



**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA EMPRESARIAL DE
GUAYAQUIL**

**Facultad Modalidad Semipresencial
Ingeniería Comercial mención Finanzas y Auditoría**

TEMA:

**Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la
Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos**

AUTOR:

Miriam Magally Martínez Sánchez

DICIEMBRE – 2015

GUAYAQUIL - ECUADOR

DEDICATORIA

Dedico este trabajo de tesis, principalmente a Dios quien es el que me da la fortaleza para luchar cada día, porque es el pilar fundamental de mi vida quien me da la fuerza, y sabiduría para alcanzar los objetivos y metas que me he propuesto alcanzar; por darme la paciencia y aceptar las pruebas que pone en mi vida; por darme la linda familia.

Dedico este logro a mis padres, porque con sus enseñanzas amor y muestras de superación han sabido guiarme por el camino del bien; porque me han enseñado a luchar por mis metas; porque gracias a ellos he comprendido que la superación es lo más importante para una persona y que la dedicación y el tiempo que se brinda a los mismos son la fuerza que ayuda a alcanzarlos.

Así mismo dedico este trabajo a mi amado esposo David, el mismo que con su amor paciencia y dedicación me ha apoyado en cada uno de los pasos que doy, porque siempre me ha inculcado la perseverancia para alcanzar los objetivos propuestos por que cuando pensaba que no podía más él estaba hay alentándome para continuar mis estudios universitarios; porque con su amor a sabido cuidar a mis hijos Luis David y Saskia Anahí; mientras cursé mis estudios, lo que me permitió alcanzar mi crecimiento profesional.

AGRADECIMIENTOS

Un especial agradecimiento a la Armada del Ecuador, a las personas que colaboraron conmigo: Oficiales, Tripulantes y Servidores Públicos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, por su paciencia y comprensión por brindarme todas las facilidades para el desarrollo de mi tesis de grado, gracias por los momentos que interrumpí sus labores diarias y por el apoyo brindado día a día para alcanzar el desarrollo de mi tesis de grado.

Debo agradecer principalmente a mi tutor de tesis Ing. Damián Zavala, quien dejando de realizar sus labores diarias me supo guiar y brindar sus conocimientos a través de su experiencia laboral y académica quien con sus críticas constructivas me ayudo a lograr el termino de mi tesis de grado para así poder obtener mi título profesional.

ABSTRACT

Since 2005, at the institutional level, it began to make strenuous efforts to implement a process-based management; however, due to lack of management and technical capacity and resources, other state institutions to fully assume the powers and responsibilities that were delivered with the Executive Decree No. 1087, dated March 7, 2012, and then withdrawal enacted by Executive Decree No. 723, dated July 9, 2015, the National Directorate of Aquatic Spaces is the urgent need to reformulate its mission, vision, powers, responsibilities, products and services under the scheme an internal audit of its substantive processes, so that it can effectively consolidate management by processes inside.

This study focuses on solving the existing problems in the implementation of essential processes of the National Directorate of Aquatic Spaces, through the identification of potential problems, identifying the specific changes required, the clear definition of what to be achieved and appropriate structuring through an internal audit, in order to permit the achievement of its objectives and achieve compliance with the institutional vision, efficiently and effectively.

In Chapter I, generalities are presented as: brief historical overview, definition of the organization, mission, attributions and responsibilities, and products and services. Also present: the problem of the institution and its analysis, the problem statement, the theoretical and conceptual framework to reach to establish the general and specific objectives of the study.

In Chapter II, legal framework and powers of the National Directorate of Aquatic Spaces, as National Maritime Authority, and the situational analysis focused on the four areas in

which it operates is presented: Navigational safety, control of illicit activities, maritime and port security, coastal and marine prevention and environmental control; in addition to the current situation regarding maritime telecommunications, and education, training, development and specialization of the Seafarers and personnel on fishing vessels. Structural analysis of the institution derived from situational analysis, to determine their strengths, weaknesses, opportunities and threats, and corresponding SWOT Matrix also present.

In Chapter III, the strategic direction of the institution is defined, for which the following steps were taken: redefinition of its mission, statement of its fundamental values, development of Internal Audit of the essential processes in accordance with IMO regulations and other instruments applicable in the maritime field, managing to draw conclusions from the identification of aspects to be improved, and later make its vision, then move to the transformation of its mission to specific performance targets based on the SWOT analysis, and finally, to present strategies that will achieve specific objectives, which will reduce the execution times of the substantive processes and costs, and substantially increase efficiency and effectiveness in the achievement of the institutional objectives, as well as the degree of customer satisfaction, with the resulting institutional benefit.

Keywords:

Water Areas/Internal Audit/Maritime Authority/International Maritime Organization

RESUMEN EJECUTIVO

La Armada del Ecuador, a lo largo de los últimos 15 años, ha venido realizando importantes esfuerzos para implementar la gestión por procesos en toda la organización; a pesar de esto, y especialmente debido a la falta de una adecuada preparación para el cambio y de la falta de capacidad técnica y de medios de otras instituciones del Estado para asumir plenamente las atribuciones y responsabilidades que fueron entregadas con el Decreto Ejecutivo No. 1087, de fecha 07 de marzo de 2012, y su posterior derogación promulgado mediante Decreto Ejecutivo No. 723, de fecha 09 de julio de 2015, la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos se ve en la necesidad imperiosa de reformular su misión, visión, atribuciones, responsabilidades, productos y servicios, bajo el esquema de una Auditoría Interna a sus procesos sustantivos, de tal manera que pueda identificar las áreas en las que se requiere mejorar, así como también proponer estas mejoras.

La situación problemática radica fundamentalmente en la forma en que se ejecutan los procesos sustantivos en la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos; en este sentido, es necesario definir, sobre la base de sus fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, las áreas en las que se requiere mejorar, a fin de alcanzar la provisión de los productos y servicios que demanda la sociedad, la Armada del Ecuador y el país, en forma eficiente y efectiva.

En el Capítulo I, se presentan generalidades como: breve síntesis histórica, definición de la organización, misión, atribuciones y responsabilidades, y productos y servicios. También se presentan: la problemática de la institución y su análisis, el planteamiento del problema,

el marco teórico y conceptual, para llegar a establecer los objetivos generales y específicos de la investigación.

En el Capítulo II, se presenta el marco legal y competencias de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, como Autoridad Marítima Nacional, así como el diagnóstico situacional enfocado en los cuatro ámbitos en los que actúa: seguridad de la navegación, control de las actividades ilícitas, protección marítima y portuaria, y prevención y control ambiental marino costero; además de la situación actual respecto a las telecomunicaciones marítimas, y la formación, entrenamiento, perfeccionamiento y especialización de la Gente de Mar y personal de los buques pesqueros. También se presente el análisis estructural de la institución derivado del diagnóstico situacional, a fin de determinar sus fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, y su correspondiente Matriz FODA.

En el Capítulo III, se define el direccionamiento estratégico de la institución, para lo cual se siguieron los siguientes pasos: redefinición de su misión, declaración de sus valores fundamentales, desarrollo de la Auditoría Interna a los procesos sustantivos conforme a las regulaciones de la OMI y demás instrumentos aplicables en el ámbito marítimo, logrando establecer conclusiones a partir de la identificación de los aspectos a ser mejorados, para posteriormente formular su visión, luego pasar a la transformación de su misión en objetivos específicos de resultados sobre la base del análisis FODA, y finalmente, presentar las estrategias que permitirán alcanzar los objetivos específicos planteados.

Palabras claves: Espacios Acuáticos/Auditoría Interna/Auditoría Marítima/Organización Marítima Internacional

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA EMPRESARIAL DE GUAYAQUIL

CARRERA DE INGENIERÍA COMERCIAL

MENCION FINANZAS Y AUDITORIA

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, Miriam Magally Martínez Sánchez

DECLARO QUE:

La tesis de grado titulada “Auditoria Interna a los procesos sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos” ha sido desarrollada con base a una investigación exhaustiva y haciendo referencia a los respectivos autores a través de citas, así mismo me responsabilizo del contenido veracidad de este trabajo de investigación así como de sus conclusiones y recomendaciones.

Guayaquil, 18 de diciembre del 2015

Miriam Magally Martínez Sánchez

1 Contenido

| | |
|---|------|
| DEDICATORIA | II |
| AGRADECIMIENTOS | III |
| ABSTRACT | IV |
| RESUMEN EJECUTIVO..... | VI |
| DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD..... | VIII |
| INTRODUCCIÓN..... | 1 |
| CAPÍTULO I..... | 2 |
| 1 GENERALIDADES | 2 |
| 1.1 LA INSTITUCIÓN: BREVE SÍNTESIS HISTÓRICA | 2 |
| 1.2 LA INSTITUCIÓN: DEFINICIÓN, PRODUCTOS Y SERVICIOS..... | 4 |
| 1.3 PROBLEMÁTICA DE LA INSTITUCIÓN | 8 |
| 1.3.1 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN PROBLEMÁTICA | 9 |
| 1.3.2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA | 9 |
| 1.4 OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN..... | 12 |
| 1.4.1 OBJETIVO GENERAL:..... | 12 |
| 1.4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS: | 13 |
| CAPÍTULO II..... | 14 |
| 2 DIAGNÓSTICO SITUACIONAL | 14 |
| 2.1 MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL | 14 |
| 2.2 MARCO LEGAL Y COMPETENCIAS DE LA DIRNEA | 14 |
| 2.3 DIAGNÓSTICO DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS | 15 |
| 2.3.1 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL EN EL ÁMBITO DE SEGURIDAD | |
| DE LA NAVEGACIÓN | 15 |
| 2.3.2 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL EN EL ÁMBITO DE CONTROL DE | |
| LAS ACTIVIDADES ILICITAS | 16 |
| 2.3.3 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL EN EL ÁMBITO DE PROTECCIÓN | |
| MARÍTIMA Y PORTUARIA:..... | 16 |
| 2.3.4 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL EN EL ÁMBITO DE LA | |
| PREVENCIÓN Y CONTROL AMBIENTAL MARINO COSTERO..... | 17 |

| | | |
|--------------------|--|----|
| 2.3.5 | ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL EN EL ÁMBITO DE LAS TELECOMUNICACIONES MARÍTIMAS..... | 19 |
| 2.3.6 | ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL EN EL ÁMBITO DE ACTIVIDADES ILÍCITAS..... | 24 |
| 2.3.7 | ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL EN EL ÁMBITO DE LA FORMACIÓN, ENTRENAMIENTO, PERFECCIONAMIENTO Y ESPECIALIZACIÓN DE LA GENTE DE MAR Y PERSONAL DE LOS BUQUES PESQUEROS | 26 |
| 2.4 | ANÁLISIS ESTRUCTURAL AL DIAGNÓSTICO DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS..... | 28 |
| CAPÍTULO III | | 30 |
| 3. | AUDITORÍA INTERNA Y DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO | 30 |
| 3.3 | LINEAMIENTOS GENERALES | 30 |
| 3.4 | DECLARACIÓN DE LA MISIÓN DE LA ORGANIZACIÓN..... | 30 |
| 3.5 | DECLARACIÓN DE VALORES FUNDAMENTALES | 31 |
| 3.6 | DETERMINACIÓN DE FORTALEZAS, OPORTUNIDADES, DEBILIDADES Y AMENAZAS | 33 |
| 3.6.1 | FORTALEZAS..... | 33 |
| 3.6.2 | OPORTUNIDADES..... | 34 |
| 3.6.3 | DEBILIDADES..... | 34 |
| 3.6.4 | AMENAZAS | 34 |
| 3.7 | DESARROLLO DE LA AUDITORÍA INTERNA..... | 36 |
| 3.7.1 | SINOPSIS | 36 |
| 3.8 | ANTECEDENTES | 37 |
| 3.8.1 | MIEMBROS DEL EQUIPO AUDITOR..... | 38 |
| 3.8.2 | FUNCIONARIOS DE LA DIRNEA RESPONSABLES DE LOS PROCESOS SUSTANTIVOS..... | 38 |
| 3.9 | METODOLOGÍA UTILIZADA EN LA AUDITORÍA..... | 39 |
| 3.9.1 | VISIÓN DE CONJUNTO Y ACTIVIDADES MARÍTIMAS GENERALES DEL ESTADO..... | 40 |
| 3.9.2 | ACTIVIDADES EN CALIDAD DE ESTADO DE ABANDERAMIENTO | 44 |
| 3.9.3 | INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES MARÍTIMOS | 49 |
| 3.9.4 | ACTIVIDADES EN CALIDAD DE ESTADO RECTOR DEL PUERTO | 51 |
| 3.9.5 | ACTIVIDADES EN CALIDAD DE ESTADO RIBEREÑO | 52 |
| 3.10 | CONCLUSIONES DE LA AUDITORÍA INTERNA..... | 54 |

| | | |
|--------------------------------------|--|----|
| 3.10.1 | ASPECTOS EN LOS QUE SE HA EVOLUCIONADO POSITIVAMENTE | 54 |
| 3.10.2 | ASPECTOS EN LOS QUE ES NECESARIO MEJORAR..... | 55 |
| 3.11 | DECLARACIÓN DE LA VISIÓN CORPORATIVA | 58 |
| 3.12 | DEFINICIÓN DE OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE LA ORGANIZACIÓN | 58 |
| 3.12.1 | ORIENTACIONES SECTORIALES | 60 |
| 3.12.2 | OBJETIVOS ESTRATÉGICOS SECTORIALES, PROGRAMAS, PROYECTOS Y ACCIONES ESTRATÉGICAS | 62 |
| CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES | | 65 |
| CONCLUSIONES..... | | 65 |
| RECOMENDACIONES..... | | 66 |
| BIBLIOGRAFIA | | 67 |
| REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS | | 67 |

