Sur" como su ruta principal de tránsito, contigua a las islas Galápagos. Aprovechan el océano como vía de transporte primaria, partiendo de las costas de Colombia, Ecuador y Perú en el continente, atravesando el sur de la provincia de Galápagos con destino Centro y Norteamérica. Aunque esta ruta es más extensa, les permite eludir los controles de las autoridades marítimas, pero a su vez tienen la necesidad de realizar de cuatro a cinco reabastecimientos de combustible para llegar a su destino, para este ilícito emplean embarcaciones tipo go-fast con dos o tres motores fuera de borda de 250 y 300 HP, lo que les permite desarrollar velocidades de hasta 50 mph. Poseen buena autonomía de viaje por el uso de entre 20 y 25 tanques de 55 Glns de combustible.

Imagen 4. Decomisos de SCSF cercanos a las Islas Galápagos.



b) Tráfico de combustible

Las redes dedicadas al tráfico ilegal de combustible, actividad conexas al narcotráfico, utilizan las siguientes rutas en el área marítima de la provincia de Galápagos, para el traslado del combustible y posterior reabastecimiento a embarcaciones que transportan sustancias consideradas sujetas a fiscalización (SCSF):



ORD	RUTAS
01	San Cristóbal – Santa Cruz – Canal de Itabaca – Isla Wolf – Isla Darwin – norte de las islas Galápagos.
02	Puerto Ayora – Canal de Itabaca – Isla Marchena – Isla Pinta – noreste de las islas Galápagos
03	Puerto Ayora – Canal de Itabaca – Isla Genovesa – noreste de las islas Galápagos
04	Puerto Baquerizo Moreno – Isla Española– sur de las islas Galápagos.

Imagen 5. Rutas marítimas ilícitas próximas a las Islas Galápagos.

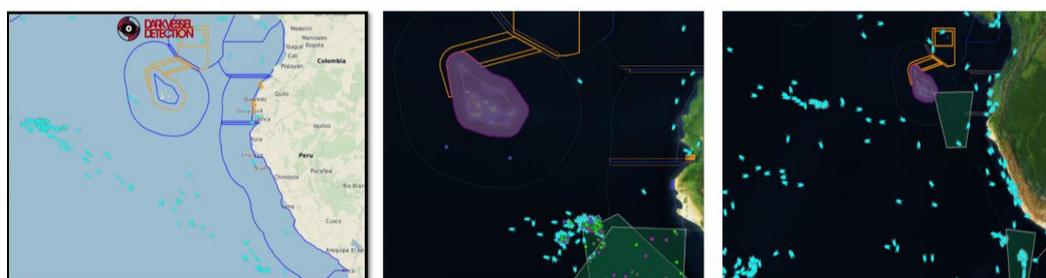


c) Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada

La pesca ilegal en las islas Galápagos ha generado preocupación por su impacto negativo en la biodiversidad de la región. La Flota Pesquera Extranjera (FPE), ha sido señalada como una de las principales causas de este problema, debido a sus actividades pesqueras ilegales en la zona, mediante la utilización de técnicas no sostenibles que afectan el equilibrio del ecosistema marino, la captura de especies protegidas, el uso de redes de arrastre y la evasión de los sistemas de monitoreo.

Actualmente La principal amenaza de la pesca ilegal es la Flota Pesquera Extranjera (FPE), que depreda los océanos que rodean a Sudamérica. Cada año, alrededor de 400 barcos recorren más de 10 mil millas náuticas (16.000 kilómetros) desde China hasta llegar a las aguas del Pacífico y del Atlántico Sur, para situarse en los límites de las zonas económicas exclusivas de países como Ecuador, Perú, Chile, Argentina y Brasil. Allí, en altamar, los pesqueros comienzan sus faenas. Buscan pota o calamar gigante, pero se llevan todo, incluso especies en peligro de extinción como los tiburones.

Imagen 6. Monitoreo de la Flota Pesquera de Bandera Extranjera.

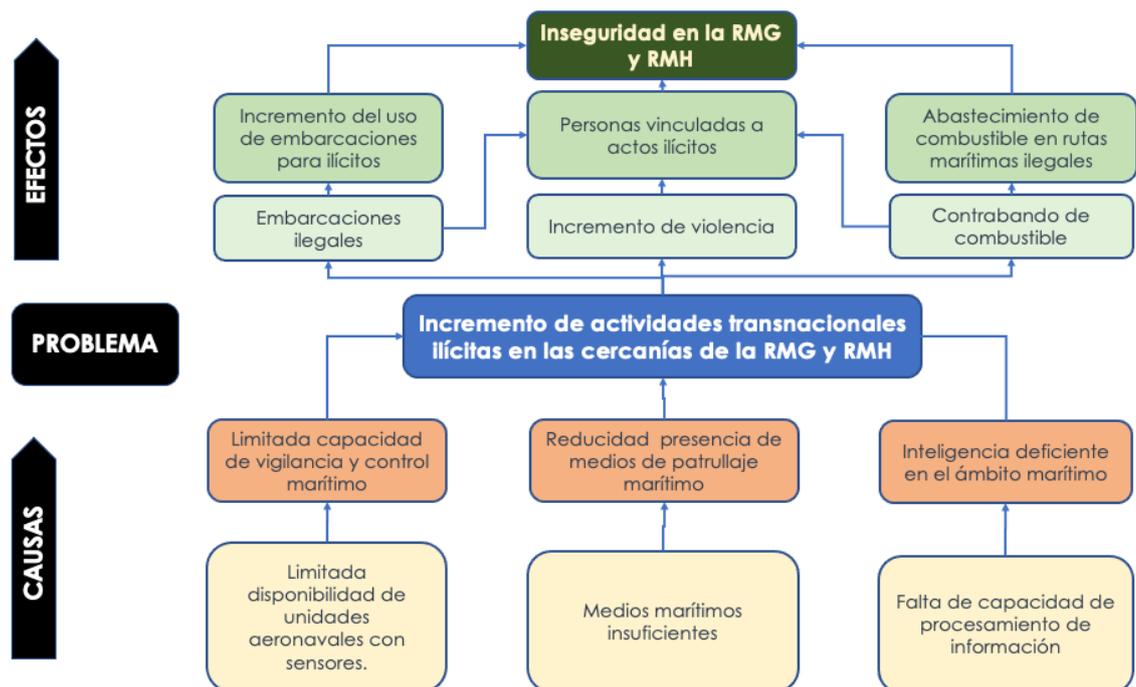




2.11. Árbol de problemas y de objetivos

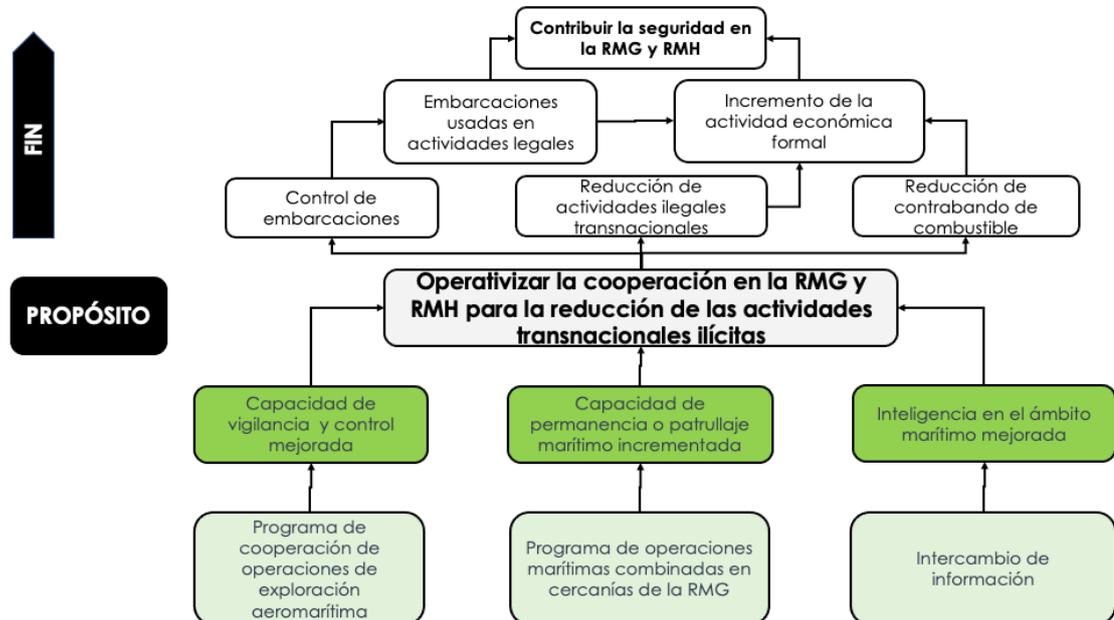
En el siguiente gráfico se puede visualizar el árbol de problemas que actualmente existe entorno al problema central que es el “Incremento de actividades transnacionales ilícitas en las cercanías de la RMG”; debido a que se identifican como principales causas las siguientes: 1) la limitada capacidad de vigilancia y control marítimo, esto especialmente porque los medios de exploración aeromarítima (aeronaves) que opera en la RMG tiene limitaciones de uso de pistas durante periodos nocturnos, y la autonomía de las aeronaves no le permite permanecer largos periodos de vuelo; por otra parte debido a la disponibilidad de los medios sea por uso en otras actividades, así como periodos de mantenimiento; 2) Reducida presencia de medios de patrullaje marítimo; esta causa se produce debido a los amplios espacios marítimos que circunscribe la RMG y la ZEE alrededor de las islas Galápagos, con relación a la disponibilidad de medios operativos de la Armada como Autoridad Marítimas; y 3) Inteligencia deficiente en el ámbito marítimo, debido a que la inteligencia es fundamental para orientar los esfuerzos de patrullaje marítimo, la cual se debe generar a través de fuentes abiertas y cerradas, siendo importante el compartir información con otros países.

Imagen 7. Árbol de problemas.



Del árbol de problemas se desprende el árbol de objetivos, el mismo que se puede visualizar en el siguiente gráfico. Como se puede observar el propósito central que persigue este proyecto es el de “Operativizar la cooperación en la RMG y RMH para la reducción de las actividades transnacionales ilícitas”.

Imagen 8. Árbol de objetivos



2.12. Objetivos del proyecto

2.12.1. Finalidad del proyecto

Contribuir a la seguridad en la Región Insular con énfasis en la seguridad marítima de la Reserva Marina de Galápagos, Reserva Marina Hermandad y sus cercanías.

2.12.2. Propósito del proyecto

Operativizar la cooperación entre las Fuerzas Armadas en la región insular y los cooperantes internacionales para la reducción de actividades transnacionales ilícitas en la cercanía de la Reserva Marina de Galápagos (RMG) y Reserva Marina Hermandad.

2.12.3. Resultado

Las Fuerzas Armadas en la región insular mantienen un control efectivo de la RMG y RMH, evita la ejecución de actividades transnacionales ilícitas en las cercanías de estas reservas marítimas.

2.12.4. Productos

- Diseño e implementación de un programa de operaciones marítimas combinadas en cercanías de la RMG y RMH entre la Autoridad Marítima en la región Insular y los cooperantes internacionales en



materia de aplicación de la ley, para prevenir, identificar, combatir, impedir e interceptar las actividades marítimas transnacionales ilícitas.

- b) Diseño e implementación de un programa de operaciones de exploración aeromarítima en apoyo a las operaciones marítimas combinadas en la RMG y RMH entre la Autoridad Marítima en la región Insular y las autoridades del orden de los cooperantes internacionales.
- c) Diseño e implementación de un programa de intercambio de información relacionado con la seguridad marítima.
- d) Diseño e implementación de un plan de apoyo al desarrollo de capacidades de Fuerzas Armadas en materia de aplicación de la ley, seguridad y de ejercicios de entrenamiento en seguridad marítima.
- e) Programa del sector defensa para incrementar la seguridad integral en la Región Insular.

2.13. Productos esperados

- 2.13.1. **Producto 1:** Diseño e implementación de un programa de operaciones marítimas combinadas en cercanías de la RMG y RMH entre la Autoridad Marítima en la región Insular y los cooperantes internacionales en materia de aplicación de la ley, para prevenir, identificar, combatir, impedir e interceptar las actividades marítimas transnacionales ilícitas.

Este componente/ producto se circunscribe a la ejecución de actividades de patrullaje marítimo en los buques de la Armada y/o de buques de los cooperantes internacionales en las cercanías de la zona económica exclusiva, de la RMG y RMH; para prevenir, identificar, combatir, impedir e interceptar las actividades marítimas transnacionales ilícitas.

Este componente contempla varias modalidades, puesto que este patrullaje e interceptación de embarcaciones sospechosas, se pueden ejecutar en varias modalidades de cooperación como son las siguientes:

- d) Con personal de la Autoridad Marítima del Ecuador embarcado en los buques de los cooperantes internacionales.
- e) Con los buques de los cooperantes internacionales, sin personal de la Autoridad Marítima embarcado.
- f) Con buques de los cooperantes internacionales en operaciones combinadas con unidades de la Autoridad Marítima del Ecuador.

En cada una de estas modalidades de ejecución de las operaciones existirán los protocolos de coordinación para ejecutar las acciones operativas enmarcadas en la legislación nacional, así como de respeto de

los derechos humanos y de cumplimiento de la cadena de custodia en caso de aprensiones.

Dependiendo la modalidad en la que se ejecute la operación, y conforme a la situación operativa (caso fortuito y/o fuerza mayor), logística (reparación, reaprovisionamiento) y para evitar el romper la cadena de custodia del personal aprendido y de las evidencias (aspectos jurídicos), se requerirá el ingreso de los buques de los cooperantes internacionales a la RMG. Este ingreso deberá cumplir los procedimientos de comunicación con las autoridades pertinentes, así como condiciones sanitarias y de movilidad del personal que se estipule, pero respetando los acuerdos previamente firmados.

Los ejercicios multinacionales como el GALAPEX, se circunscribe en la modalidad de operaciones combinadas con buques de cooperantes internacionales y unidades de la Autoridad Marítima del Ecuador; sin embargo, las acciones se enmarcan en la planificación de este tipo de operaciones que son aprobadas previamente por la autoridad de la Defensa y a un proceso previo de invitaciones internacionales que se canaliza a través del MREMH a diferentes Armadas de la región y del mundo, cumpliendo un protocolo formal tanto para la participación de personal en el staff de planificación, así como de las unidades de los países de los cooperantes internacionales.

2.13.2. **Producto 2:** Diseño e implementación de un programa de operaciones de exploración aeromarítima en apoyo a las operaciones marítimas combinadas en la RMG y RMH entre la Autoridad Marítima en la región Insular y las autoridades del orden de los cooperantes internacionales.

Este componente / producto contempla las acciones de exploración aeromarítima para mantener un cuadro de superficie actualizado, en este sentido, se coordinará el apoyo de aeronaves de los cooperantes internacionales que ejecutan sobrevuelos en los espacios marítimos jurisdiccionales y que obedecen a una planificación operativa de vuelos, los cuales se pueden ejecutar en dos modalidades:

- a) Vuelos de exploración aeromarítima con personal de la Autoridad Marítima a bordo de la aeronave del cooperante internacional.
- b) Vuelos de exploración aeromarítima sin personal de la Autoridad Marítima a bordo de la aeronave del cooperante internacional.

En cualquiera de los dos casos expuestos anteriormente, estos vuelos obedecen a un plan de vuelo que debe ser autorizado por la autoridad de la Defensa (Ministerio de Defensa Nacional).

Durante los vuelos se identificarán embarcaciones sospechosas y se retransmitirá la información a la Autoridad Marítima y a los buques que se encuentren en patrullaje acorde a lo expuesto en el producto 1.

Estos vuelos de exploración aeromarítima generalmente salen y retornan de los aeropuertos del continente, y como se mencionó obedece a una planificación de vuelos previamente autorizada por la autoridad de Defensa o la entidad delegada para este fin. Sin embargo, puede existir requerimientos de aterrizaje en los aeropuertos de las islas Galápagos, ya sea por situaciones operacionales, logísticas (reaprovisionamiento) o de mal tiempo (emergencia). Este ingreso deberá cumplir los procedimientos de comunicación con las autoridades pertinentes, así como condiciones sanitarias y de movilidad del personal que se estipule, pero respetando los acuerdos previamente firmados entre el Ecuador y cooperantes internacionales.

2.13.3. **Producto 3:** Diseño e implementación de un programa de intercambio de información relacionado con la seguridad marítima.

Este componente / producto se circunscribe a procesos de coordinación para el intercambio de información (inteligencia) que contribuya a la neutralización de las actividades marítimas transnacionales ilícitas; entre las instituciones que manejan esta información por parte de la Armada del Ecuador y de las agencias de los cooperantes internacionales.

Si bien la mayor problemática de la ejecución de actividades ilegales se genera en el continente, y que afecta a las rutas marítimas alrededor de la RMG y RMH, principalmente por el abastecimiento de combustible, en pesca ilegal, no declarada o no reglamentada entre otras actividades ilícitas; no se puede descartar que actualmente o a futuro existan redes logísticas ilegales que estén vinculadas a las actividades marítimas propias de las islas Galápagos.

En este sentido, en caso de una evaluación de inteligencia se podrá requerir acciones de inteligencia que se ejecuten en las islas Galápagos con la cooperación de agencias especializadas o contratadas por los cooperantes internacionales que demande la necesidad del ingreso de personal. Sin embargo, estas necesidades serán analizadas por la autoridad de Defensa y en estricto respeto a la normativa nacional se autorizará y comunicará a las autoridades competentes del CGREG, sin que esto comprometa la seguridad de este personal; y respetando los acuerdos previamente firmados entre el Ecuador y cooperantes internacionales.



2.13.4. **Producto 4:** Diseño e implementación de un plan de apoyo al desarrollo de capacidades de Fuerzas Armadas en materia de aplicación de la ley, seguridad y de ejercicios de entrenamiento en seguridad marítima.

Este componente se materializará en el diseño de un plan de capacitación y entrenamiento el mismo que se ejecutará acorde a la disponibilidad financiera de los cooperantes internacionales con el personal de la Armada del Ecuador. Se priorizará que el personal de la Armada que opera en la región Insular sea beneficiario de esta capacitación; sin embargo, también se ejecutará un proceso de transferencia de conocimientos por parte de la DIRNEA.

En lo que refiere a ejercicios combinados estos se circunscriben igualmente a una planificación consensuada por parte del Ministerio de Defensa y de cooperantes internacionales, conforme a la disponibilidad presupuestaria y entre estos ejercicios pueden contemplar en la RMG y RMH, pero no limitar a los siguientes:

- a) Entrenamiento en el ámbito de aplicación de la ley.
- b) Ejercicios contra actividades ilícitas.
- c) Ejercicios de interdicción marítima.
- d) Respuesta a desastres naturales y provocados por el hombre.
- e) Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

Por otra parte, se pueden ejecutar actividades de desarrollo de capacidades de Fuerzas Armadas, en el marco de los productos descritos en este proyecto y de los acuerdos que se suscriban con los cooperantes internacionales. Este desarrollo de capacidades puede incluir la implementación de infraestructura y diferentes sistemas operativos, logísticos y otros que contribuyan a la seguridad integral de la región insular. Los cooperantes internacionales para la ejecución de este apoyo pueden desplegar equipos de personal técnico para el levantamiento de información, así como para la ejecución de las actividades.