ANEXOS

Anexo No 1

ESQUEMA ANALÍTICO DE LA SITUACIÓN PROBLEMÁTICA.....71

Anexo No 2

COMPETENCIAS EN CONFLICTO CON OTRAS INSTITUCIONES DEL ESTADO.76

Anexo No 3

MARCO LEGAL PARA ACTUACIÓN DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS.....78

Anexo No 4

ANÁLISIS DE LAS VARIABLES DE CAMBIO EN EL EJE DE SALVAGUARDA DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR.....84

Anexo No 5

OMI_MARCO Y PROCEDIMIENTO PARA AUDITORÍAS_RESOLUCIÓN A974(24).....88

Anexo No 6

OMI_CÓDIGO IIO_RESOLUCIÓN A1054(27).....89

Anexo No 7

PROGRAMA DE CAPACITACIÓN MODELO OMI PARA AUDITORÍA INTERNA.....90

Anexo No 8

PLAN DE AUDITORÍA.....92

CUADROS

Cuadro No 1

MISIÓN DE LA ORGANIZACIÓN.....34

Cuadro No 2

MATRIZ AXIOLÓGICA.....35

Cuadro No 3

VALORES
FUNDAMENTALES.....36

Cuadro No 4

VISIÓN DE LA ORGANIZACIÓN.....59

GRÁFICOS

Gráfico No 1

ESTRUCTURA ORGÁNICA INTERNA DE LA DIRNEA.....6

Gráfico No 2

ORGANIGRAMA ESTRUCTURAL EXTERNO DE LA DIRNEA.....7

Gráfico No 3

ORGANIGRAMA DE CAUSA Y EFECTO.....11

Gráfico No 4

IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES EN EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL..... 17

Gráfico No 5

ESTADÍSTICA DE PÉRDIDAS TOTALES DE BUQUES DE 100 GT Y
PÉRDIDAS DE VIDAS.....20

Gráfico No 6

ESTADÍSTICA DE SINIESTROS EN EL ÁREA MARÍTIMA CONTINENTAL
DEL ECUADOR AÑO 2013-2014.....22

Gráfico No 7

SINIESTROS DE EMBARCACIONES POR TIPOS QUE HAN ORIGINADO
LA ACTIVACIÓN DEL PLAN SAR EN EL ÁREA MARÍTIMA
CONTINENTAL DEL ECUADOR AÑO 2013-2014.....23

Gráfico No 8

ACTIVIDADES ILÍCITAS EN LOS ESPACIOS ACUÁTICOS DEL ECUADOR

AÑO 2005-2015.....25

Gráfico No 9

EJES DEL ACCIONAR DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL.....28

Gráfico No 10

DETERMINACIÓN DE VARIABLES DE ENLACE.....29

Gráfico No 11

MATRIZ FODA.....36

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

INTRODUCCIÓN

La Constitución del Ecuador en su artículo 158, establece que “las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional son instituciones de protección de los derechos, libertades y garantías de los ciudadanos; y que, las Fuerzas Armadas tienen como misión fundamental la defensa de la soberanía y la integridad territorial”. (Constitucion de la Republica del Ecuador , 2008, pág. 91)

La Armada del Ecuador cumple funciones de Policía Marítima, resguardo de la soberanía nacional, control de la seguridad de la navegación, combate a las actividades ilícitas en los espacios acuáticos, y otras funciones en complementariedad con la Policía Nacional y demás entidades del Estado, según lo dispuestos en los diferentes cuerpos legales, entre éstos el Código de Policía Marítima, por lo que se ha evidenciado que ciertas atribuciones han quedado en un limbo jurídico en el que ninguna de las instituciones aludidas ha ejercido plenamente las atribuciones encomendadas; por lo que, para aclarar esta situación, se promulga el Decreto Ejecutivo No. 723 con fecha 09-JUL-2015, estableciendo las atribuciones, funciones, delegaciones y competencias de Autoridad de Policía Marítima, a la Armada del Ecuador a través de Ministerio de Defensa Nacional. (http://www.dirnea.org/data/DECRETO_EJEC_723.pdf, 2015)

La situación problemática radica fundamentalmente en la forma en que se ejecutan los procesos sustantivos en la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos; en este sentido, es necesario definir, sobre la base de sus fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, las áreas en las que se requiere mejorar, a fin de alcanzar la provisión de los productos y servicios que demanda la sociedad, la Armada del Ecuador y el país, en forma eficiente y efectiva.

CAPÍTULO I

1 GENERALIDADES

1.1 LA INSTITUCIÓN: BREVE SÍNTESIS HISTÓRICA

Mediante Decreto No. 116 del 25 de Enero de 1951, publicado en el Registro Oficial No. 735 del 9 de Febrero de 1951 se crea la Inspección de la Marina Mercante, que constituye el primer órgano representativo como Autoridad Marítima Nacional.

Posteriormente, se promulga el Reglamento de Trámites en la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral y Capitanías de Puerto de la República, publicado en el Decreto Ejecutivo No. 2145 del 17 de Diciembre de 1959, mediante el cual se le otorga atribuciones y competencias para el control de las naves, personal mercante y las zonas de playas y bahías.

En el Código de Policía Marítima, publicado en el Registro Oficial No. 1212 del 20 de agosto de 1960 y sus reformas, se establecen las obligaciones, atribuciones y competencias a las autoridades marítimas para el control de las naves, la navegación, el personal de la Marina Mercante Nacional y el control y prevención de la contaminación de las costas y aguas nacionales producida por hidrocarburos, playas y bahías.

En la Ley General del Transporte Marítimo y Fluvial, expedida el 21 de Enero de 1972, y publicada en el Registro Oficial No. 406 del 01 de febrero de 1972, se dispone que la Dirección

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

de la Marina Mercante y del Litoral, se encargue de la aplicación de las normas internacionales o tratados de los que el Ecuador sea signatario, control del transporte y tráfico marítimo, de las naves y del personal de la Marina Mercante; y con la Ley General de Puertos, publicada en el Registro Oficial No. 67 del 15 de Abril de 1976, se dispone el control de las Autoridades Portuarias y Terminales Privados.

Con el Decreto Ejecutivo No. 8 del 15 de Enero del 2007, publicado en el Registro Oficial No. 18 del 8 de Febrero del 2007, se crea el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y se dispone que la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral (DIGMER) se subordine a la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

El Decreto Ejecutivo No.1111 del 27 de Mayo del 2008, publicado en Registro Oficial No. 358 del 12 de Junio del 2008, dispone la creación de la **DIRECCION NACIONAL DE LOS ESPACIOS ACUATICOS (DIRNEA)**, y le designa como Autoridad Marítima Nacional. El Art. 3 describe sus competencias, atribuciones y funciones, entre las cuales está el control, orientación y mantenimiento de las Capitanías de Puerto, Cuerpo de Guardacostas, Secretaría Ejecutiva de Protección Marítima y Escuela de Marina Mercante Nacional; y dispone que la Subsecretaría de Puertos asuma las funciones y atribuciones como Autoridad Portuaria Nacional y de Transporte Marítimo y Fluvial.

En cumplimiento a lo dispuesto en el Art. 4 del Decreto Ejecutivo No. 1111, el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, con Resolución No. 021/08 del 4 de Noviembre del 2008, publicada en el Registro Oficial No. 478 del 01 de Diciembre del 2008, dispone que la

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

DIRNEA asuma las funciones y atribuciones que eran ejercidas por la DIGMER como Autoridad Marítima Nacional.

Con el Decreto Ejecutivo No. 1087, de fecha 07 de marzo de 2012, y su posterior derogación promulgado mediante Decreto Ejecutivo No. 723, de fecha 09 de julio de 2015, la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos se ve en la necesidad imperiosa de reformular su misión, visión, atribuciones, responsabilidades, productos y servicios, bajo el esquema de una auditoría interna a sus procesos sustantivos. (http://181.211.128.167/data/DECRETO_EJEC_723.pdf, 2015)

1.2 LA INSTITUCIÓN: DEFINICIÓN, PRODUCTOS Y SERVICIOS

El Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Armada del Ecuador, de fecha 30 de enero 2015, aprobado por el señor Comandante General de Marina, detalla la misión, atribuciones y responsabilidades, y productos y servicios de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, en los siguientes términos:

Unidad Responsable: Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos.

Misión: Gestionar la seguridad integral de los espacios acuáticos, mediante la planificación de operaciones de control de las actividades marítimas y fluviales, seguridad en la navegación, seguridad de la vida humana en el mar y colaborar en el control del medio ambiente marino costero; a fin de contribuir a la defensa de la soberanía y la integridad territorial; y, con su contingente apoyar al desarrollo nacional y la seguridad pública y del Estado. (<http://181.211.128.167/la-institucion/mision.html>, 2014)

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

Atribuciones y Responsabilidades:

- a) Planificar y ejecutar las operaciones para la seguridad integral de los espacios acuáticos en el ámbito de la autoridad de policía marítima;
- b) Actualizar las normas internas y manuales doctrinarios para la seguridad integral de los espacios acuáticos;
- c) Coordinar el mantenimiento y recuperación de las unidades de capitanías y unidades guardacostas;
- d) Brindar asesoramiento técnico a los entes del Estado, cuando sea requerido;
- e) Colaborar con la capacitación en la escuela de formación de Marineros Mercantes;
- f) Coordinar y supervisar el funcionamiento de la formación y perfeccionamiento del personal Marino Mercante bajo las directrices institucionales;
- g) Ejercer el control, orientación y mantenimiento de las Capitanías de Puerto y Comando de Guardacostas;
- h) Supervisar la ejecución de las operaciones de búsqueda y rescate en los espacios acuáticos;
- i) Brindar y controlar el servicio móvil marítimo y emitir licencias de estación de radio;
- j) Administrar el Sistema de Tráfico Marítimo (SITRAME) y el Sistema Integral de Gestión Marítima y Portuaria (SIGMAP);

Productos:

- a) Plan de seguridad de los espacios acuáticos en el área de su competencia.
- b) Operaciones de policía marítima.
- c) Normas internas y manuales doctrinarios actualizados.
- d) Cartas de Instrucción / Ordenes de movimiento / Operación.

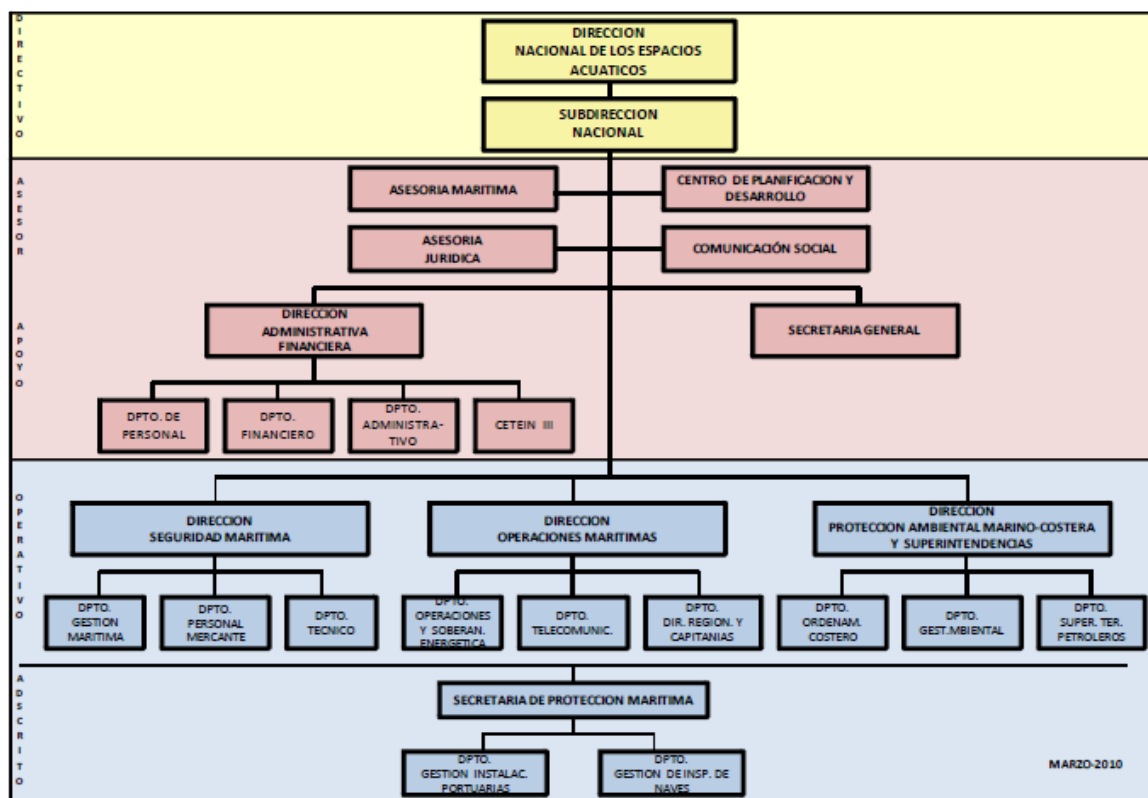
Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

- e) Informes de cumplimiento de búsqueda y rescate.
- f) Informes técnicos de impacto ambiental en áreas marítimas / fluviales.