Además, como una actividad de este componente pero que está sujeta a una disponibilidad presupuestaria de los cooperantes internacionales, es la ejecución de actividades humanitarias.

Dependiendo la actividad que se ejecute, y conforme a la situación de ejecución del entrenamiento, así como las acciones humanitarias, se requerirá el ingreso de buques y aeronaves de los cooperantes internacionales a la RMG y RMH. Este ingreso deberá cumplir los procedimientos de comunicación con las autoridades pertinentes, así como condiciones sanitarias y de movilidad del personal que se estipule, pero respetando los acuerdos previamente firmados entre el Ecuador y los cooperantes internacionales.

2.13.5. **Producto 5:** Programa del sector defensa para incrementar la seguridad integral en la Región Insular.

Acorde al marco legal vigente, el empleo de Fuerzas Armadas a nivel nacional se circunscribe a las facultades Constitucionales y legales. En este contexto, las Fuerzas Armadas ejecutan operaciones militares, de control de armas, de policía marítima, y de apoyo a otras instituciones del Estado; así como funciones y servicios propios de la Autoridad Marítima a través de las Capitanías de Puerto.

Entre las operaciones de apoyo a otras instituciones del Estado se incluyen sin que se limiten a estas las siguientes: a) Puente aéreo y marítimo en caso de emergencias, b) transporte aéreo de carga decomisada a cargo de la autoridad judicial, c) transporte sanitario aéreo, d) transporte aéreo de material electoral, e) transporte de personal privado de la libertad; entre otras.

Este tipo de operaciones y servicios contribuyen a incrementar la seguridad integral en la Región Insular; sin embargo, para su ejecución requiere del despliegue de personal militar desde el continente hacia la Región Insular, por lo que el ingreso de este personal es temporal, y debe contar con los permisos correspondientes como transeúntes y/o residentes temporales por parte del CGREG para permanecer en las islas Galápagos que permita ejecutar estas funciones.

Igualmente, para la ejecución de las diferentes operaciones tanto marítimas como aéreas se requiere el ingreso de medios operativos, como buques y aeronaves militares, que cumplen con las normas ambientales establecidas acorde al marco legal.

2.14. Importancia del proyecto

Los delitos transnacionales como el tráfico de sustancias catalogadas, sujetas a fiscalización (SCSF), la pesca ilegal, no declarada y no regulada (INDNR), el contrabando de combustible, se ejecutan por medio de estructuras criminales transnacionales que operan en el continente y en Galápagos y tienen conexiones en varios países; es por ello, que para su neutralización y erradicación se requiere de la cooperación internacional, particularmente, a través de capacitación, entrenamiento, ejercicios combinados navales, intercambio de información, entre otros, que permita reprimir estas actividades transnacionales ilícitas.

El Ecuador como Estado soberano, y acorde a su Constitución y el derecho internacional, puede suscribir acuerdos de cooperación en el ámbito de la seguridad, y en este sentido siendo consciente de la naturaleza compleja del problema de detectar, desalentar y suprimir las actividades ilícitas en el mar y en el espacio aéreo; para lo cual se ha determinado, que la cooperación es una vía que permite a los Estados fortalecerse mutuamente frente a este flagelo, la misma que se fundamenta en instrumentos internacionales como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar,



la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas; y la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional.

Conforme lo establece el artículo 3 de la Constitución de la República del Ecuador, en cuanto a los deberes primordiales del Estado se tipifica en el numeral 8: “Garantizar a sus habitantes el derecho de una cultura de paz, a la seguridad integral y a vivir en una sociedad democrática y libre de corrupción”; en este mismo sentido, en el artículo 393 de la carta Magna determina que: “El Estado garantizará la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas, (...) y prevenir la formas de violencia y discriminación y la comisión de infracciones y delitos”. La Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos (LONSEA), en su artículo 1 determina que el objeto de la Ley, es el de “regular y garantizar la defensa de la soberanía y la integridad territorial en los espacios acuáticos nacionales, la protección de los derechos que salvaguardan la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación y la protección marítima, prevenir y controlar actos ilícitos en coordinación con las instituciones encargadas de preservar los recursos marinos”. Igualmente, en su artículo 9 de la LONSEA determina que la Fuerza Naval es la Autoridad Marítima Nacional y entre sus atribuciones, se encuentra el numeral 5) que menciona: “Ejercer la competencia y jurisdicción de Policía Marítima para controlar, fiscalizar y exigir la fiel observancia y cumplimiento de las leyes, reglamentos, disposiciones y órdenes referentes a las actividades marítimas, fluviales y lacustres, así como la represión de las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción.(...)”.

La cooperación internacional para hacer frente a las amenazas transnacionales comunes representa un esfuerzo operativo de cooperación entre Ecuador y los cooperantes internacionales, y se aplica ampliamente en zonas de frontera, los espacios marítimos y aéreos jurisdiccionales del país, y más allá de la jurisdicción nacional en buques de bandera del Ecuador que navegan en la alta mar. Por lo que, la necesidad de operativizar este tipo de acuerdos decanta en la necesidad de que los buques de guerra y/o buques de Estado sin fines comerciales, así como aeronaves de los cooperantes internacionales para que operen en coordinación con la Autoridad Marítima Nacional en espacios marítimos y aéreos jurisdiccionales; requieren el estableciendo de normas claras en caso de ingreso a puertos y aeropuertos nacionales. En este contexto, se debe tomar en cuenta que existen normas ambientales, migratorias y costos que se deben cumplir, sin embargo, este tipo de acuerdos representan un beneficio para el país; por lo cual, generalmente los acuerdos de cooperación bilaterales o multilaterales contemplan cláusulas que exceptúan del pago de ciertos servicios, así como se establece el marco jurídico bajo el cual se desarrolla su actuación en el país; se contempla la concesión de inmunidades y privilegios al personal militar y civil, equivalentes a los del personal administrativo y técnico de las misiones diplomáticas de acuerdo con la Convención de Viena sobre Relaciones Diplomáticas de 1961, así como la sujeción de este personal a la jurisdicción militar penal de su propio país; e igualmente se establece ciertos privilegios a los contratistas de los cooperantes internacionales que ejecuten la implementación de diferente tipo de ayuda; entre otros privilegios. Cabe indicar que esta situación particular que se puede presentar debe estar estipulado en los respectivos acuerdos que el Ecuador haya suscrito con el cooperante internacional, y que se enmarcarán en las normas constitucionales y legales, así como en el derecho internacional para que sean reconocidos mutuamente por los países y que surtan compromiso para las partes.



Para poder implementar estos acuerdos en beneficio de la seguridad frente a las amenazas transnacionales y particularmente en la RMG, RMH y sus alrededores en la Zona Económica Exclusiva (ZEE), se debe tomar en cuenta que los medios navales y aeronaves empleados en cooperación a la Autoridad Marítima insular, pueden presentar requerimientos operativos para el ingreso a los puertos de buques de guerra o buques de Estado sin fines comerciales de los cooperantes internacionales y de aeronaves a los aeropuertos de las islas Galápagos, ya sea para entregar evidencias y personal aprehendido en actos ilícitos para que inicie los procesos judiciales, así como también un ingreso temporal para el reaprovisionamiento y reparaciones, y/o evacuaciones de emergencia de personal enfermo o heridos. En este sentido, se debe considerar la condición de régimen especial de la provincia de Galápagos consagrado en la Constitución y la Ley Orgánica del Régimen Especial de la Provincia de Galápagos (LOREG) y la facultad que le atribuye el artículo 27 de la mencionada ley al Consejo de Gobierno que indica: “El Pleno del Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la provincia de Galápagos fijará tasas y contribuciones por conservación de áreas naturales protegidas, ingreso de embarcaciones, movilidad humana, transporte, prestación de servicios públicos en el marco de sus competencias, entre otras que pudieren establecerse. Determinará, mediante ordenanza, el sujeto activo, el sujeto pasivo, la tarifa, el hecho generador, su distribución, multas y demás elementos esenciales, considerando las competencias y atribuciones de las entidades beneficiarias de las mismas”.

Por lo anteriormente expuesto, el presente proyecto para fortalecer la seguridad integral en la Región Insular, es de beneficio para el país y particularmente para la Región Insular, reduciendo las actividades transnacionales ilícitas, que permitirá crear un ambiente seguro para el desarrollo de las actividades como el turismo y pesca en la RMG y RMH; siendo necesario se establezca el acto administrativo por parte del Consejo de Gobierno que contribuya a la implementación de estos acuerdos.

2.15. Beneficiarios

Directos: Los beneficiarios directos constituyen la población total de la provincia de Galápagos, que acorde al Censo 2022 asciende a 28 583.

Indirectos: Los beneficiarios indirectos constituyen la población continental de la República del Ecuador, que acorde al Censo 2022 asciende a 16 910 403.

2.16. Actividades del proyecto en relación con los resultados planteados

PRODUCTOS	DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES
<p>Producto 1:</p> <p>Diseño e implementación de un programa de operaciones marítimas combinadas en cercanías de la RMG y RMH entre la Autoridad Marítima en la región Insular y los cooperantes internacionales en materia de</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1.1. Elaboración de programa anual de operaciones marítima combinadas. 1.2. Elaboración de programa trimestral de embarque de personal de la Armada en buques de cooperantes internacionales. 1.3. Ejecución de acciones de interdicciones marítimas combinadas.



PRODUCTOS	DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES
<p>aplicación de la ley, para prevenir, identificar, combatir, impedir e interceptar las actividades marítimas transnacionales ilícitas.</p>	<p>1.4. Evaluación del programa anual de operaciones marítimas combinadas. 1.5. Ingreso de buques de cooperantes internacionales a la RMG y puertos por situaciones judiciales y reabastecimiento. 1.6. Ingreso de buques y sus dotaciones en la ejecución de ejercicios multinacionales.</p>
<p>Producto 2:</p> <p>Diseño e implementación de un programa de operaciones de exploración aeromarítima en apoyo a las operaciones marítimas combinadas en la RMG y RMH entre la Autoridad Marítima en la región Insular y las autoridades del orden de los cooperantes internacionales.</p>	<p>2.1. Elaboración de programas mensuales de operaciones de exploración aeromarítima. 2.2. Programa de embarque de personal de la Armada en aviones exploración aeromarítima de cooperantes internacionales. 2.3. Retransmisión de datos de identificación de contactos sospechosos transferidos a la Autoridad Marítima. 2.4. Aterrizaje de aeronaves de cooperantes internacionales en aeropuerto de Galápagos para reabastecimiento y logística.</p>
<p>Producto 3:</p> <p>Diseño e implementación de un programa de intercambio de información relacionado con la seguridad marítima.</p>	<p>3.1. Definición de mecanismos para intercambio de información. 3.2. Intercambio de información relacionado a la seguridad marítima. 3.3. Solicitudes de requerimiento de información.</p>
<p>Producto 4:</p> <p>Diseño e implementación de un plan de apoyo al desarrollo de capacidades de Fuerzas Armadas en materia de aplicación de la ley, seguridad y ejercicios combinados de seguridad marítima.</p>	<p>4.1. Elaboración de un plan de capacitación y entrenamiento en coordinación con los cooperantes internacionales. 4.2. Capacitación del personal de Fuerzas Armadas en materia de aplicación de la ley y seguridad. 4.3. Planificación anual de ejercicios combinados de seguridad marítima. 4.4. Ejecución de ejercicios combinados de seguridad marítima y apoyo humanitario. 4.5. Ejecución de actividades de apoyo humanitario por parte de los cooperantes internacionales</p>
<p>Producto 5:</p> <p>Programa del sector defensa para incrementar la seguridad integral en la Región Insular.</p>	<p>5.1. Programa de relevo de personal militar en la Región Insular. 5.2. Acciones operativas del personal militar en ejercicio de sus funciones constitucionales y legales. 5.3. Refuerzo con personal y medios operativos en la Región Insular por temas de operaciones militares, apoyo a otras instituciones del Estado, y policía marítima.</p>

3. Presupuesto

3.1. Periodo de ejecución en meses

Los diferentes productos del proyecto se sujetan a una acción permanente que tienen su sustento en los acuerdos bilaterales que el Ecuador suscriba con los cooperantes internacionales. Sin embargo, se debe señalar que el producto 5 es un rol permanente que Fuerzas Armadas debe cumplir en todo el territorio nacional y por lo tanto en la Región Insular.

3.2. Distribución de presupuesto por contraparte y línea de gasto

Las actividades del proyecto se circunscriben a la disponibilidad presupuestaria de gasto corriente de las Fuerzas Armadas en sus roles constitucionales y legales, así como de los cooperantes internacionales acorde a sus presupuestos propios, tomando en cuenta que este no es un proyecto de inversión.

4. Descripción de la experiencia y capacidad del Ejecutor y Cooperantes Internacionales.

Capacidad del Ejecutor

El Ministerio de Defensa Nacional a través de las Fuerzas Armadas, tiene la capacidad de infraestructura administrativa y operativa en todo el territorio nacional para ejercer sus funciones constitucionales y legales. En este sentido, en la Región Insular se ejecutan operaciones militares y de control de armas, así como de apoyo a otras instituciones del Estado; para lo cual se desplazan medios operativos como buques y aeronaves que pueden transportar personal militar para el cumplimiento de estas tareas.

La Armada del Ecuador, como Autoridad Marítima Nacional, acorde a la Ley Orgánica de Navegación Gestión de la Seguridad y Protección Marítima en los Espacios Acuáticos, 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-LONSEA – Artículo 10); en este sentido, entre sus competencias se determina en el artículo 9 de la citada Ley, numeral 5), lo siguiente: “Ejercer la competencia y jurisdicción de Policía Marítima para controlar, fiscalizar y exigir la fiel observancia y cumplimiento de las leyes, reglamentos, disposiciones y órdenes referentes a las actividades marítimas y fluviales y lacustres, así como la represión de las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción. (...)”.



Si bien la LONSEA fue promulgada en el 2021, previa a esta Ley estaba el Código de Policía Marítima que tiene su génesis en 1945, y esto a su vez en 1834 se promulgó el Reglamento de Guardacostas; es decir que la Armada del Ecuador ha ejercido las funciones de Policía Marítima desde la promulgación de mencionado reglamento, con lo que ha acumulado una vasta experiencia y ha desarrollado capacidades y una organización que permite dar soporte operativo, logístico y de capacitación. Entre los órganos ejecutores de la Autoridad Marítima se encuentra la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA) y bajo esta Dirección el Comando de Guardacostas, las Direcciones Regionales de Espacios Acuáticos y las Capitanías de Puerto.

En el caso de la región insular se encuentra subordinada a la DIRNEA la Dirección Regional de Espacios Acuáticos Insular con sus unidades guardacostas y las Capitanías de Puerto de Puerto Baquerizo Moreno, Puerto Ayora, Puerto Seymour, Puerto Villamil; igualmente cuenta con el apoyo del Comando de la Aviación Naval en las tareas de exploración aeromarítima, y en los temas de mantenimiento de unidades la Armada cuenta con la Dirección General de Logística, por otra parte, en lo que respecta a los procesos de capacitación se encuentra la Dirección General de Educación y Doctrina; y en lo que refiere al manejo de personal la Dirección General de Talento Humano.

En los procesos de cooperación operativa contra actividades ilegales, desde el 2005 se ha venido colaborando con las unidades guardacostas de otros países, existiendo protocolos operativos que han contribuido a la ejecución de diferentes actividades seguridad y protección marítima.

Capacidad del cooperante internacional

Los cooperantes internacionales son Estados que tienen su propia capacidad logística, de mantenimiento, de manejo de recursos humanos, que permiten operar diferentes medios operativos como buques y aeronaves en la región del Pacífico Sudeste, por lo que las actividades a las que se circunscriben en el país son a temas logísticos de reaprovisionamiento ya sea de víveres y/o combustible.

5. Matriz de Marco Lógico

Resumen Narrativo	Indicadores de logro	Fuentes de verificación	Supuestos y riesgos
Finalidad			
Contribuir a la seguridad integral en la Región Insular con énfasis en la seguridad marítima de la Reserva Marina de Galápagos, Reserva Marina Hermandad y sus cercanías.	Incremento de acciones operativas de FFAA para mantener la seguridad integral en la RMG, RMH y sus cercanías, tomando de línea base el año 2023.	Estadísticas del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas	



Resumen Narrativo	Indicadores de logro	Fuentes de verificación	Supuestos y riesgos
Propósito			
Operativizar la cooperación entre las Fuerzas Armadas en la región insular y los cooperantes internacionales para la reducción de actividades transnacionales ilícitas en la cercanía de la Reserva Marina de Galápagos (RMG) y Reserva Marina Hermandad.	Incremento anual del número de actos transnacionales ilícitos neutralizados en las cercanías de la RMG, RMH, con relación a la línea base.	Estadísticas de la Autoridad Marítima.	Se mantiene vigente los acuerdos de cooperación.
Productos / Componentes			
1. Diseño e implementación de un programa de operaciones marítimas combinadas en cercanías de la RMG y RMH entre la Autoridad Marítima en la región Insular y los cooperantes internacionales en materia de aplicación de la ley, para prevenir, identificar, combatir, impedir e interceptar las actividades marítimas transnacionales ilícitas.	1.1 Programa anual de operaciones marítima combinadas. 1.2 Informe de acciones de interdicciones marítimas combinadas. 1.3 Informe de inspecciones y aprehensiones en operaciones combinadas ejecutadas.	1.1.1. DIRNEA 1.2.1. DIRNEA 1.3.1. DIRNEA	Unidades disponibles para ejecución del programa.
2. Diseño e implementación de un programa de operaciones de exploración aeromarítima en apoyo a las operaciones marítimas combinadas en la RMG y RMH entre la Autoridad Marítima en la región Insular y las autoridades del orden de los cooperantes internacionales.	2.1. Programas mensuales de operaciones de exploración aeromarítima. 2.2. Informe de identificación de contactos sospechosos transferidos a la Autoridad Marítima.	2.1.1. DIRNEA 2.2.1. DIRNEA	Aviones de EAM de cooperantes internacionales disponibles. Medios de transmisión de datos operativos.
3. Diseño e implementación de un programa de intercambio de información relacionado	3.1. Mecanismo de intercambio de información. 3.2. Informes de intercambio de	3.1.1. DIRNEA-DIRINT 3.2.1. DIRNEA-DIRINT	Información es oportuna.