A continuación se presenta la Estructura Orgánica Interna de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos:

GRÁFICO N° 1

ESTRUCTURA ORGÁNICA INTERNA DE LA DIRNEA



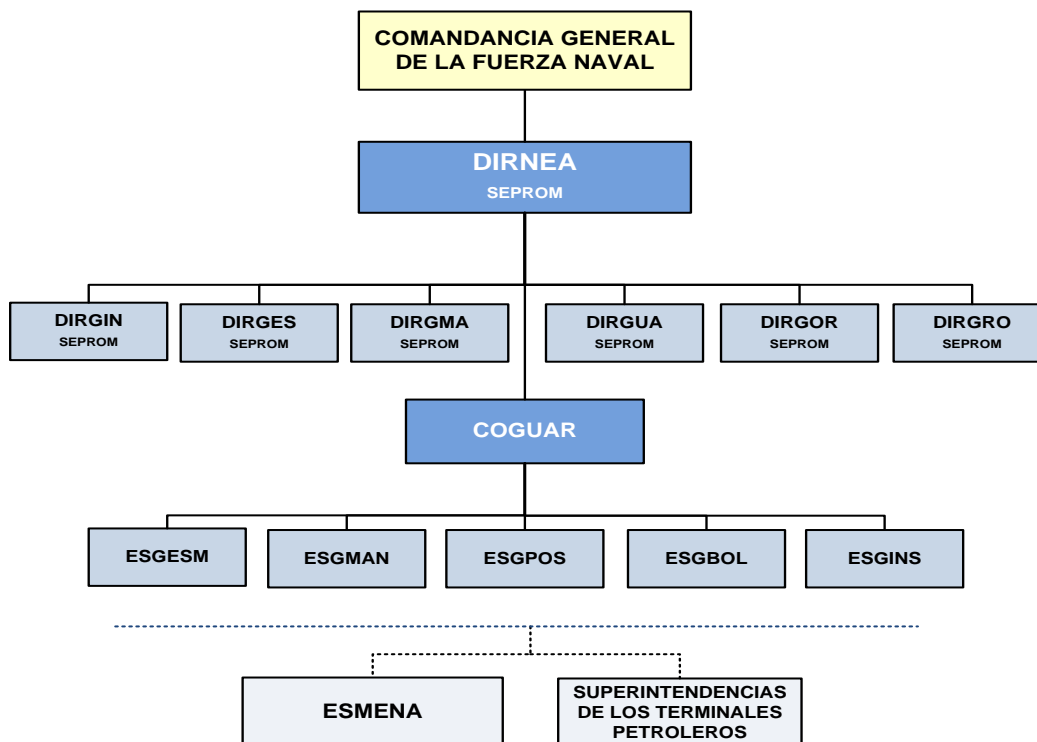
Fuente: Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos – DIRNEA-2010.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

En el siguiente gráfico se presenta el Organigrama Estructural Externo de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, según consta en el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos – DIRNEA-2010:

GRÁFICO N° 2

ORGANIGRAMA ESTRUCTURAL EXTERNO DE LA DIRNEA



Fuente: Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos – DIRNEA-2010.

Es importante aclarar que estas estructuras no han sido actualizadas, ni armonizadas, de acuerdo a las nuevas competencias promulgadas con los Decretos Ejecutivos No. 1087 y No. 723, lo cual constituye uno de los problemas fundamentales a resolver para garantizar la eficiencia institucional, y así poder entregar productos y servicios con calidad, oportunidad y calidez.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

1.3 PROBLEMÁTICA DE LA INSTITUCIÓN

La Armada del Ecuador, a lo largo de los últimos 15 años, ha venido realizando importantes esfuerzos para implementar la gestión por procesos en toda la organización; a pesar de esto, y especialmente debido a la falta de una adecuada preparación para el cambio, la situación problemática se agrava debido a la falta de gestión y de capacidad técnica y de medios, de otras instituciones del Estado para asumir plenamente las atribuciones y responsabilidades que fueron entregadas con el Decreto Ejecutivo No. 1087, de fecha 07 de marzo de 2012, por medio del cual se decreta, entre otras cosas que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, asuma las competencias, atribuciones y delegaciones:

- a) Estado Rector del Puerto, Estado Ribereño y Estado de Abanderamiento, con excepción de las asignadas al MIDENA en la letra a) del Artículo 3 de referido decreto;
- b) Seguridad técnica de la navegación para las naves hasta antes de que puedan operar en el agua;
- c) Dirección y administración de la Escuela de la Marina Mercante Nacional;
- j) Registro y clasificación para la gente de mar y de pesca; y,

Art. 3.- La Armada del Ecuador cumplirá funciones de Autoridad de Policía Marítima, para lo cual deberá cumplir con lo siguiente:

- a) Todo lo relacionado a la soberanía nacional, la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar;
- b) Combate de las actividades ilícitas en los espacios acuáticos;
- c) Asesoramiento en materia técnica a los entes del Estado;
- d) Capacitación a la gente de mar y pesca;

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

- e) Control, orientación y mantenimiento de las Capitanías de Puerto, Cuerpo de Guardacostas y Escuela de la Marina Mercante Nacional; y,
- f) Contribución en el mantenimiento de la seguridad y defensa nacional.

1.3.1 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN PROBLEMÁTICA

La DIRNEA, en términos generales, entrega un servicio poco satisfactorio debido a que su estructura y la de sus Repartos Subordinados no han sido actualizadas, ni armonizadas, de acuerdo a las nuevas competencias promulgadas con los Decretos Ejecutivos No. 1087 y No. 723, lo cual constituye uno de los problemas fundamentales a resolver para garantizar la eficiencia institucional, y así poder entregar productos y servicios con calidad, oportunidad y calidez. Además, se ha evidenciado una inadecuada preparación para el cambio y lograr la implementación de la gestión por procesos. En el Anexo No. 1 se presenta el esquema analítico de la situación problemática.

1.3.2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Como se ha señalado anteriormente, la Armada del Ecuador, a lo largo de los últimos 15 años, ha venido realizando importantes esfuerzos para implementar la gestión por procesos en toda la organización; sin embargo, debido a la falta de gestión y de capacidad técnica y de medios, de otras instituciones del Estado para asumir plenamente las atribuciones y responsabilidades que fueron entregadas con el Decreto Ejecutivo No. 1087, de fecha 07 de marzo de 2012, y su posterior derogación promulgado mediante Decreto Ejecutivo No. 723, de

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

fecha 09 de julio de 2015, la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos se ve en la necesidad imperiosa de reformular su misión, visión, atribuciones, responsabilidades, productos y servicios, bajo el esquema de una auditoría interna a sus procesos sustantivos, de tal manera que pueda consolidar efectivamente la administración por procesos en su interior.

Para esquematizar las causas originan la situación problemática en la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, se ha utilizado el modelo Causa – Efecto desarrollado por el Dr. Kauro Ishikawa. (https://es.wikipedia.org/wiki/Diagrama_de_Ishikawa)

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

GRÁFICO N° 3 – ORGANIGRAMA DE CAUSA Y EFECTO



Elaborado por: Miriam Magally Martínez Sánchez

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

Análisis:

La situación problemática se debe fundamentalmente al conflicto generado con otras instituciones del Estado para el pleno ejercicio de las competencias como Autoridad Marítima Nacional por parte de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos. Sin embargo, la derogación del Decreto Ejecutivo No. 1087, de fecha 07 de marzo de 2012, promulgado mediante Decreto Ejecutivo No. 723, de fecha 09 de julio de 2015, impulsado por la DIRNEA, ha contribuido a esclarecer esta dualidad de competencias.

Por lo tanto, la Auditoría Interna a la gestión de los procesos sustantivos de la institución, representa un paso fundamental para identificar las áreas en las que se requiere mejorar, a fin de alcanzar la provisión de los productos y servicios que demanda la sociedad, la Armada del Ecuador y el país, en forma eficiente y efectiva. Las competencias en conflicto se presentan en el Anexo No. 2.

1.4 OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN

1.4.1 OBJETIVO GENERAL:

Identificar las áreas específicas que se requieren mejorar en la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, por medio de una auditoría interna a sus procesos sustantivos, a fin de garantizar la provisión de los productos y servicios que demanda la sociedad, la Armada del Ecuador y el país, en forma eficiente y efectiva.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

1.4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Realizar un diagnóstico situacional de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos para identificar sus fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas.
- Analizar los procesos sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos y determinar las áreas específicas que se requieren mejorar.
- Desarrollar una Auditoría Interna a los procesos sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, siguiendo la metodología y formatos de la Organización Marítima Internacional – OMI.

CAPÍTULO II

2 DIAGNÓSTICO SITUACIONAL

2.1 MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL

La Auditoría Interna resulta fundamental para para identificar las áreas en las que se requiere mejorar, a fin de alcanzar la provisión de los productos y servicios que demanda la sociedad, la Armada del Ecuador y el país, en forma eficiente y efectiva. Para ello es necesario evaluar tanto el ambiente externo de la institución (mercado, competencia, clientes, cambios tecnológicos), como el ambiente interno (misión, valores, objetivos, estrategias). (Flores, 2003)

2.2 MARCO LEGAL Y COMPETENCIAS DE LA DIRNEA

La Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos cumple funciones de Autoridad Marítima Nacional, y está subordinada a la Comandancia General de la Armada. Ejerce las competencias dentro del marco legal nacional y Convenios Marítimos Internacionales vigentes, y contribuye a mantener la soberanía nacional en cumplimiento de las normas relacionadas con: Derechos del Estado Ribereño, Derechos del Estado de Abanderamiento y Derechos del Estado Rector del Puerto; en los ámbitos de:

- 1.- Seguridad de la navegación;
- 2.-Seguridad de la vida humana en el mar;
- 3.-Prevención y control del ambiente marino, costero y fluvial; y,
- 4.-Combate de actos ilícitos en los espacios acuáticos; y,

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

Fundamentado en la legislación nacional e internacional que se presenta en el Anexo No. 3.

2.3 DIAGNÓSTICO DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS

Para realizar un diagnóstico a la DIRNEA, es necesario enfocarse en los diferentes ámbitos de gestión en los que actúa en cumplimiento de su misión.

2.3.1 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL EN EL ÁMBITO DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

- Indefinición de las competencias de la Autoridad Marítima.
- Ecuador signatario de la OMI en lo que respecta a seguridad de la vida humana en el mar, y realizar operaciones de búsqueda y rescate en el mar.
- Obsolescencia e insuficiencia de unidades guardacostas.
- Limitado número de inspectores de abanderamiento y Estado Rector de Puerto.
- Insuficiente normativa legal (Resoluciones) que operativicen los Convenios Internacionales.
- Carencia de un Sistema de Socorro y Seguridad Marítima en el litoral ecuatoriano que cumpla con las especificaciones GMDSS dispuestas por la OMI.
- Código de Policía Marítima desactualizado.
- Existencia de la especialidad Guardacostas.
- Región Insular cuenta con Estación Costera Puerto Ayora ampliada con Estaciones remotas VHF en Isabela, Floreana y San Cristóbal.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

2.3.2 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL EN EL ÁMBITO DE CONTROL DE LAS ACTIVIDADES ILÍCITAS

- El concepto estratégico de la Defensa Externa no incluye a la Autoridad Marítima, lo cual no permite justificar su actividad propia en el ejercicio de la soberanía.
- Superposición de competencias para el combate de actividades ilícitas con otras instituciones públicas. (Policía Nacional, Aduana, PNG).
- Incremento de las actividades ilícitas en los espacios acuáticos.
- Informalidad e indisciplina del sector pesquero artesanal para legalizar su actividad.
- Régimen sancionador del Código de Policía Marítima desactualizado.
- Carencia de inteligencia para el combate de actividades ilícitas.
- Armamento de Fuerzas Armadas no acorde con la función de guardacostas.
- Limitada capacidad de vigilancia costera.
- Insuficiente número de unidades guardacostas para contrarrestar los ilícitos.
- Vigencia de Código de Policía Marítima a través de las Capitanías de Puerto para ejercer las funciones de policía marítima y fluvial.
- Mayor efectividad en los procesos judiciales con la creación de las Fiscalías de los Espacios Acuáticos.
- Mayor efectividad en el control de actividades ilícitas (combustible, pesca ilegal) a través del Sistema de Monitoreo Satelital a embarcaciones mayores de 20 TRB, UAV`s y SIGMAP.

2.3.3 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL EN EL ÁMBITO DE PROTECCIÓN MARÍTIMA Y PORTUARIA:

- Limitado número de auditores para inspecciones de buques e instalaciones portuarias.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

- Ecuador signatario de instrumentos de la OMI en lo que respecta a protección marítima y se cuenta con regulaciones a nivel nacional.
- Todos los buques, puertos y terminales públicos y privados están certificados bajo Código PBIP.

2.3.4 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL EN EL ÁMBITO DE LA PREVENCIÓN Y CONTROL AMBIENTAL MARINO COSTERO

El equipamiento para combatir posibles eventos de contaminación es limitado y algunos equipos por su antigüedad están obsoletos. El material fue adquirido ya hace más de 10 años, y es insuficiente si consideramos el incremento de la actividad mercante y portuaria en los últimos años. Actualmente dichos equipos no garantizan ninguna seguridad y confiabilidad para controlar posibles derrames de combustibles y/o sustancias peligrosas.