Resumen Narrativo	Indicadores de logro	Fuentes de verificación	Supuestos y riesgos
con la seguridad marítima.	información relacionado a la seguridad marítima.		
4. Diseño e implementación de un plan de apoyo al desarrollo de capacidades a Fuerzas Armadas en materia de aplicación de la ley, seguridad y ejercicios combinados de seguridad marítima.	4.1. Capacitación del personal de Fuerzas Armadas en materia de aplicación de la ley y seguridad. 4.2. Reporte de ejercicios combinados, entrenamiento y apoyo humanitario ejecutados.	4.1.1. COMACO 4.2.1. DIRNEA	Personal de capacitadores se encuentran disponibles y se ha asignado presupuesto.
5. Programa del sector defensa para incrementar la seguridad integral en la Región Insular.	5.1. Reporte de personal que cumple funciones en la Región Insular. 5.2. Reporte de operaciones militares y de apoyo a otras entidades del Estado en la Región Insular.	5.1.1. Estadísticas de personal relevado en Galápagos (MDN) 5.2.1. Estadísticas del COMACO de operaciones militares en la Región Insular.	Se emiten las autorizaciones de transeúntes y residentes temporales para ingreso del personal a la Región Insular.

Actividades

Producto 1: Diseño e implementación de un programa de operaciones marítimas combinadas en cercanías de la RMG y RMH entre la Autoridad Marítima en la región Insular y los cooperantes internacionales en materia de aplicación de la ley, para prevenir, identificar, combatir, impedir e interceptar las actividades marítimas transnacionales ilícitas.

1.1. Elaboración de programa anual de operaciones marítima combinadas.	Programa anual de operaciones marítimas combinadas acordado entre Armada y cooperantes internacionales.
1.2. Elaboración de programa trimestral de embarque de personal de la Armada en buques de cooperantes internacionales.	Programa trimestral de embarque de personal de la Armada en buques de cooperantes internacionales.
1.3. Ejecución de acciones de interdicciones marítimas combinadas.	Informe de acciones de interdicción marítimas ejecutadas de forma combinada.
1.4. Evaluación del programa anual de operaciones marítimas combinadas.	Informe de la Autoridad Marítima sobre ejecución del programa anual de operaciones combinadas.
1.5. Ingreso de buques de cooperantes internacionales a la RMG y puertos por situaciones judiciales y reabastecimiento.	Informes de solicitudes atendidas de ingreso de buques acorde a protocolos establecidos.



Resumen Narrativo	Indicadores de logro	Fuentes de verificación	Supuestos y riesgos
1.6. Ingreso de buques y sus dotaciones en la ejecución de ejercicios multinacionales.		Informe de solicitudes atendidas de ingreso de buques y dotaciones para ejercicios multinacionales.	
Producto 2: Diseño e implementación de un programa de operaciones de exploración aeromarítima en apoyo a las operaciones marítimas combinadas en la RMG y RMH entre la Autoridad Marítima en la región Insular y las autoridades del orden de los cooperantes internacionales.			
2.1. Elaboración de programas mensuales de operaciones de exploración aeromarítima.		Programas mensuales de exploración aeromarítima.	
2.2. Programa de embarque de personal de la Armada en aviones exploración aeromarítima de cooperantes internacionales.		Reporte de cumplimiento del programa de embarque de personal de la Armada en aviones de exploración aeromarítima de cooperantes internacionales.	
2.3. Retransmisión de datos de identificación de contactos sospechosos transferidos a la Autoridad Marítima.		Reporte de transmisión de datos de identificación de contactos sospechosos.	
2.4. Aterrizaje de aeronaves de cooperantes internacionales en aeropuertos de Galápagos para reabastecimiento y logística.		Reporte de solicitudes atendidas en aterrizaje de aeronave conforme a protocolo.	
Producto 3: Diseño e implementación de un programa de intercambio de información relacionado con la seguridad marítima.			
3.1. Definición de mecanismos para intercambio de información.		Modelo de intercambio de información aprobado por las autoridades competentes.	
3.2. Intercambio de información relacionado a la seguridad marítima.		Informes de intercambio de información relacionado a seguridad marítima.	
3.3. Solicitudes de requerimiento de información.		Informes de solicitudes de información atendidas.	
Producto 4: Diseño e implementación de un plan de apoyo al desarrollo de capacidades a Fuerzas Armadas en materia de aplicación de la ley, seguridad y ejercicios combinados de seguridad marítima.			
4.1. Elaboración de un plan de capacitación y entrenamiento en coordinación con los cooperantes internacionales.		Plan anual de capacitación y entrenamiento.	
4.2. Capacitación del personal de Fuerzas Armadas en materia de aplicación de la ley y seguridad.		Reporte de capacitación y entrenamiento impartido a personal de Fuerzas Armadas que operará en la RMG.	
4.3. Planificación anual de ejercicios combinados de seguridad marítima.		Plan anual de ejercicios combinados.	
4.4. Ejecución de ejercicios combinados de seguridad marítima y ayuda humanitaria.		Informes de ejecución de ejercicios combinados.	
4.5. Ejecución de actividades de ayuda humanitaria por parte de los cooperantes internacionales		Informes de actividades de ayuda humanitaria.	
Producto 5: Programa del sector defensa para incrementar la seguridad integral en la Región Insular.			
5.1. Programa de relevo de personal militar en la Región Insular.		Reporte de número de personal militar transbordado a la Región Insular.	



Resumen Narrativo	Indicadores de logro	Fuentes de verificación	Supuestos y riesgos
5.2. Acciones operativas del personal militar en ejercicio de sus funciones constitucionales y legales.		Reporte del COMACO sobre operaciones militares ejecutadas en la Región Insular.	
5.3. Refuerzo con personal y medios operativos en la Región Insular por temas de operaciones militares, apoyo a otras instituciones del Estado, y policía marítima.		Reporte de refuerzos enviados a la Región Insular por temas de seguridad integral.	

6. Cronograma de Ejecución

El siguiente cronograma muestra una propuesta anual de ejecución de las actividades que contempla el proyecto, el cual se repetirá conforme se encuentre vigente los acuerdos con los Cooperantes Internacionales en la ejecución de operaciones contra actividades marítimas transnacionales ilícitas.

ACTIVIDADES	MESES											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.1. Elaboración de programa anual de operaciones marítima combinadas.												
1.2. Elaboración de programa trimestral de embarque de personal de la Armada en buques de cooperantes internacionales.												
1.3. Ejecución de acciones de interdicciones marítimas combinadas.	Actividad conforme a presencia de actividad ilícita											
1.4. Evaluación del programa anual de operaciones marítimas combinadas.												
1.5. Ingreso de buques de cooperantes internacionales a la RMG y puertos por situaciones judiciales y reabastecimiento.	Actividad conforme a requerimiento y autorización previa del MDN en coordinación con el CGREG.											
1.6. Ingreso de buques y sus dotaciones en la ejecución de ejercicios multinacionales.	Actividad acorde a planificación de la Autoridad Marítima en la ejecución de ejercicios multinacionales (ejemplo: GALAPEX)											
2.1. Elaboración de programas mensuales de operaciones de exploración aeromarítima.												
2.2. Programa de embarque de personal de la Armada en aviones exploración aeromarítima de cooperantes internacionales.												
2.3. Retransmisión de datos de identificación de contactos sospechosos transferidos a la Autoridad Marítima.												
2.4. Aterrizaje de aeronaves de cooperantes internacionales en aeropuerto de Galápagos para reabastecimiento y logística.	Actividad conforme a requerimiento y autorización previa del MDN en coordinación con el CGREG.											
3.1. Definición de mecanismos para intercambio de información												
3.2. Intercambio de información relacionado a la seguridad marítima												
3.3. Solicitudes de requerimiento de información.	Conforme a requerimiento de Fuerzas Armadas a los cooperantes internacionales.											
4.1. Elaboración de un plan de capacitación y entrenamiento en coordinación con los cooperantes internacionales.	Acorde a lo que estipule los acuerdos bilaterales.											



ACTIVIDADES	MESES											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
4.2. Capacitación del personal de Fuerzas Armadas en materia de aplicación de la ley y seguridad.	Conforme a plan de capacitación anual y disponibilidad de recursos de la Entidad de Apoyo.											
4.3. Planificación anual de ejercicios combinados de seguridad marítima.												
4.4. Ejecución de ejercicios combinados de seguridad marítima y ayuda humanitaria.	Conforme a plan de ejercicios combinados anual y disponibilidad de recursos de la Armada y de los cooperantes internacionales.											
4.5. Ejecución de actividades de ayuda humanitaria por parte de los cooperantes internacionales.	Conforme a requerimiento de acciones de ayuda humanitaria por parte de los cooperantes internacionales.											
5.1. Programa de relevo de personal militar en la Región Insular.	Acorde a la programación anual de las Fuerzas Armadas para el relevo de personal.											
5.2. Acciones operativas del personal militar en ejercicio de sus funciones constitucionales y legales.	Ejecución permanente											
5.3. Refuerzo con personal y medios operativos en la Región Insular por temas de operaciones militares, apoyo a otras instituciones del Estado y policía marítima.	Acorde a la planificación anual de la Autoridad Marítima y requerimientos de personal militar para refuerzo de seguridad.											

7. Propuesta de desembolsos

Desembolso	Monto
Actividades a cargo del Ejecutor	Conforme presupuesto corriente aprobado y plan operativo anual.
Actividades a cargo de Cooperantes Internacionales.	Conforme a presupuesto corriente de las respectivas instituciones de los Cooperantes Internacionales en la ejecución de operaciones, capacitación, entrenamiento y actividades de desarrollo de capacidades en el marco de los acuerdos bilaterales y multilaterales suscritos con el Ecuador.

8. Arreglos de ejecución del proyecto

El Ministerio de Defensa Nacional en coordinación con los cooperantes internacionales y la Armada del Ecuador, establecerá protocolos para la implementación de los acuerdos bilaterales; y acorde al ámbito y alcance de estos acuerdos podrá establecer los siguientes procedimientos con los responsables y mecanismos de coordinación:

- Designación de personal naval que actuará como agente a bordo de buque de los cooperantes internacionales.
- Designación del punto de contacto principal y alterno quien será el encargado de la coordinación relacionada con el agente abordado para las comunicaciones relativas a solicitudes de verificación, abordaje, inspección, instrucciones sobre disposición y jurisdicción, solicitudes de asistencia especializada y notificación de resultados de acciones de cumplimiento de la ley.