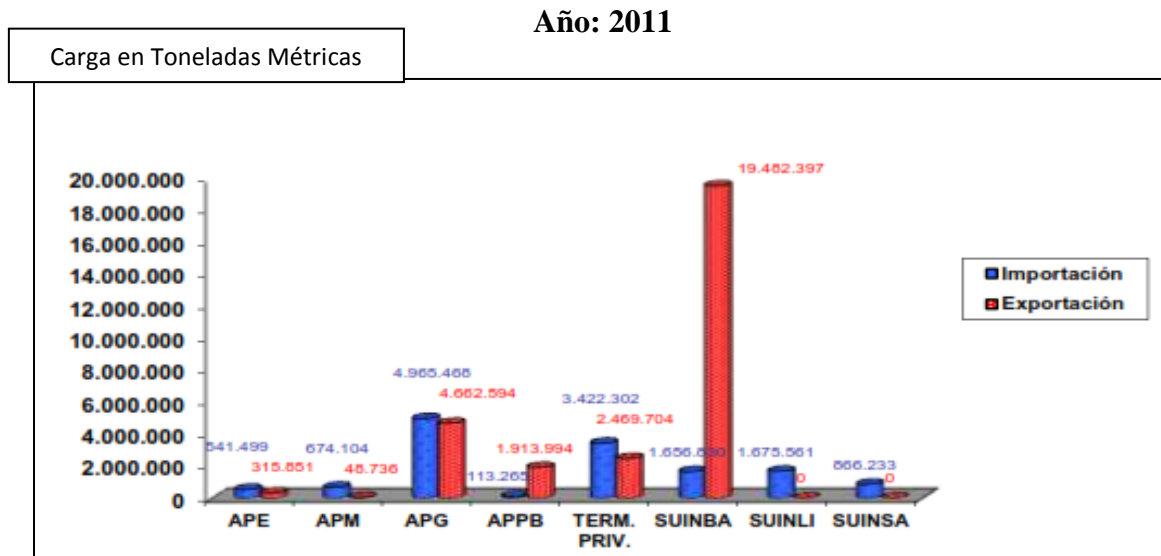
Las actividades desarrolladas por las embarcaciones en mar y puertos desempeñan un papel esencial en la estructura económica y social del país, tanto en lo concerniente al suministro de petróleo y sus derivados como en los rubros de ingresos, captación de divisas y promoción de múltiples sectores productivos. Sin embargo, por su naturaleza, las actividades de la industria naviera y portuaria, a nivel mundial, son consideradas entre las más complejas debido a la diversidad y magnitud de las operaciones que realiza. Esta situación la hace una de las industrias de más alto riesgo y potencialmente contaminadora.

A continuación se presenta un gráfico con el movimiento de carga en los diferentes puertos del Ecuador:

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

GRÁFICO N° 4

IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES EN EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL



Fuente: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. Estadísticas Portuarias y de Transporte Marítimo 2011.

La flota mercante y pesquera está constituida por 1.327 naves, en donde el 80% de éstas se dedica a la actividad pesquera, mientras que el 6% lo constituye los buques petroleros y de carga. El 14% restante lo constituyen embarcaciones privadas y de turismo.

El sector que ha tenido un mayor crecimiento en los últimos años ha sido el pesquero y esto se ha debido principalmente a la captura del atún, actividad en la que el Ecuador es uno de los países líderes en el Pacífico Sudeste. La flota pesquera cuenta ahora con más de 150 buques con capacidad para desplazarse en aguas internacionales.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

2.3.5 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL EN EL ÁMBITO DE LAS TELECOMUNICACIONES MARÍTIMAS

La Organización Marítima Internacional (OMI), a través del Convenio Internacional para Salvaguardar de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), dispuso que a partir del año 1999, se implementara en todo el mundo el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (G.M.D.S.S.), el cual tiene como fin asegurar las comunicaciones de socorro y emergencia entre los buques en siniestro y las estaciones costeras del país ribereño de forma expedita y con un 100% de confiabilidad a través de equipos de comunicaciones modernos. La obligatoriedad de su cumplimiento se encuentra en el Capítulo IV del Convenio Internacional para Salvaguardar la Vida Humana en el Mar (SOLAS), que fue firmado y ratificado por el Ecuador el 13 de Mayo de 1982, según consta en Registro Oficial de esa misma fecha y que entró en vigor el 28 de Agosto de 1982.

La implementación del sistema G.M.D.S.S. en el área de responsabilidad del Ecuador, se decidió hacerlo en tres fases. La Estación Costera Puerto Ayora Radio se encuentra en funcionamiento desde diciembre del 2004, sin embargo su cobertura en canales de Radio VHF es limitada ya que el alcance de las estaciones de radio instaladas tienen una cobertura máxima de 50 millas náuticas alrededor de la Isla Santa Cruz.

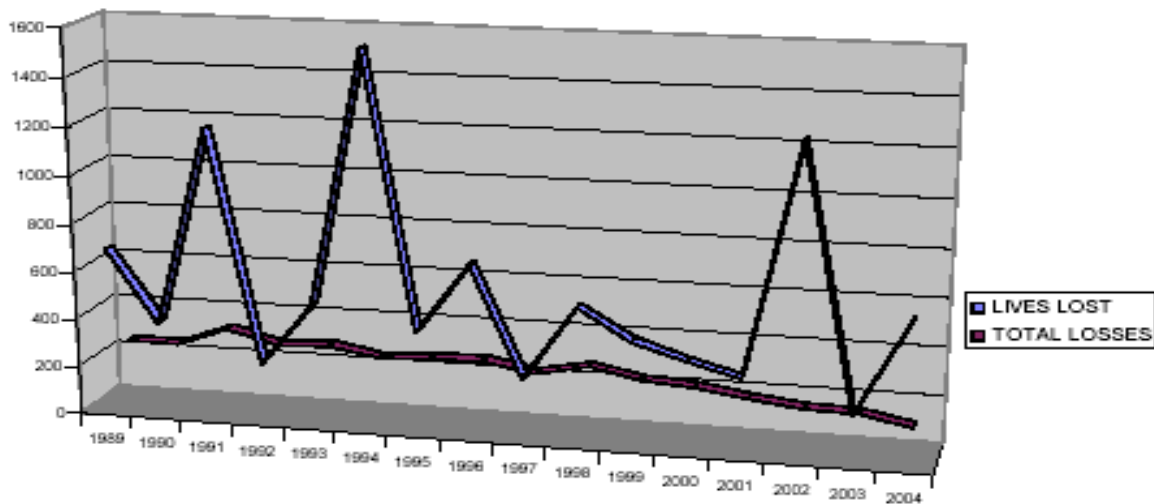
Considerando que actualmente Ecuador **no dispone de una estación de radio móvil marítimo en el litoral ecuatoriano, que cumpla con las especificaciones G.M.D.S.S. dispuestas por la OMI** y tomando en cuenta que existe gran tráfico de buques mercantes que se dedican al comercio de mercancías y combustible, pesca y turismo en la zona marítima continental de los cuales según datos obtenidos de la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos y del Litoral en la

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

actualidad están registrados legalmente 18,920 de bandera ecuatoriana, se elaboró este proyecto que consiste en implementar la Estación Costera Manta Radio que se ubicará en la Capitanía de Manta, la Estación de Transmisores MF-HF en la base Naval de Jaramijó y las Estaciones remotas en Esmeraldas (cerro Zapallo), en Manabí (cerro Nueve y cerro Cabuyas) y en Bolívar (Cerro Cochabamba) para operar en forma remota los equipos transmisores MF-HF y VHF, los receptores en las frecuencias de emergencia y correspondencia pública y conducir las operaciones de búsqueda y rescate (SAR) todo esto con la finalidad de salvaguardar la vida humana en el mar.

GRÁFICO N° 5

ESTADÍSTICA DE PÉRDIDAS TOTALES DE BUQUES DE 100 GT¹ Y PÉRDIDAS DE VIDAS



| | 1988 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|------|------|
| ■ LIVES LOST | 688 | 389 | 1204 | 246 | 504 | 1552 | 419 | 710 | 257 | 598 | 439 | 373 | 317 | 1,274 | 197 | 589 |
| ■ TOTAL LOSSES | 244 | 244 | 321 | 266 | 278 | 240 | 254 | 257 | 219 | 263 | 220 | 206 | 173 | 148 | 144 | 101 |

Fuente: Organización Marítima Internacional (OMI)

¹ Toneladas de Registro Bruto.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D11540/6.pdf

http://www.imo.org/Circulars/mainframe.asp?topic_id=680

Si se compara el número de muertes promedio en un año 607 producto de accidentes marítimos, con el número estimado de gente de mar registrada en el mundo 1'200.000.00 (Fuente: OIT “Organización Internacional del Trabajo” <http://www.ilo.org/public/spanish/bureau/inf/magazine/56/maritime.htm>, se consigue un 0,05% de probabilidad de que la gente de mar muera a causa de accidentes marítimos en algún lugar del mundo; sin embargo, si trasladamos esa probabilidad al área de responsabilidad marítima continental del Ecuador y se considera la población potencialmente afectada que se estima exista en el año 2016, 6.280.490 personas, se puede determinar que probabilísticamente 83 fallecerán a causa de accidentes marítimos en dicha zona.

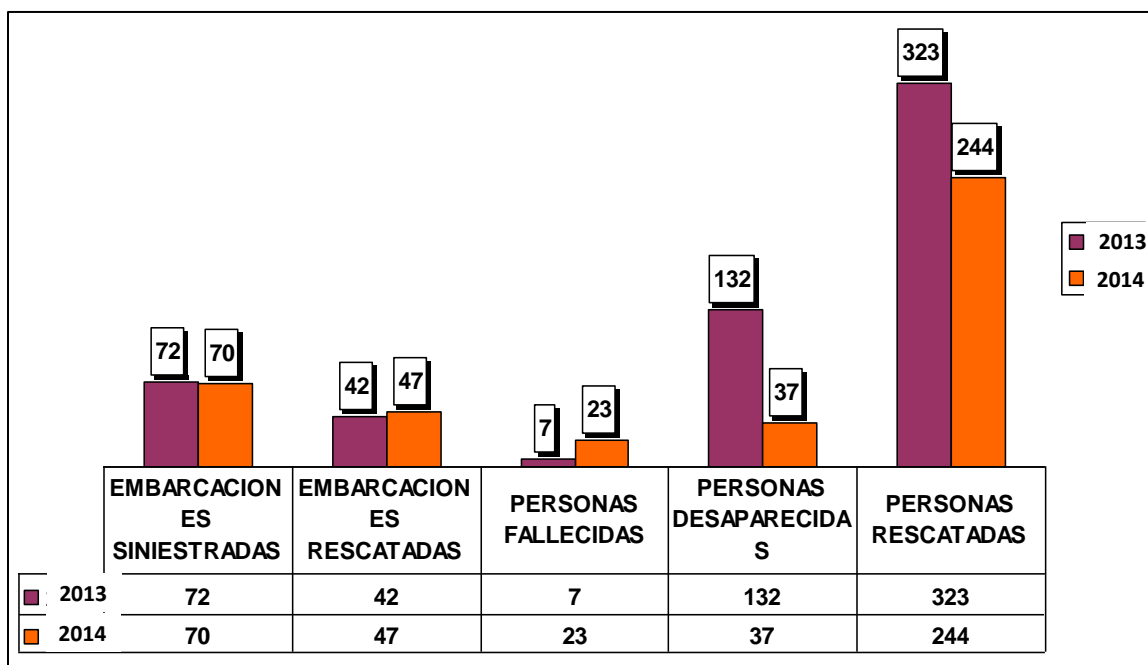
Sin embargo, para obtener una probabilidad real de muertes a causa de accidentes marítimos en la zona marítima continental del Ecuador se levantó datos estadísticos de los años 2013-2014 los cuales indican que durante dos años han fallecido un total de 30 personas y desaparecido 169; y al compararse con la demanda estimada para ese mismo tiempo 335,252 (ver cuadro “demanda año 2014= 167.626 personas X 2 años”) se obtiene una probabilidad de 0,059% de muerte y desaparición de personas en dicha zona; por lo tanto si se traslada esa probabilidad al año 2015 en el cual se ha estimado una cantidad de 167,626 personas “beneficiarios directos” que naveguen en la zona marítima continental del Ecuador.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

GRÁFICO N° 6

ESTADÍSTICA DE SINIESTROS EN EL ÁREA MARÍTIMA CONTINENTAL DEL

ECUADOR AÑO 2013-2014



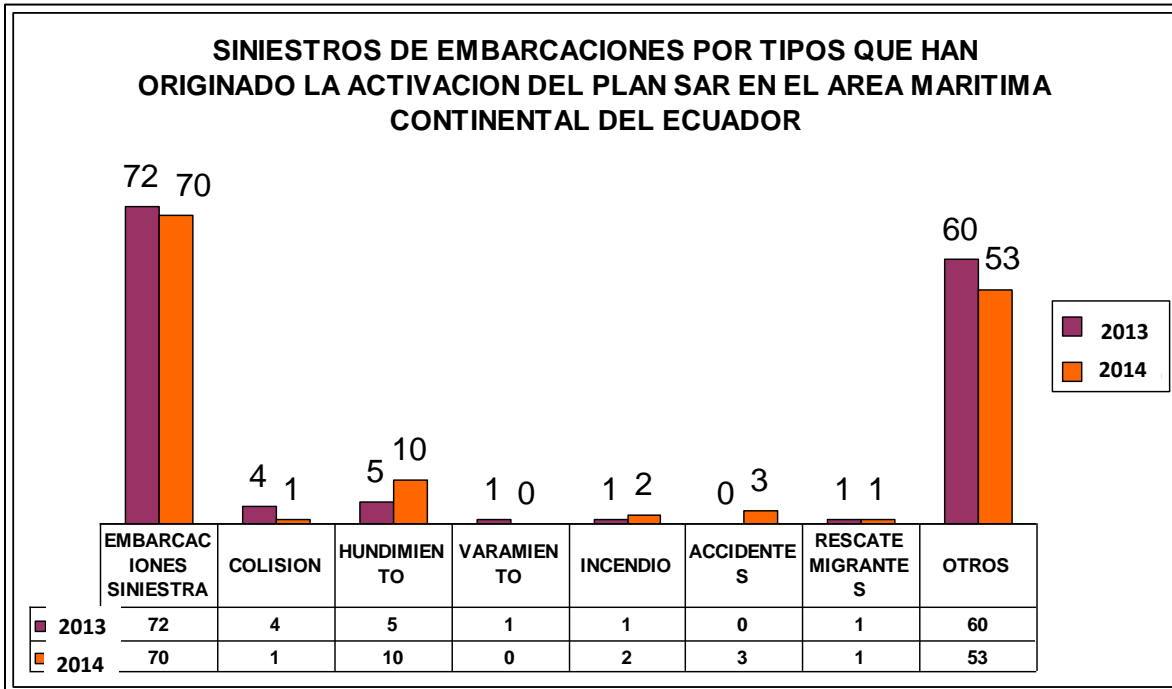
Fuente: Dirección Nacional de Espacios Acuáticos. 2015.

Si se clasifican por tipos a los siniestros ocurridos, se obtiene que de un promedio anual de 71 embarcaciones siniestradas, 3 se producen por colisión, 8 por hundimiento, 1 por varamiento, 2 por incendio, 2 por accidentes varios, 1 por rescate de emigrantes, 57 por otros tipos (ver cuadro); lo cual da a entender la importancia de contar con un sistema que permita la asistencia oportuna a los siniestros que ocurran a fin de salvaguardar la vida humana en el mar.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

GRÁFICO N° 7

**SINIESTROS DE EMBARCACIONES POR TIPOS QUE HAN ORIGINADO LA
ACTIVACIÓN DEL PLAN SAR EN EL ÁREA MARÍTIMA CONTINENTAL DEL
ECUADOR AÑO 2013-2014**



Fuente: Dirección Nacional de Espacios Acuáticos. 2015.

Por último, se convierte en una responsabilidad social más que económica, evaluar, aprobar e impulsar la puesta en marcha del proyecto de implementación del sistema GMDSS (Sistema de Socorro y Seguridad Marítima) en la zona del litoral ecuatoriano para brindar el servicio de comunicación marítima en el área marítima continental de responsabilidad del país.

La Estación Costera Guayaquil Radio no ha realizado los cambios establecidos por la OMI en cuanto a su equipamiento radioeléctrico, a fin de modernizar sus capacidades y sobre

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

todo ampliar su cobertura a nivel nacional, garantizando de esta forma comunicaciones seguras en HF, MF y VHF (SOLAS Cap. IV-Regla 4).

Actualmente esa estación ofrece servicios de control de ingreso y salida de buques en tráfico Nacional e Internacional, correspondencia pública y seguridad marítima en fonía (voz). Esta Costera **no dispone de equipos con capacidades de Llamada Selectiva Digital (DSC), tecnología indispensable para actuar en caso de una emergencia**, acorde a las requerimientos del momento es decir no permiten proporcionar un manejo efectivo de la información sobre seguridad marítima tales como radioavisos náuticos, información meteorológica, información de búsqueda y salvamento, etc.

2.3.6 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL EN EL ÁMBITO DE ACTIVIDADES ILÍCITAS

Si consideramos que el territorio marítimo del Ecuador es 5,38 veces más grande que su territorio terrestre, podemos inferir que, para cumplir las tareas de vigilancia, control y neutralización de las actividades ilícitas en los espacios acuáticos de responsabilidad, se requiere emplear mayor cantidad de recursos materiales y de personal, que aquellos que se emplean en el territorio terrestre. (Albuja, 2015)

En el siguiente gráfico se presentan las principales actividades ilícitas en los espacios acuáticos del Ecuador y su evolución a través del tiempo, desde el año 2005 hasta la presente fecha:

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

GRÁFICO N° 8

ACTIVIDADES ILÍCITAS EN LOS ESPACIOS ACUÁTICOS DEL ECUADOR AÑO

2005-2015



Fuente: Dirección Nacional de Espacios Acuáticos. 2015.

Como se puede apreciar, la migración ilegal por vía marítima, desde el año 2010 ha desaparecido. En cuanto al tráfico ilegal de mercaderías, aunque no representa un volumen significativo para el año en curso, podría originarse un incremento, especialmente en el último trimestre por las festividades de navidad y fin de año. El tráfico ilícito de combustibles, a pesar de haber disminuido en comparación con el periodo correspondiente en relación a años anteriores aún se mantiene en cantidades importantes debido a la diferencia de precios con los países vecinos, por lo que se han intensificado los controles. La pesca ilícita no declarada no reglamentada por su parte demuestra una tendencia a aumentar, a pesar de que en el presente año

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

no llega al nivel de años anteriores. En lo que respecta al robo de motores, éste tiene un impacto psicológico importante en la comunidad de pesca artesanal; empero, si consideramos que el universo de las embarcaciones menores a 10TRB es de aproximadamente 28.000 registradas, los motores robados representan el 0,6%, esperando reducir el mismo con la implementación de dispositivos de monitoreo satelital. Para el caso del narcotráfico, se puede apreciar que, en el presente año, se ha incrementado la captura de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, debido al incremento de estas actividades y al control que la Armada del Ecuador ejerce en el territorio marítimo nacional.

2.3.7 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL EN EL ÁMBITO DE LA FORMACIÓN, ENTRENAMIENTO, PERFECCIONAMIENTO Y ESPECIALIZACIÓN DE LA GENTE DE MAR Y PERSONAL DE LOS BUQUES PESQUEROS

Debido a la gran demanda de capacitación, requerida por la sociedad, específicamente del sector marítimo, pesquero y portuario del Ecuador, y teniendo en cuenta los avances tecnológicos y académicos del mundo actual, la Escuela de la Marina Mercante Nacional – ESMENA-, único centro de instrucción marítima autorizado en nuestro país, para formar, entrenar, perfeccionar y especializar a la gente de mar, de acuerdo a las normas nacionales vigentes y a lo establecido en los Convenios Internacionales, ha evidenciado la necesidad de modernizar y ampliar sus instalaciones, que permitan mejorar la calidad de la enseñanza y continuar contribuyendo al desarrollo productivo del país.

En la actualidad recibe cada año 8,000 alumnos en promedio, quienes demandan constantemente los diferentes cursos de formación (Marinería y Oficiales Mercantes), entrenamiento, perfeccionamiento (Marinería y Oficiales y especialización). Cuenta en la

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

actualidad con instalaciones que resultan insuficientes por el constante requerimiento de cursos por parte del Sector Marítimo, Pesquero y Portuario y que son exigidos por la Organización Marítima Internacional OMI y por la Autoridad Marítima Nacional. Su equipamiento es obsoleto y poco funcional.

El Simulador de Navegación Full Mission adquirido en el año 2008, requiere una renovación de su software, a fin de mantener su tecnología y actualizado sus escenarios que permita evaluar la competencia de la gente de mar, de forma siempre objetiva. Además, la Escuela debe adquirir en los próximos años el simulador Full Mission de Máquinas, constituyendo una importante inversión, la cual es necesaria debido a las exigencias de los estándares de formación internacionales y la Organización Marítima Internacional, OMI.

Por otro lado, la Escuela de la Marina Mercante no ha sido reconocida como un instituto de nivel superior, es decir no puede otorgar por sí misma títulos de tercer nivel a sus oficiales mercantes graduados, quienes así ven reducido su mercado laboral, y oportunidades de trabajo, teniendo que buscar Universidades o Institutos que les permita obtener ese necesario título profesional. Se están realizando análisis a las mallas curriculares y a los programas de estudio a fin de actualizar y estructurar el currículo de los cursos de Formación de Oficiales Mercantes de Cubierta y Máquinas que dé cumplimiento a las competencias requeridas en el Convenio STCW, y permita cumplir los créditos necesarios para una titulación de tercer nivel.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

2.4 ANALISIS ESTRUCTURAL AL DIAGNÓSTICO DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS

Para realizar un análisis de todas las actividades que ejecuta la DIRNEA como Autoridad Marítima, éstas se las ha agrupado y esquematizado en cuatro grandes ejes, de la siguiente manera:

GRÁFICO N° 9

EJES DEL ACCIONAR DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL



Fuente: Dirección Nacional de Espacios Acuáticos. 2010.

Tomando como base el diagnóstico realizado se ha determinado el FODA, en los ejes anteriormente expuestos y con los enfoques respectivos, llegándose a estructurar las variables de cambio, para elaborar una matriz de influencia/dependencia, cuyos resultados se presentan en el Anexo No. 4.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

Al realizar el análisis de las variables de cambio nos concentramos en aquellas que tienen mayor influencia pero a la vez mayor dependencia, que son conocidas como las VARIABLES DE ENLACE. Para el presente análisis las variables de son las siguientes:

GRÁFICO N° 10

DETERMINACIÓN DE VARIABLES DE ENLACE



Fuente: Dirección Nacional de Espacios Acuáticos. 2010.

Para cada variable se puede observar que existen temas a considerar y que deben ser atendidos prioritariamente, especialmente la necesidad de fortalecer el número de personal para ejecutar las actividades que se señalan; de estas variables la DIRENA deberá derivar objetivos y acciones estratégicas a seguir.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

CAPÍTULO III

3. AUDITORÍA INTERNA Y DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

3.3 LINEAMIENTOS GENERALES

La metodología utilizada para diseñar el Direccionamiento Estratégico incluyó:

- Revisión de la Misión, que refleje la razón de ser de la organización;
- Determinación de los Valores Fundamentales, que identifican la cultura de la organización;
- Desarrollo de la Auditoría Interna a los procesos sustantivos, conforme a las regulaciones de la OMI y demás instrumentos aplicables en el ámbito marítimo;
- Definición de la Visión, que permite dar dirección o rumbo a la organización en el largo plazo; y,
- Desarrollo de objetivos específicos para implementar las mejoras propuestas, sobre la base del análisis FODA.

3.4 DECLARACIÓN DE LA MISIÓN DE LA ORGANIZACIÓN

La misión de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, según consta definida en el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Armada del Ecuador, de fecha 30 de enero 2015, es:

Misión: Gestionar la seguridad integral de los espacios acuáticos, mediante la planificación de operaciones de control de las actividades marítimas y fluviales, seguridad en la navegación, seguridad de la vida humana en el mar y colaborar en el control del medio ambiente marino costero; a fin de contribuir a la defensa de la soberanía y la integridad territorial; y, con su

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

contingente apoyar al desarrollo nacional y la seguridad pública y del Estado. (<http://181.211.128.167/la-institucion/mision.html>, 2014)

Sin embargo, esta misión no se encuentra alineada al marco jurídico vigente, en especial lo descrito en el Decreto Ejecutivo No. 723, de fecha 09 de julio de 2015, por lo cual fue necesario organizar un taller de trabajo para redefinir su misión, quedando establecida de la siguiente manera:

CUADRO No 1

MISIÓN DE LA ORGANIZACIÓN

MISIÓN DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS

Proveer seguridad en los espacios acuáticos, mediante operaciones de vigilancia y control de las actividades marítimas, fluviales y lacustres, la provisión de la salvaguarda de la vida humana en el mar y de la seguridad a la navegación, la prevención y control de la contaminación del ambiente marino costero; a fin de contribuir a la defensa de la soberanía y la integridad territorial; y, con su contingente apoyar al desarrollo nacional y la seguridad pública y del Estado.

Fuente: Investigación Directa. Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos. 2015.

Elaborado por: Miriam Magally Martínez Sánchez.

3.5 DECLARACIÓN DE VALORES FUNDAMENTALES

Para la determinación de los valores fundamentales de la organización se involucró a personal directivo, personal de repartos subordinados – REPSUB –, clientes internos y externos, sociedad y Estado. Los resultados de la Matriz Axiológica se pueden observar en el Cuadro No 2:

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

CUADRO No 2

MATRIZ AXIOLÓGICA

| INVOLUCRADOS | VALORES PROPUESTOS | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|--------------------|--------------------|----------|----------|----------|----------|------------|----------|-----------------|---------------|----------|---------------|
| | DISCIPLINA MILITAR | ESPÍRITU DE CUERPO | HONOR | JUSTICIA | LEALTAD | MORAL | OBEDIENCIA | RESPECTO | RESPONSABILIDAD | SUBORDINACIÓN | TACTO | VALOR MILITAR |
| DIRECTIVOS | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| PERSONAL REPSUB | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| CLIENTES INTERNOS | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| CLIENTES EXTERNOS | X | | X | X | X | X | | X | X | | | |
| SOCIEDAD | X | | X | X | X | X | | X | X | | | |
| ESTADO | X | | X | | X | X | | X | X | | | |
| PUNTAJE | 6 | 3 | 6 | 5 | 6 | 6 | 3 | 6 | 6 | 3 | 3 | 3 |

Fuente: Investigación Directa. Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos. 2015.