- c) Procedimiento cuando un miembro de la Armada del Ecuador o una partida de abordaje de la Armada del Ecuador se encuentre a bordo de un buque de los cooperantes internacionales para ejercer la aplicación de la ley.
- d) Procedimiento cuando no haya un miembro de la Armada del Ecuador o una partida de abordaje de la Armada del Ecuador se encuentre a bordo de un buque de los cooperantes internacionales.
- e) Atención de solicitudes de los buques de la Armada, guardia costera y/o de Estado sin fines comerciales de los cooperantes internacionales para el ingreso a instalaciones portuarias del país.
- f) Procedimiento de buque de la Armada, guardia costera y/o de Estado sin fines comerciales con agente a bordo ecuatoriano, requiera ingresar a un fondeadero en la región insular. (se debe ajustar a resolución del CGREG).
- g) Procedimiento para aterrizaje y la permanencia temporal en aeropuertos autorizados ubicados en territorio nacional (reabastecimiento, mal clima, asistencia médica, etc.).
- h) Procedimiento para atender las solicitudes de asistencia técnica y cooperación en materia de aplicación de la ley.
- i) Procedimiento para autorizar el uso de la fuerza en los espacios marítimos jurisdiccionales de Ecuador, cuando no exista personal de una parte requerida a bordo de la unidad.
- j) Procedimiento cuando un agente de los cooperantes internacionales se embarque en un buque de la Armada del Ecuador.

En lo que se refiere a visitas de buques, entrenamiento, ejercicios, actividades humanitarias tales como respuestas a desastres naturales y provocados por el hombre, actividades de cooperación para abordar retos de seguridad compartidos, entre ellos, el tráfico ilícito, el terrorismo internacional y la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y otras actividades mutuamente acordadas; el procedimiento de coordinación será canalizado a través del Ministerio de Defensa Nacional y la misión diplomática del cooperante internacional; y se pondrá en conocimiento de las autoridades competentes, principalmente al Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos si alguna de estas actividades demandan la necesidad de ingresar en la RMG, a fin de cumplir los procedimientos que se establezcan en la respectiva resolución.

Para la ejecución del presente proyecto es necesario que sea aprobado por el CGREG mediante resolución, y posteriormente para poder aplicar a los beneficios por parte del Ministerio de Defensa, Fuerzas Armadas y con cada cooperante internacional, el Ministerio de Defensa presentará un informe técnico que evidencie la articulación con el proyecto y los beneficios a la seguridad integral de la región insular; con lo cual se someterá a aprobación del pleno del CGREG para que mediante resolución se extienda los beneficios solicitados.

9. Arreglos de monitoreo

Estrategia de seguimiento a la ejecución del proyecto

El monitoreo del proyecto lo ejecutará el Ministerio de Defensa con el soporte de COMACO y la DIRNEA, y se llevará a cabo a través de: (i) monitoreo y reporte de la gestión del proyecto y su implementación acorde al cronograma de ejecución planteado con periodicidad anual; y, (ii) misiones de monitoreo in situ.

En lo que refiere a las actividades de seguridad marítima, la DIRNEA, como unidad perteneciente a la Armada del Ecuador, organizará misiones de monitoreo in situ con el fin de dar seguimiento a los avances obtenidos.

Estrategia de evaluación de resultados de impacto del proyecto

La evaluación de resultados del proyecto se llevará a cabo a través de: (i) evaluación y reporte de los indicadores de resultados del proyecto.

El Ministerio de Defensa Nacional será quien supervisará estratégicamente que las actividades del proyecto se realicen y alcancen los resultados proyectados, por lo que tendrá acceso a un informe permanente trimestral sobre la valoración del progreso del proyecto, así como un informe semestral con el alcance de los indicadores de resultados del proyecto.

El detalle que recoge tanto la estrategia de seguimiento y evaluación del proyecto se presenta a continuación:

Actividad	Tipo	Periodicidad	Responsable
Monitoreo y reporte de la gestión del proyecto y su implementación	Seguimiento	Trimestral	Ministerio de Defensa Nacional – Armada del Ecuador. Soporte: COMACO -DIRNEA
Misiones de monitoreo in situ (ámbito de seguridad marítima).	Seguimiento	Anual	DIRNEA
Evaluación y reporte de los indicadores de resultados del proyecto	Evaluación	Semestral	Ministerio de Defensa Nacional. Soporte: COMACO - DIRNEA

10. Manejo de riesgos

10.1. Riesgos operacionales a los que puede enfrentar el proyecto

En el anexo A se describen los riesgos operacionales a los que puede enfrentarse el proyecto durante su ejecución. Como se puede visualizar éstos están relacionados directamente con las operaciones de interdicción, las mismas que contemplan la neutralización de actividades ilegales transnacionales, por lo cual no se puede descartar el uso de la violencia por parte de los presuntos delincuentes; sin embargo, los organismos encargados de hacer cumplir la ley tanto de los cooperantes internacionales



como la Policía Marítima del Ecuador tienen procedimientos operativos que deben cumplirse para minimizar los riesgos.

En lo que refiere a las operaciones militares y de apoyo a otras instituciones del Estado que ejecutan las Fuerzas Armadas en el marco de sus atribuciones constitucionales y legales; se cuentan con los procedimientos operativos que permiten minimizar los riesgos, respetando la normativa nacional en su accionar.

10.2. Riesgos sociales y ambientales a los que puede enfrentar el proyecto

En cuanto a los riesgos ambientales se visualiza que el ingreso de buques y aeronaves a la RMG podrían generar contaminación; sin embargo, se debe tener en cuenta que se contará con la información necesaria sobre su último periodo de limpieza de casco y de fumigación, así como de cumplimiento de convenios internacionales en el ámbito marítimo que permitan minimizar la probabilidad de este riesgo, previo al ingreso a la RMG.

En lo que refiere al aterrizaje de aeronaves en los aeropuertos de Galápagos, igualmente se verificarán la información pertinente a fumigaciones previas que se han ejecutado y se cumplan con las normas internacionales; tomando en consideración que la autorización previa la emitirá el Ministerio de Defensa Nacional en coordinación con la Autoridad Marítima, y que será en caso de requerimientos operacionales (reabastecimiento y/o emergencias).

Se tomará en cuenta para los procesos de fumigación de buques de guerra y/o de Estado sin fines comerciales de los países de los cooperantes internacionales y de las aeronaves, que ingresen en la RMG los productos utilizados se tomará de referencia los aprobados por las autoridades competentes.

11. Mecanismos de reclamaciones

Los mecanismos de reclamación en lo que corresponde a la ejecución de operaciones contra actividades transnacionales ilícitas; el proceso de reclamación se sujetará a lo que establece los acuerdos bilaterales y multilaterales suscritos entre el Ecuador y los cooperantes internacionales.

El Ministerio de Defensa Nacional es la autoridad de punto de enlace en caso de reclamaciones que se presenten, para lo cual el Presidente del CGREG comunicará oficialmente al MDN sobre un proceso de reclamo que se haya presentado; a su vez el MDN oficiará al punto de contacto de la misión diplomática del cooperante internacional, poniendo en conocimiento de la reclamación pertinente y solicitando se informe un punto de atención al proceso el mismo que se sujetará acorde a lo que determine el respectivo acuerdo bilateral suscrito entre las partes.

En caso de reclamaciones a los miembros de Fuerzas Armadas, este proceso se sujeta a la normativa nacional vigente.



12. Sostenibilidad

12.1. Desarrollo de capacidades

El presente proyecto contempla el desarrollo de capacidades que se circunscribe tanto a la capacitación, entrenamiento y ejercicios combinados; actividades que serán orientadas a la aplicación de la ley por parte de los cooperantes internacionales para los integrantes de la Entidad Ejecutora, en un programa que se ajustará acorde a las necesidades y la disponibilidad presupuestaria. Cabe indicar que el programa de capacitación y entrenamiento es estructurado para el personal de Fuerzas Armadas y de la Armada en el rol de Policía Marítima, que a su vez se desarrollará un proceso de transferencia de conocimiento con otro personal que se encuentran operando los medios operativos que se encuentran operando en la RMG.

Por otra parte, se debe indicar que la Autoridad Marítima tiene igualmente un programa de capacitación y entrenamiento tanto de oficiales como de tripulantes en la Escuela de Guardacostas; con lo cual se asegura que el personal que ejecuta acciones de Policía Marítima en los espacios marítimos jurisdiccionales, así como en la RMG y RMH, tengan las competencias técnicas para ejecutar este tipo de operaciones para neutralizar actividades transnacionales ilícitas. Se debe indicar que el proceso de transferencia de conocimiento igualmente se ejecuta a través de esta escuela, dado que el personal que ha sido capacitado es empleado como capacitador en este centro de capacitación.

12.2. Sostenibilidad ambiental

En cuanto a la sostenibilidad ambiental, se debe indicar que el empleo de medios operativos como buques de la Armada, de la guardia costera y/o de Estado sin fines comerciales, así como aeronaves, en cooperación de la Autoridad Marítima para la neutralización de actividades transnacionales ilícitas, en las cercanías y dentro de la RMG, su operación obedece a estándares internacionales en el marco de la protección del medio marino; y de igual forma en caso de necesidad operativa de ingresar a la RMG, estos medios cumplirán con la normativa pertinente y se informará por los canales a las autoridades competentes.