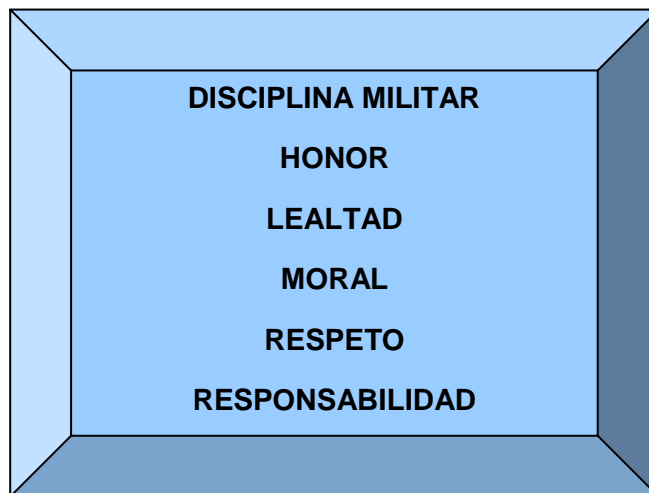
Elaborado por: Miriam Magally Martínez Sánchez.

Los valores fundamentales generales, a nivel de la Armada del Ecuador, se encuentran definidos en el Reglamento de Disciplina Militar. (Reglamento Sustitutivo al Reglamento de Disciplina Militar, 2009)

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

CUADRO No 3

VALORES FUNDAMENTALES



Fuente: Investigación Directa. Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos. 2015.

Elaborado por: Miriam Magally Martínez Sánchez.

3.6 DETERMINACIÓN DE FORTALEZAS, OPORTUNIDADES, DEBILIDADES Y AMENAZAS

3.6.1 FORTALEZAS

- Contar con recurso humano capacitado y experimentado para cumplir el rol de Policía Marítima.
- Capacidad instalada a nivel nacional: Comando de Guardacostas, Capitanías y Retenes en el litoral ecuatoriano, región insular y oriental.
- Contar con Sistema Integral de Gestión Marítima y Portuaria que coadyuva el control de la gestión de la actividad marítima nacional.
- Ecuador miembro signatario de la OMI y participante en los Convenios Internacionales.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

3.6.2 OPORTUNIDADES

- a. Adhesión de Ecuador a la CONVEMAR que permite regular las actividades del hombre en el mar, y homologarla a la normativa jurídica internacional.
- b. Plan de Seguridad Integral y Agenda Política de la Defensa que dispone el incremento de capacidades para el control en los espacios acuáticos.
- c. Existencia de Fiscalías de los Espacios Acuáticos facilitan la judicialización de los procesos.

3.6.3 DEBILIDADES

- a. Obsolescencia e insuficiencia de unidades guardacostas y de Capitanías.
- b. Insuficiencia de recursos humanos, financieros y de infraestructura para los nuevos requerimientos.
- c. Código de Policía Marítima desactualizado con el actual orden jurídico del Estado a partir de la Constitución de la República (2008).
- d. Insuficiente inteligencia para el combate de actividades ilícitas.
- e. Armamento de Fuerzas Armadas no acorde con la función de Policía Marítima.
- f. Limitada capacidad de vigilancia electrónica.

3.6.4 AMENAZAS

- a. Inadecuada coordinación de otras instituciones públicas con la Autoridad de Policía Marítima para el combate de actividades ilícitas, prevención de la contaminación, seguridad de la navegación y salvaguarda de la vida humana en el mar.

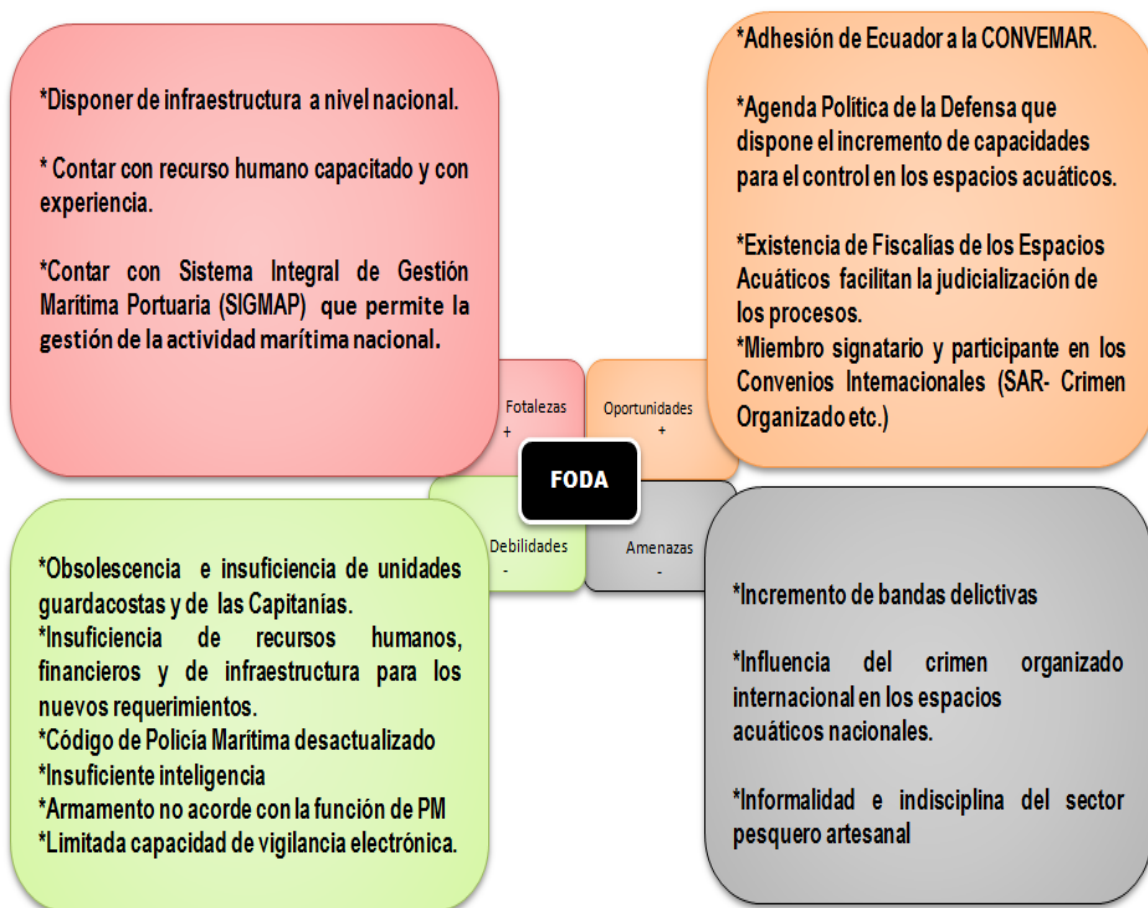
Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

- b. Incremento de bandas delictivas en los espacios acuáticos relacionadas con robo de motores y narcotráfico.
- c. Influencia del crimen organizado internacional en los espacios acuáticos nacionales.

A continuación se presenta la Matriz FODA de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, derivada del análisis presentado:

GRÁFICO N° 11

MATRIZ FODA



Fuente: Dirección Nacional de Espacios Acuáticos. 2015.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

3.7 DESARROLLO DE LA AUDITORÍA INTERNA

El presente informe de Auditoría Interna a los procesos sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos ha sido redactado de conformidad con la Resolución A.974(24) “Marco y Procedimientos para el Plan Voluntario de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI”, la misma que fue adoptada el 01-DIC-2005, y cuya copia en idioma inglés se presenta en el Anexo No. 5. Link: [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=27240&filename=A974\(24\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=27240&filename=A974(24).pdf)

3.7.1 SINOPSIS

La auditoría interna a los procesos sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, como responsable de la Administración Marítima en el Ecuador, incluye la verificación del cumplimiento de las obligaciones que tiene la República del Ecuador como Estado de Abanderamiento, Estado Rector de Puerto y Estado Ribereño, en relación a los instrumentos de obligado cumplimiento de la OMI, de los cuales el Ecuador es Parte Contratante, así como de la normativa legal nacional vigente.

Para cumplir con el objetivo de esta auditoría, se procedió a visitar las distintas áreas de la Administración Marítima de Ecuador (en adelante AME), las cuales se encontraban sujetas a la auditoría, conforme a un calendario de trabajo interno previamente acordado. Tales visitas incluyeron las áreas pertinentes de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos - DIRNEA, la Escuela de Marina Mercante-ESMENA, el Instituto Oceanográfico de la Armada-INOCAR, el Comando de Guardacostas-COQUAR, las Superintendencias Petroleras, las Capitanías de Puerto y la Subsecretaría de Puertos y Transportes Marítimo y Fluvial.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

En función de la información disponible y las conclusiones obtenidas, se concluyó que la AME, está comprometida en el pleno cumplimiento de sus obligaciones como Estado de Abanderamiento, Estado Rector de Puerto y Estado Ribereño. En este empeño, debe continuar realizando esfuerzos para progresar en determinados aspectos, los cuales principalmente están relacionados con la adopción de una estructura del talento humano, en consonancia con las tareas de inspección y certificación de buques que enarbolan el pabellón nacional y con la actualización de sus procedimientos generales y específicos, para lograr la conformación de un sistema de gestión normalizado que permita avanzar en la eficacia del ejercicio de las obligaciones contraídas con respecto a los instrumentos obligatorios de la OMI, así como también con referencia al “Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2011”, adoptada por los Estados Miembros con fecha 30-NOV-2011 mediante Resolución A.1054(27), que se presenta en el Anexo No. 6. En el Link:

[http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Documents/A%20-%20Assembly/1054\(27\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Documents/A%20-%20Assembly/1054(27).pdf)

El informe que a continuación se expone, presenta los detalles de la conclusión anterior, así como las evidencias que la sustentan.

3.8 ANTECEDENTES

La Resolución A.974(24) provee el Marco y los Procedimientos para la ejecución Voluntaria de Auditorías a los Estados Miembros de la OMI, la misma que fue suscrita y ratificada por la Asamblea General en su vigésimo cuarto período de sesiones ordinaria.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

La presente auditoría interna a los procesos sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, como responsable de la Administración Marítima en el Ecuador, se ha realizado sobre la base de los principios establecidos en virtud de la Resolución A.974(24) y el “Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2011”, Resolución A.1054(27).

En el presente informe se consignan las conclusiones de la auditoría en el formato adoptado de conformidad con la Sección 7.2 de los Procedimientos de la Resolución descrita anteriormente.

3.8.1 MIEMBROS DEL EQUIPO AUDITOR

| NOMBRE | CARGO ASIGNADO |
|---------------------------------|------------------------|
| Miriam Magally Martínez Sánchez | Jefe de Equipo Auditor |
| Evelyn Villarroel Santamaría | Asistente No. 1 |
| CBOS-AD Oscar Sornoza Ocampo | Asistente No. 2 |

3.8.2 FUNCIONARIOS DE LA DIRNEA RESPONSABLES DE LOS PROCESOS SUSTANTIVOS

| NOMBRE | RESPONSABLE DE PROCESO |
|--------------------------------|--|
| CPCB-GC Jorge Durán Herrera | Operaciones de Vigilancia y Control de los Espacios Acuáticos |
| CPNV-EM Freddy Endara Saavedra | Salv guarda de la Vida Humana en el Mar |
| CPCB-GC Óscar Párraga Lugmaña | Seguridad de la Navegación |
| TNNV-IG Wilmer Suárez Vaca | Prevención y Control de la Contaminación del Ambiente Marino Costero, Fluvial y Lacustre |

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

Nota: El Equipo Auditor, así como también los funcionarios de la DIRNEA responsables de los procesos sustantivos, previo al desarrollo de la Auditoría, cumplirán con el Programa de Capacitación modelo OMI, descrito en el Anexo No. 7, con la finalidad de que sus miembros puedan contar con los conocimientos necesarios y suficientes, respecto a la Metodología y Procedimientos de Auditoría establecidos por la Organización Marítima Internacional – OMI – para las entidades responsables de la Administración Marítima Nacional, en cuanto al nivel cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades derivadas del Estado Ribereño, Estado de Abanderamiento y Estado Rector del Puerto, que se constituyen en los procesos sustantivos de la DIRNEA. El Plan de Auditoría se presenta en el Anexo No. 8.

3.9 METODOLOGÍA UTILIZADA EN LA AUDITORÍA

La metodología utilizada ha consistido en establecer mediante una serie de visitas, entrevistas, examen de los documentos escritos y bases de datos, las pruebas objetivas para determinar en qué medida la AME ha alcanzado los objetivos.

Se intentó, en primer lugar, determinar la estrategia para la implantación de los instrumentos, los procesos de examen instituidos y las disposiciones destinadas a lograr una mejora continua. A continuación, se llevó a cabo un examen de la legislación nacional establecida que dota a los instrumentos de fuerza de ley. También se examinaron los procesos por los que el Estado elabora y da a conocer sus interpretaciones, políticas e instrucciones sobre esos instrumentos, así como la implantación práctica de esas disposiciones.

De conformidad con los Procedimientos, el resultado provisional fue presentado a los directivos de la organización, quienes realizaron una serie de deliberaciones, para posteriormente determinar las medidas a adoptarse.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

3.9.1 VISION DE CONJUNTO Y ACTIVIDADES MARÍTIMAS GENERALES DEL ESTADO

3.9.1.1 GENERALIDADES

La estructura organizativa y funcional de la AME se encuentra establecida mediante el Decreto Ejecutivo No. 1111 del 12 de Junio de 2008.

El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos tiene como funciones generales las de orientar, establecer y coordinar la política marítima nacional y es el más alto organismo de asesoramiento al Gobierno en esta materia. La DIRNEA y la Subsecretaría de Puertos son las encargadas de implementar estas políticas. Se encuentra integrado por los siguientes miembros:

- 1.-El Ministro de Transporte y Obras Públicas o su delegado, quién lo presidirá y tiene voto dirimente.
- 2.-El Comandante General de la Marina o su delegado.
- 3.-El Ministro de Industrias y Competitividad o su Subsecretario.
- 4.-El Secretario Nacional de Planificación y Desarrollo o su delegado.

A la Armada del Ecuador a través de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos - DIRNEA, la Escuela de Marina Mercante-ESMENA, el Instituto Oceanográfico de la Armada- INOCAR, el Cuerpo de Guardacostas-COQUAR, las Superintendencias de los Terminales Petroleros y las Capitanías de Puerto, le corresponde las competencias, atribuciones y funciones las relacionadas con:

- a) El control de la soberanía nacional para el cumplimiento de las normas relacionadas con:

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

- a.1) Derechos del Estado Ribereño.
- a.2) Derechos del Estado de Abanderamiento, y
- a.3) Derechos del Estado Rector del Puerto.
- b) Control y supervisión de las Capitanías de Puerto, Cuerpo de Guardacostas, así como la Secretaría Ejecutiva de Protección Marítima y Portuaria para:
 - b.1) Velar por la seguridad de la navegación.
 - b.2) Velar por la protección del ambiente marino costero.
 - b.3) Conocer y juzgar las infracciones marítimas.
 - b.4) Prevenir y combatir actos ilícitos en los espacios acuáticos.
 - b.5) Apoyar el mantenimiento de la seguridad nacional.
 - b.6) Controlar el uso de las zonas de playa y bahía;
- c) El control naval del tráfico marítimo;
- d) La búsqueda y rescate marítimos; y,
- e) La formación y capacitación del personal de la Marina Mercante Nacional, a través de la Escuela de la Marina Mercante.

La estrategia marítima de la República del Ecuador, se encuentra publicada en la Resolución Signada 054/07 y publicado en el Registro Oficial N° 249 de enero de 2008, la cual incluye la visión y misión marítima del Ecuador, sustentada en la definición de objetivos

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

estratégicos y los respectivos planes de acción para alcanzarlos, los cuales, entre otros aspectos, propician la seguridad jurídica y el cumplimiento de los deberes y obligaciones convencionales del Estado Ecuatoriano como Estado de abanderamiento, Estado Ribereño y Estado Rector de Puerto.

La definición de la estrategia surge de un acuerdo interinstitucional de todas aquellas entidades y autoridades del Estado Ecuatoriano vinculadas al sector marítimo, bajo la coordinación del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos.

El Estado Ecuatoriano incorpora los instrumentos de obligado cumplimiento de la OMI a su legislación nacional, a través de la ratificación o adhesión del Presidente de la República o en algunos casos puntuales, por la aprobación de la Asamblea Nacional. El sistema legal permite la incorporación de enmiendas a los citados instrumentos con la aprobación del Presidente de la República o en otros casos, con la aprobación del Ministerio de Relaciones Exteriores, pudiendo ser reguladas por las instituciones públicas de control.

La Autoridad Marítima de Ecuador, por una parte, a través de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos – DIRNEA y del Instituto Oceanográfico de la Armada-INOCAR, y por otra, la Autoridad Portuaria y de Transporte Marítimo a través del Ministerio de Transportes y Obras Públicas-Subsecretaría de Puertos y Transportes Marítimo y Fluvial, son los organismos públicos responsables de hacer cumplir los instrumentos obligatorios internacionales y sus enmiendas, una vez incorporados a la legislación nacional.

Durante el año 2007 la AME efectuó una auditoría interna con respecto al nivel de implantación de los instrumentos obligatorios contemplados en el Código de Implantación de los Instrumentos Obligatorios de la OMI.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

Como resultado de este ejercicio, se adoptaron acciones correctivas tendientes a mejorar la gestión de la AME, entre las que figuran la implementación de Comités técnicos-jurídicos integrados por funcionarios de la entidad, especializados en los distintos temas que abordan los convenios e instrumentos marítimos internacionales. Estos Comités son los siguientes:

- 1.- Comité de Gestión de Implantación de Instrumentos Internacionales.
- 2.- Comité de Seguridad Marítima.
- 3.- Comité de Protección del Medio Ambiente Marino.
- 4.- Comité de Investigación de Accidentes Marítimos.

Las funciones generales de los citados Comités son las siguientes:

- 1.- Examinar y presentar recomendaciones y directrices relativas a los temas de su incumbencia para su posible adopción por la DIRNEA.
- 2.- Elaborar y promulgar normas técnicas para las naves que enarbolen el pabellón ecuatoriano que le permitan ejercer la jurisdicción y el control en cuestiones administrativas y técnicas.
- 3.- Evaluar la eficacia y emitir directrices para el buen funcionamiento de los distintos Servicios.
- 4.- Analizar la conveniencia de establecer normas de acuerdo con la guía y criterios desarrollados por la OMI.

Durante la auditoría se establecieron las conclusiones, que a continuación se exponen, con respecto a las actividades marítimas generales del Estado establecidas en el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2007 (Resolución A.996 (25)).

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

3.9.1.2 CONCLUSIONES SEGÚN REGLAMENTO DE LA OMI.

1.- No se dispone de un procedimiento para la revisión periódica de la estrategia. Código Parte 1 punto 3.3.

2. -No se mantienen registros de las reuniones para la difusión de la estrategia a nivel interno. Código Parte 1 punto 10

3.9.2 ACTIVIDADES EN CALIDAD DE ESTADO DE ABANDERAMIENTO

3.9.2.1 GENERALIDADES

Las actividades del Estado ecuatoriano en calidad de Estado de abanderamiento son ejercidas, casi en su totalidad, por la Armada de Ecuador a través de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos-DIRNEA-. Este organismo es responsable de las políticas de implantación de los instrumentos de obligado cumplimiento de la OMI y del establecimiento de políticas respecto de los buques no alcanzados por tales instrumentos. Asimismo, en el marco de su competencia es responsable de la imposición de medidas de ejecución conforme al régimen sancionador previsto en las normas legales nacionales.

Los objetivos y funciones de la DIRNEA se encuentran establecidos en el Decreto Ejecutivo No.1111 del Presidente de la República, y su estructura orgánica comprende las siguientes Unidades Jurídicas y Direcciones Técnicas:

Asesoría Jurídica.

1.- Asesoría Marítima y Convenios.

2.- Planificación Estratégica y Control de Gestión.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

3.- Dirección de Seguridad Marítima.

4.- Dirección de Operaciones Marítimas.

5.- Dirección de Protección Ambiental y Superintendencias.

La Asesoría Jurídica tiene como objetivos asesorar en derecho sobre legislación nacional, a los distintos niveles de dirección y órganos administrativos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente.

La Asesoría Marítima tiene como objetivos asesorar en los aspectos técnicos y jurídicos para la adhesión y posterior implantación de los convenios internacionales relacionados con la seguridad y protección marítima, la protección del medio ambiente marino, la formación de la gente de mar y otros temas contemplados en los instrumentos marítimos internacionales de los que el Ecuador es parte.

El área de Planificación Estratégica y Control de Gestión, tiene como objetivos elaborar, controlar y actualizar el Planeamiento Estratégico del Sector; controlar la ejecución concerniente al Sector, del Plan de Fortalecimiento Naval y evaluar la gestión de los Repartos Subordinados mediante indicadores de gestión, y proponer las medidas necesarias para optimizar y simplificar procesos sectoriales, coordinar acciones para elaborar la doctrina administrativa dispuesta por organismos superiores así como planificar y ejecutar las tareas que permitan alcanzar y/o mantener la automatización de la institución.

El Centro de Tecnología de la Información, tiene como objetivos planificar, coordinar y ejecutar tareas para proveer servicios de calidad en el área de tecnologías de la información y telecomunicaciones de la Autoridad Marítima a usuarios internos como externos. Diseñar

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

políticas y normas que regulen y hagan eficiente la gestión con calidad, productividad y mejoramiento continuo.

La Dirección de Seguridad Marítima administra las actividades marítimas relacionadas con el registro, control y clasificación de naves y la titulación y registro del personal mercante.

La Dirección de Operaciones Marítimas tiene como objetivos orientar y dirigir las operaciones para contrarrestar las actividades ilícitas marítimas, las operaciones de Control de Tráfico Marítimo, operaciones de búsqueda y salvamento marítimo y las comunicaciones navales.

La Dirección de Protección Ambiental Marino Costera y Superintendencia tiene como objetivos dirigir y controlar la gestión de las Superintendencias de los Terminales Petroleros, prevenir y controlar la contaminación ambiental marino-costero y supervisar el ordenamiento del borde costero y consta de los departamentos siguientes:

El Departamento de Ordenamiento Costero, que tiene las funciones de analizar, autorizar y controlar las ocupaciones las zonas de playa y bahía en el litoral, zona insular, estuarios y ríos navegables, analizar las actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático y contribuir con las autoridades ambientales en el control del ecosistema manglar.

El Departamento de Superintendencias de Terminales Petroleros, que tiene las funciones de ejecutar, regular, controlar y gestionar las actividades de administración de los recursos financieros y de los recursos humanos, así como los aspectos técnicos de las Superintendencias.

La DIRNEA administra una flota mercante conformada principalmente por buques de pasaje dedicados a realizar viajes a las Islas Galápagos, buques tanques dedicados a viajes

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

internacionales y al cabotaje y en menor medida buques de carga seca. La flota pesquera cuenta con un elevado número de buques de altura y de pesca artesanal.

Los buques de bandera ecuatoriana se encuentran sujetos a un régimen de reconocimiento, inspección y certificación, que es realizado por funcionarios de la DIRNEA distribuidos a lo largo de la costa continental e insular del territorio ecuatoriano. La Resolución Signada No. 301/04 establece la normativa nacional al respecto.

En la actualidad la DIRNEA se encuentra preparando reglas de bandera que comprende el mantenimiento del buque, la aplicación de requerimientos convencionales a buques existentes, el otorgamiento de exenciones y equivalencias, la aprobación (homologación) de equipos, así como para satisfacer el término “a juicio de la Administración” que se encuentra en los diferentes instrumentos pertinentes.

El cumplimiento de las normas nacionales que deben observar los buques de la bandera se encuentran establecidos en el Reglamento de la Actividad Marítima, publicado mediante el Decreto 168 del 21-03-1997. La ejecución del programa de inspecciones de bandera es llevada a cabo a través de inspectores adscritos a la DIRNEA. Para uso de los citados inspectores se dispone del software SIGMAP, que es una herramienta informática que facilita las guías de inspección para ser utilizada por los inspectores, proporciona una base de datos sobre archivo histórico de inspecciones y puede ser utilizada para el cálculo de Líneas de Carga, entre otras aplicaciones.

Los buques y las personas sujetas a la jurisdicción del Estado de abanderamiento que incumplen las normas de seguridad y la prevención de la contaminación son objeto de sanciones cuya regulación se establece en el Código de Policía Marítima que data de Agosto de 1960.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

3.9.2.2 CONCLUSIONES SEGÚN REGLAMENTO DE LA OMI.

Durante la auditoría se estableció lo siguiente:

1. Algunas enmiendas a los instrumentos obligatorios de la OMI y resoluciones vinculantes que están en vigor no se han incorporado a la legislación nacional; ello quedó evidenciado por la ausencia de legislación nacional para la incorporación de enmiendas al Convenio SOLAS 74/78 de varias resoluciones, entre las que cabe citar, entre otras: MSC-194(80), MSC170 (79) y MSC.173 (79). Artículo I del Convenio SOLAS 74 y párrafo 7 de la parte 1 del Código Res.A996(25)
2. Se indicó en el cuestionario previo de auditoría y se evidenció durante esta, que no se dispone de normas de aplicación para las prescripciones de los Convenios de que los equipos para ser instalados a bordo de los buques de la flota nacional, sean de un tipo aprobado por la Administración. SOLAS 74/78 Enmendado Protocolo 88 Cap. IV regla 14.1
3. No se hallaron evidencias objetivas que demuestren que la AME cuenta con reglamentos o instrucciones que habiliten los procedimientos para proporcionar a la OMI informes sobre cualquier accidente ocurrido a sus buques sujetos a las disposiciones de los Convenios. Regla 21.b) Cap. I SOLAS 74 y Art. 23 LL66.
4. No se dispone de suficiente personal cualificado para realizar auditorías conforme al Código IGS. Código Parte 2 punto 23.2
5. Los inspectores que realizan las inspecciones de seguridad radioeléctrica no han recibido formación específica. Código Parte 2 punto 31
6. No se dispone de un programa documental detallado de formación de carácter oficial, para los inspectores del Estado de abanderamiento, que en el momento de su incorporación a la

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

actividad, no posean el nivel de conocimiento y capacidad exigida en el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI. Código Parte 2 punto 34.

7. No se dispone de un plan de formación programado (formación continua) para el personal que realiza actividades de inspección para la certificación conforme a los instrumentos obligatorios de la OMI. Código Parte 2 punto 35.

3.9.3 INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES MARÍTIMOS

3.9.3.1 GENERALIDADES

Hasta el año 2007 las actividades encaminadas a determinar las causas de los accidentes y demás siniestros marítimos protagonizados por buques de bandera ecuatoriana y de todos los buques en aguas jurisdiccionales ecuatorianas, incluyendo las lesiones corporales, se llevaba a cabo siguiendo lo dispuesto en el Código de Policía Marítimo.