Por otra parte, se debe tomar en cuenta que existen restricciones por parte de buques de guerra de otro Estado a ser inspeccionados por situaciones de reserva de información, que se ampara en el derecho internacional; por lo cual se debe tomar en cuenta este particular en razón de los acuerdos bilaterales y multilaterales que se suscriban con el país, si contempla esta restricción.

12.3. Equidad de género

El Ministerio de Defensa Nacional conforme lo establece la Constitución y las Leyes, tiene su Política de Género de las Fuerzas Armadas del 2023, promulgada con Acuerdo Ministerial Nro. 424-2023, la misma que se aplica a las Fuerzas como unidades



dependientes del Ministerio. En este sentido, se aplican las políticas de género en las unidades militares acantonadas en la Región Insular, así como a bordo de los buques y aeronaves de la Armada del Ecuador.

El objetivo general de la política de género de Fuerzas Armadas busca impulsar la inclusión y la transversalización del enfoque de género al interior del sector Defensa, a través de la promoción de principios de equidad, igualdad de oportunidades y cero tolerancias frente a las violencias basadas en género; con el fin de eliminar las brechas en materia de igualdad y no discriminación y fortalecer la estructura institucional en Fuerzas Armadas. En esta política se definen igualmente objetivos específicos, principios y cuatro ejes de acción como son: 1) Prevención de violencia de género, 2) Participación del personal femenino en Fuerzas Armadas, 3) Protección integral de los derechos humanos, y, 4) Bienestar del personal.

En lo que respecta a las políticas de equidad de género en las unidades de los cooperantes internacionales, estas se sujetan a su propia normativa, debido a que los buques y aeronaves acorde al derecho internacional son una extraterritorialidad del Estado de bandera.

12.4. Sostenibilidad Financiera

Se debe tomar en consideración que las diferentes actividades que se ejecutan por parte de los cooperantes internacionales, se enmarcan en los acuerdos de cooperación que tienen como finalidad contribuir en la lucha contra las actividades transnacionales ilegales, así como entrenamiento, ejercicios, actividades humanitarias tales como respuestas a desastres naturales y provocados por el hombre, actividades de cooperación para abordar retos de seguridad compartidos, entre ellos, el tráfico ilícito, el terrorismo internacional y la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y otras actividades mutuamente acordadas. En este sentido, el beneficio es para el Ecuador y particularmente en este proyecto para la Región Insular, dado que esto permitirá crear un ambiente seguro en el cual se desarrollen las actividades económicas, y sobre todo se proyecte a la comunidad internacional una imagen de confianza que permita incrementar la visita de turistas.

En este contexto, el Ecuador como país recíproco a la ayuda que puedan entregar los cooperantes internacionales considerará en el acuerdo bilateral y multilateral que se suscriba las excepciones de pagos por servicios que presta el Estado en los diferentes puertos y aeropuertos del país, por tasas migratorias, entre otros.

De lo anteriormente expuesto, la sostenibilidad financiera del proyecto también se sujeta entorno a la aplicación de estas excepciones en el territorio nacional y que incluye la provincia de Galápagos, que el Estado ecuatoriano se comprometa a cumplir como parte de un acuerdo bilateral y multilateral. Por lo que, en el caso de Galápagos es necesario que el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos articule los mecanismos legales que permitan dar viabilidad a estos compromisos, tomando en cuenta los beneficios que estos acuerdos representan para la seguridad de la RMG y



RMH. Igualmente es necesario que este beneficio financiero se extienda al personal del Ministerio de Defensa y a los miembros de Fuerzas Armadas que ejecutarán permanentemente actividades relacionadas con este proyecto.

13. Beneficios solicitados al CGREG en el marco del proyecto.

Acorde al proyecto, para su implementación, particularmente con relación a los cooperantes internacionales, estos beneficios se sujetarán a los acuerdos bilaterales y multilaterales que hayan sido suscritos con el Ecuador y que, para efectivizarse deberán justificarse con base a este proyecto, pero con un informe técnico específico que haga referencia al acuerdo y los beneficios en seguridad que esto representa para la provincia de Galápagos. Entre estas excepciones en la Región Insular que podrían considerarse se encuentran las siguientes, sin considerarse esta una lista excluyente de otras actividades aquí no referidas:

- a) Permiso de transeúntes al personal que ingresa a la RMG y PNG, sin pago de las tasas respectivas.
- b) Permiso de ingreso de buques y aeronaves, sin pago de uso de espacio en fondeaderos (puertos) y aeropuertos.
- c) Excepción de inspecciones ambientales a buques y aeronaves de los cooperantes internacionales, para lo cual el control se base en una verificación documental de los requisitos.

De igual manera, de las excepciones listadas anteriormente se espera puedan ser aplicadas al personal del Ministerio de Defensa y de Fuerzas Armadas y sus medios operativos, puesto que se encuentran ejecutando sus funciones constitucionales y legales en beneficio de la provincia de Galápagos, siendo necesario igualmente se aplique un proceso simplificado de ingreso que permita canalizar los procesos operativos emergentes.

14. **Ámbito Jurídico**

Constitución de la República del Ecuador

El numeral 7 del artículo 3 dispone que entre los deberes primordiales del Estado está el de proteger el patrimonio natural y cultural del país.

El artículo 14 de la Constitución de la República del Ecuador, reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay*.

Los numerales 6 y 13 del artículo 83 declaran que son deberes y responsabilidades de las ecuatorianas y los ecuatorianos, sin perjuicio de otros previstos en la Constitución y Ley los de respetar los derechos de la naturaleza, preservar un ambiente sano y utilizar los recursos naturales de modo racional, sustentable y sostenible; así como, conservar



el patrimonio cultural y natural del país, y cuidar y mantener los bienes públicos; El artículo 258 consagra que la provincia de Galápagos tendrá un gobierno de régimen especial. Su planificación y desarrollo se organizará en función de un estricto apego a los principios de conservación del patrimonio natural del Estado y del buen vivir, de conformidad con lo que la ley determine.

El numeral 4 del artículo 397, establece que el Estado se compromete a asegurar la intangibilidad de las áreas naturales protegidas, de tal forma que se garanticen la conservación de la biodiversidad y el mantenimiento de las funciones ecológicas de los ecosistemas. El manejo y administración de las áreas naturales protegidas estará a cargo del Estado;

El artículo 158 establece “Las Fuerzas Armadas (...) son instituciones de protección de los derechos, libertades y garantías de los ciudadanos (...). Las Fuerzas Armadas tiene como misión fundamental la defensa de la soberanía y la integridad territorial”

Ley Orgánica del Régimen Especial de la Provincia de Galápagos

Artículo 16 establece que el Parque Nacional Galápagos y la Reserva Marina de Galápagos forman parte del Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP), y que el régimen jurídico administrativo de estas áreas protegidas es especial y se sujetará a lo previsto en la Constitución, la LOREG y normas vigentes sobre la material. Así mismo el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la provincia de Galápagos y la Autoridad Ambiental Nacional a través de la unidad administrativa desconcentrada a cargo de las áreas naturales protegidas de Galápagos mantendrán una estrecha coordinación para articular en forma apropiada, sus competencias y atribuciones Consejo de Gobierno del Régimen Especial

Artículo 4 establece el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de la provincia de Galápagos es una entidad de derecho público, con personalidad jurídica, patrimonio y recursos económicos propios, con autonomía técnica, administrativa y financiera, con domicilio en Puerto Baquerizo Moreno, cantón San Cristóbal, provincia de Galápagos. El Consejo de Gobierno es el ente encargado de la planificación, el manejo de los recursos, la organización de las actividades que se realicen en el territorio de la provincia de Galápagos y la coordinación interinstitucional con las instituciones del Estado, en el ámbito de sus competencias.

Declaratoria Unesco

El Parque Nacional Galápagos fue declarado Patrimonio Natural de la Humanidad el 8 de septiembre de 1978 por el Comité de Patrimonios de la Unesco, fue el primer sitio incluido en esta prestigiosa lista y uno de los pocos que cumple con los 4 criterios establecidos por la organización para recibir esta designación. Posteriormente, el 2 de diciembre de 2001, también se incluyó en la declaratoria a la Reserva Marina de Galápagos.



Los 4 criterios que pusieron al Parque Nacional Galápagos como patrimonio de la Humanidad son:

1. Contener fenómenos naturales superlativos o áreas de excepcional belleza natural e importancia estética.
2. Ser uno de los ejemplos representativos de importantes etapas de la historia de la tierra, incluyendo testimonios de la vida, procesos geológicos creadores de formas geológicas o características geomórficas o fisiográficas significativas.
3. Ser uno de los ejemplos eminentes de procesos ecológicos y biológicos en el curso de la evolución de los ecosistemas.
4. Contener los hábitats naturales más representativos y más importantes para la conservación de la biodiversidad, incluyendo aquellos que contienen especies amenazadas de destacado valor universal desde el punto de vista de la ciencia y el conservacionismo.

Ley Orgánica de la Defensa Nacional

El artículo 2 determina que la misión de las Fuerzas Armadas es: “a) Conservar la soberanía nacional; b) Defender la integridad, la unidad e independencia del Estado (...)”

El artículo 8 establece que “El Ministerio de Defensa Nacional, es el órgano político, estratégico y administrativo de la defensa nacional”

Ley Orgánica de Navegación, Gestión Seguridad y Protección Marítima Y Fluvial en los Espacios Acuáticos

El artículo 6 establece el Sistema de Organización Marítima Nacional mismo que se define como “(...) 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 acorde a la Constitución, los convenios internacionales y leyes nacionales, a través de las distintas instituciones de la administración pública.”

El artículo 7 establece que el Sistema de Organización Marítima Nacional “(...) está conformado por las entidades de la administración pública, cuyas competencias se encuentran vinculadas a las distintas actividades que se desarrollan en el ámbito de aplicación de la presente Ley; 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 Autoridad de la Defensa Nacional, es el ente rector de las políticas públicas en materia marítima nacional.”

El artículo 9 establece que “La Fuerza Naval del Ecuador es la Autoridad Marítima Nacional, que ejerce sus competencias institucionales en los espacios acuáticos



nacionales, dentro del Sistema de Organización Marítima Nacional.”, y entre sus atribuciones señala la de ejercer las atribuciones como Estado ribereño, Estado rector de puerto y Estado de abanderamiento con el fin de garantizar la soberanía nacional y precautelar la integridad de los espacios acuáticos nacionales, así como velar por la seguridad de las actividades marítimas.

El artículo 10 determina que la 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 Naval, la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos con sus Direcciones Regionales de Espacios Acuáticos, las Capitanías de Puerto, así como el Comando de Guardacostas.”, y entre sus atribuciones señala la de ejercer el control de la seguridad del transporte marítimo y de los espacios acuáticos, salvaguardar la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación, control de la contaminación del ambiente marino y la prevención y neutralización de los actos ilícitos en los espacios acuáticos.

Ley Orgánica para el Control del Espacio Aéreo Nacional

En su artículo 19 determina que “En aplicación de la presente ley, corresponde al Ministerio de Defensa Nacional a través de la Fuerza Aérea Ecuatoriana ejercer la Autoridad Nacional de Defensa de la soberanía y la integridad del espacio aéreo en el territorio continental, insular y marítimo; así como el monitoreo del mismo, de acuerdo con lo dispuesto en la Constitución de la República del Ecuador, la normativa nacional y los instrumentos jurídicos internacionales de los cuales el Ecuador es parte.

El Ministerio de Defensa Nacional a través de la Fuerza Aérea Ecuatoriana tendrá como responsabilidad en el ámbito de la presente ley, la defensa de la soberanía y la integridad territorial del espacio suprayacente continental, insular y marítimo, para prevenir y controlar actividades ilícitas que se cometan en estos espacios, en coordinación de las instituciones encargadas de la seguridad integral del Estado (...).”

Ley de Seguridad Pública y del Estado

El artículo 11 establece que “Los órganos ejecutores del Sistema de Seguridad Pública y del Estado estarán a cargo de las acciones de defensa; seguridad ciudadana, protección interna y orden público; prevención; gestión integral de riesgos; y, gestión penitenciaria, conforme lo siguiente:

Ente rector de la defensa nacional, ente rector de la política exterior y Fuerzas Armadas.- La defensa de la soberanía del Estado y la integridad territorial tendrá como entes rectores al ministerio rector de la defensa nacional y al ministerio rector de la política exterior 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.



El ministerio rector de la política exterior, previo acuerdo con el ministerio rector de la política de defensa nacional coordinará la cooperación, intercambio de información y operaciones militares combinadas con otros países, conforme a los instrumentos internacionales y la ley de la materia, en el marco del respeto a la soberanía nacional, a los derechos de las personas, comunidades, pueblos, nacionalidades y colectivos definidos en la Constitución y en la ley.

La defensa de la soberanía e integridad territorial incluirá acciones para recuperar o mantener la soberanía en aquellas zonas en las que por condiciones extraordinarias de seguridad el Estado ha disminuido la capacidad de ejercer sus atribuciones, lo cual incluye acciones para prevenir y erradicar la actividad de organizaciones criminales transnacionales en el territorio nacional debidamente coordinadas con las instituciones competentes y de conformidad con la Constitución y la ley.”

Ley Orgánica del Servicio Exterior

El artículo 1 define que el Servicio Exterior tiene a su cargo cumplir la gestión internacional del Estado, conforme a la Constitución Política de la República, a las leyes y al derecho internacional; y que este servicio está bajo la inmediata dirección del Ministro de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana.

El artículo 4 indica que entre las atribuciones del Ministerio de Exteriores y Movilidad Humana se encuentra “La defensa, en el orden diplomático, de la personalidad, soberanía, independencia e integridad territorial del Estado Ecuatoriano, y la vigilancia y protección de su dignidad, respeto y prestigio”; “Las relaciones que mantiene el Ecuador con otros Estados”; y, “Los tratados y demás instrumentos internacionales (...)”.

15. Anexo.

Anexo A: Matriz de riesgos.

ANEXO A

MATRIZ DE RIESGOS OPERATIVOS DEL PROYECTO

Descripción del riesgo	Consecuencias que podría traer al proyecto	Calificación del riesgo		Acción de mitigación	Responsable de la acción
		Probabilidad	Impacto		
Producto 1: Diseño e implementación de un programa de operaciones marítimas combinadas en cercanías de la RMG y RMH entre la Autoridad Marítima en la región Insular y los cooperantes internacionales en materia de aplicación de la ley, para prevenir, identificar, combatir, impedir e interceptar las actividades marítimas transnacionales ilícitas.					
Acciones violentas de delincuentes durante las interdicciones marítimas.	Heridas graves o fatales al personal de las patrullas de interdicción.	B	A	Cumplir procedimientos de interdicción. Calificar el riesgo de la interdicción y tomar medidas de mitigación.	Patrulla de interdicción. (DIRNEA)
Fallas en la cadena de custodia de personal y material aprehendido.	Pruebas de delitos no sean aceptadas.	M	M	Verificación de los protocolos de cadena de custodia. Policía Marítima se embarca en unidades de cooperantes internacionales para ejecutar aprehensión.	Unidad / agente aprehensor. DIRNEA.
Vulneración a los derechos de los aprehendidos.	Demandas por vulneración a derechos.	M	M	Policía Marítima se embarca en unidades de cooperantes internacionales para ejecutar la aprehensión.	Agente aprehensor. DIRNEA.
Emergencia aborde de unidades de cooperantes internacionales.	Heridas graves o fatales frente a eventos de emergencias.	B	A	Inducción en procedimientos de emergencias al personal que se embarca.	Comandante de la unidad a flote donde se embarca el personal de DIRNEA.

Descripción del riesgo	Consecuencias que podría traer al proyecto	Calificación del riesgo		Acción de mitigación	Responsable de la acción
		Probabilidad	Impacto		
Demoras en la ejecución del programa de operaciones marítimas combinadas.	Incremento de actividades ilícitas.	B	M	Plan de mejoras en procedimientos de aprobación.	Ejecutor y Entidad de Apoyo.
Producto 2: Diseño e implementación de un programa de operaciones de exploración aeromarítima en apoyo a las operaciones marítimas combinadas en la RMG y RMH entre la Autoridad Marítima en la región Insular y las autoridades del orden de los cooperantes internacionales.					
Suspensión de vuelos de exploración aeromarítima por reporte de aeronave.	Falta de información del escenario marítimo.	B	M	Cumplimiento del plan de mantenimiento de las aeronaves.	Operador de la aeronave.
Fallas en la transmisión de contactos sospechosos.	No localización de contacto sospechoso.	B	M	Cumplimiento del plan de mantenimiento de equipos de comunicaciones y transmisión de datos.	Operador de la aeronave.
Producto 3: Diseño e implementación de un programa de intercambio de información relacionado con la seguridad marítima.					
Fuga de información de interés sobre actividades sospechosas.	Operaciones de interdicción fallidas.	M	M	Cumplimiento de protocolos de confianza.	Agencias de análisis de información Armada y cooperantes internacionales.
Producto 4: Diseño e implementación de un plan de apoyo al desarrollo de capacidades a la Autoridad Marítima Insular en materia de aplicación de la ley, seguridad y ejercicios combinados de seguridad marítima.					
Personal capacitado no es asignado a operar en la RMG.	Fallas en procedimientos de aplicación de la ley en operaciones de interdicción marítima.	M	B	Programa de transferencia de conocimiento del personal capacitado.	DIRNEA.
Producto 5: Programa del sector defensa para incrementar la seguridad integral en la región Insular.					
Este producto se circunscribe a las funciones constitucionales y legales que tienen las Fuerzas Armadas, para lo cual tienen su propia evaluación de riesgos operacionales, así como los procedimientos operativos que permiten gestionar estos riesgos.					

MATRIZ DE RIESGOS AMBIENTALES Y SOCIALES

Descripción del riesgo	Consecuencias que podría traer al proyecto	Calificación del riesgo		Acción de mitigación	Responsable de la acción
		Probabilidad	Impacto		
Producto 1: e implementación de un programa de operaciones marítimas combinadas en cercanías de la RMG y RMH entre la Autoridad Marítima en la región Insular y los cooperantes internacionales en materia de aplicación de la ley, para prevenir, identificar, combatir, impedir e interceptar las actividades marítimas transnacionales ilícitas					
Contaminación ambiental por buques que ingresan a la RMG.	Afectación al ecosistema	B	A	Verificación de protocolos de ingreso, con información de inspecciones por parte del país de procedencia. Autorización del MDN.	DIRNEA-MDN
Producto 2: Diseño e implementación de un programa de operaciones de exploración aeromarítima en apoyo a las operaciones marítimas combinadas en la RMG y RMH entre la Autoridad Marítima en la región Insular y las autoridades del orden de los cooperantes internacionales.					
Contaminación ambiental por aeronaves de cooperantes internacionales que ingresan a los aeropuertos de Galápagos.	Afectación al ecosistema	B	M	Protocolos de ingreso con información de inspecciones y fumigaciones previas. Autorización MDN.	DIRNEA-MDN
Afectaciones a infraestructura cercana durante aterrizaje y despegue de aeronaves de cooperantes internacionales.	Afectación a infraestructura civil.	B	B	Procedimiento de reclamaciones. Seguros por daños a terceros.	Operador aeronaves de cooperantes internacionales.