El citado Código establece la obligación del Capitán de Puerto de la zona marítima donde se produce el accidente, instruir el sumario de Ley, para determinar las causas que lo provocaron y sus responsables, si los hubiere, y entregar el proceso y los presuntos culpables, a los jueces competentes.

A partir del año 2008 se implantó, en la Autoridad Marítima del Ecuador, el Comité de Investigación de Accidentes Marítimos. Entre sus tareas se encuentra el llevar a cabo la aplicación del Código de Investigación de Siniestros Marítimos de la Organización Marítima Internacional. Dicho Comité está conformado por:

El Subdirector Nacional, quien lo presidirá.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

- 1.- El Asesor Jurídico de la DIRNEA.
- 2.- Un miembro de Asesoría Marítima y Convenios, quien actuará como Secretario.
- 3.- Jefe del Departamento de Gestión e Inspección de Naves.
- 4.- El Director de Seguridad Marítima.
- 5.- El Director de Operaciones Marítimas.
- 6.- El Director de Protección Ambiental y Superintendencias.
- 7.- Representantes de otras instituciones marítimas del Estado y asociación de armadores, entre otros, como miembros consultivos.

Con el propósito de mejorar la capacidad institucional para llevar a cabo investigaciones con mayor rigor científico, la Autoridad Marítima del Ecuador se encuentra capacitando a un grupo de 10 investigadores, con objeto de que adquieran los conocimientos necesarios y la experiencia adecuada para realizar las investigaciones conforme al Código OMI para la investigación de accidentes marítimo

3.9.3.2 CONCLUSIONES SEGÚN REGLAMENTO DE LA OMI.

Durante la auditoría se estableció lo siguiente:

1. La actual institución encargada de la investigación de accidentes marítimos –Jurado de Capitanes- no utiliza una metodología basada en las directrices elaboradas por la OMI.

Código Parte 2.41

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

3.9.4 ACTIVIDADES EN CALIDAD DE ESTADO RECTOR DEL PUERTO

3.9.4.1 GENERALIDADES

La DIRNEA, a través del Departamento de Inspección y Gestión de Naves, ejerce las actividades de supervisión por el Estado Rector del Puerto (en adelante ERP) en los puertos habilitados al tráfico mercante internacional.

En la actualidad dispone de un total de cuatro (4) oficiales de supervisión por el ERP cualificados y experimentados, los cuales compatibilizan sus actividades con las de inspección y certificación de buques nacionales. Teniendo en cuenta que para esta última actividad se ha evidenciado que el número de inspectores es insuficiente, en un futuro próximo se está proyectando la incorporación de nuevos recursos humanos para sumarse a la plantilla de oficiales de supervisión.

Conforme a los datos estadísticos proporcionados, el número de controles realizados a buques extranjeros ingresados disponibles para ser inspeccionados durante el último año, no ha alcanzado el compromiso asumido por las Autoridades Marítimas miembros del Acuerdo Latinoamericano que es del 20%.

3.9.4.2 CONCLUSIONES SEGÚN REGLAMENTO DE LA OMI.

Durante la auditoría se estableció lo siguiente:

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

1.- No existen en todos los puertos del país, facilidades de recepción de desechos generados por los buques, conforme a los Anexos I, II, IV y V en los puertos ecuatorianos que reciben tráfico internacional. Anexo I, Regla 38.1. Anexo II, Regla 18. 1. Anexo IV, Regla 12. Anexo V, Regla 7. MARPOL 73/78.

2.- No se han encontrado pruebas objetivas de que se hayan presentado a la OMI todos los informes establecidos en el marco del MARPOL 73/78. Código Parte 3, Párrafo 58.

3.9.5 ACTIVIDADES EN CALIDAD DE ESTADO RIBEREÑO

3.9.5.1 GENERALIDADES

La DIRNEA ejerce las funciones correspondientes al Estado Ribereño mediante:

El Comando de Guardacostas (COGUAR) que controla las actividades marítimas en el mar territorial, aguas interiores y sistemas fluviales, velando por seguridad de la vida humana en el mar y por la preservación del medio ambiente marino costero.

El Instituto Oceanográfico de la Armada (INOCAR) al que corresponde las funciones que a continuación se relacionan con la seguridad de la navegación:

1.- Realizar, dirigir, coordinar y controlar los levantamientos hidrográficos, fluviales, y oceanográficos para el desarrollo, compilación y elaboración de las Cartas Náuticas.

2.-Tener a su cargo la construcción, administración, control y mantenimiento de los faros, boyas y balizas y señalización marítima en la costa continental y áreas insulares del país.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

3.- Constituir el organismo oficial técnico y permanente al Estado, a quien representará en todo lo que se relacione a las investigaciones oceanográficas, hidrográficas, de navegación y de ayudas a la navegación, entre otras funciones relacionadas.

El INOCAR es miembro de la OHI (Organización Hidrográfica Internacional) y utiliza los criterios para el establecimiento y mantenimiento de las ayudas a la navegación, siguiendo las directrices y recomendaciones internacionales de (AISM) Asociación Internacional de Señalización Marítima.

Las Superintendencias de los Terminales Petroleros, a las que corresponde ejercer la autoridad marítima en el área de su jurisdicción y prevenir y controlar la contaminación.

Las Direcciones Regionales, mediante las Capitanías de Puerto, a las que corresponden controlar las actividades en los espacios acuáticos en calidad de Autoridad Marítima Regional, precautelando la seguridad de la vida humana en la mar, la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente marino costero, en su jurisdicción.

3.9.5.2 CONCLUSIONES SEGÚN REGLAMENTO DE LA OMI.

Durante la auditoría se estableció lo siguiente:

1.- Se ha evidenciado que el sistema NAVTEX se encuentra fuera de servicio en la estación costera de Guayaquil. SOLAS V reg.4.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

3.10 CONCLUSIONES DE LA AUDITORÍA INTERNA

3.10.1 ASPECTOS EN LOS QUE SE HA EVOLUCIONADO POSITIVAMENTE

El personal al servicio de la AME demuestra un alto compromiso con respecto al cumplimiento de las obligaciones marítimas internacionales. De esta manera, el personal de todos los ámbitos de actuación se esfuerza en gran medida para el fomento de una cultura cuyo objetivo sea mejorar las actividades relacionadas con la seguridad marítima y la protección del medio ambiente.

El avance del programa de modernización y automatización de diversos procesos de la AME, iniciado a mediados del 2007, representa un avance cuantitativo y cualitativo hacia la creación de un sistema de gestión de la calidad, simplificando sustancialmente la labor estatutaria.

La AME tiene implantado un sistema de gestión por competencias del personal que se encuentra documentado en un Manual de Competencias.

La DIRNEA está elaborando “Reglas de Bandera”, las cuales se encuentran en un avanzado estado para su publicación; los inspectores dedicados a la certificación por el Estado de Abanderamiento y para el Control por el Estado Rector de Puerto.

El desarrollo y mejora del sitio oficial de Internet de la DIRNEA, constituye una herramienta de difusión y consulta de las actividades de la administración y de las normas de seguridad marítima y la prevención de la contaminación, transparentando la gestión administrativa y su cumplimiento.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

El control efectivo ejercido por la DIRNEA sobre las empresas concesionarias que manejan hidrocarburos y otras sustancias peligrosas en los puertos, especialmente en cuanto a los recursos humanos y materiales disponibles, asegura una rápida respuesta para hacer frente a episodios de contaminación marina.

La Escuela de la Marina Mercante Nacional, recibió la certificación ISO 9001-2000 en marzo 8 de 2001 y la renueva con éxito de forma periódica. En toda la Institución existe una sólida y proactiva cultura de la calidad, que se pone de manifiesto mediante la mejora continua en todas las áreas de formación. La Escuela utiliza en sus programas la tecnología más moderna y su metodología para impartir cursos le confieren un alto nivel de formación marítima. El personal de la Escuela está completamente comprometido con la tarea de satisfacer las obligaciones emanadas del Convenio STCW y las normas nacionales.

El Instituto Oceanográfico de la Armada (INOCAR), recibió la certificación ISO 9001-2000 en mayo del 2007 y se renueva con éxito de forma periódica. En toda la Institución existe una sólida y proactiva cultura de la calidad, que se pone de manifiesto mediante la mejora continua en todas las áreas. El personal del INOCAR está completamente comprometido con la tarea de satisfacer las obligaciones emanadas de los Convenios y las normas internacionales.

3.10.2 ASPECTOS EN LOS QUE ES NECESARIO MEJORAR

- 1.- Incrementar la participación activa y concertada de las instituciones gubernamentales responsables, para la adhesión del Ecuador a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR).

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

2.- Acelerar el proceso de ratificación del Protocolo de 1997 que enmienda al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, modificado por la enmienda al Protocolo de 1978.

3.- Con el objeto de dinamizar la incorporación de los Instrumentos Obligatorios de la OMI a la Legislación Nacional, la AME debería establecer la obligatoriedad del cumplimiento de los aspectos contenidos en el Código para Implantación de los Instrumentos Obligatorios de la OMI.

4.- Se deben revisar las prescripciones nacionales de estabilidad para su actualización conforme a la Res. A.749 (18)-Código de Estabilidad sin Averías- y disponer de instrucciones técnicas (Normas ASTM o similar) para complementar las existentes para llevar a cabo las pruebas de estabilidad y la comprobación periódica del peso en rosca en buques de pasaje.

5.- Si bien se siguen los lineamientos de la Sociedad de Clasificación, la DIRNEA debe establecer un procedimiento con el fin de asegurarse que la resistencia estructural general del buque sea suficiente para el calado correspondiente al francobordo asignado y no solamente limitarse a realizar un análisis y aprobación de planos.

6.- Con objeto de evitar desajustes con respecto a la implementación, el cumplimiento y la promulgación de enmiendas al Convenio MARPOL 73/78, se debe revisar su transposición a la legislación nacional, ya que en la actualidad se encuentra dispuesto en numerosas resoluciones nacionales.

7.- Se debe realizar mayores esfuerzos para acelerar la formación de investigadores con objeto de que adquieran los conocimientos y experiencia necesaria en los ámbitos relacionados con la

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

navegación y la prevención de abordajes, la reglamentación del Estado de abanderamiento sobre los certificados de competencia, las causas de la contaminación del mar, las técnicas de interrogación, la compilación de pruebas y la evaluación de la influencia del factor humano.

8.- Se debe realizar mayores esfuerzos para acelerar que las investigaciones que se realicen, se lleven a cabo con independencia de la investigación penal o de otra índole, realizada paralelamente para determinar responsabilidad o atribuir culpa.

9.- En las comunicaciones realizadas en los casos SAR, se deben utilizar los diferentes formatos indicados en el Manual IAMSAR VOL II (SITREPS Y CODIGOS DE FRASES NORMALIZADAS) entre los CCS (RCC) y SCS (RSC).

10.- Se debe dotar de personal cualificado a todos los puertos ecuatorianos que reciban buques extranjeros sujetos al control por el Estado Rector de Puerto, con objeto de asegurar el compromiso contraído en el marco del Acuerdo de Viña del Mar, de inspeccionar el 20% de los buques extranjeros que arriben a puertos ecuatorianos.

11.- Los pronósticos meteorológicos elaborados y difundidos por el INOCAR, deben disponer de un sistema de gestión, que permita evaluar su eficacia y que incluya encuestas de opinión de los usuarios.

12.- La AME debe realizar los esfuerzos necesarios para remitir a la OMI la información correspondiente a la Autoridad Nacional SAR, con la regularidad establecida.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

3.11 DECLARACIÓN DE LA VISIÓN CORPORATIVA

De igual forma que se hizo para redefinir la misión, sobre la base de los aspectos en que es necesario, la visión de la DIRNEA quedó establecida de la siguiente manera:

CUADRO No 4

VISIÓN DE LA ORGANIZACIÓN

| |
|---|
| <p style="text-align: center;">VISIÓN AL 2025</p> <p style="text-align: center;">DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS</p> <p style="text-align: center;">Ser una Autoridad de Policía Marítima referente en América Latina, con capacidad de respuesta inmediata para neutralizar las actividades ilícitas y en los eventos de búsqueda y salvamento en las áreas de responsabilidad, entregando sus productos y servicios bajo los principios de eficiencia, calidad y calidez.</p> |
|---|

Fuente: Investigación Directa. Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos. 2015.

Elaborado por: Miriam Magally Martínez Sánchez.

3.12 DEFINICIÓN DE OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE LA ORGANIZACIÓN

Para determinar sus Objetivos y Estrategias, la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos debe tomar varios referentes, entre ellos, los Objetivos de: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y Plan Estratégico de la Armada del Ecuador; y verificar que cada objetivo planteado se encuentre debidamente alineado y responda positivamente a la consecución de los objetivos superiores, para justificar la asignación del presupuesto correspondiente para su desarrollo.

Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ministerio de Transporte y Obras Públicas:

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

Esta Subsecretaría determina las políticas del desarrollo marítimo y portuario nacional, por lo que conforme a las directrices de Fortalecimiento del Sector Marítimo Nacional ha determinado los siguientes Objetivos:

- 1.-Asegurar la idoneidad profesional del personal ecuatoriano de Marina Mercante, mediante niveles académicos compatibles.
- 2.-Apoyar a las actividades e industrias vinculadas al sector marítimo, para permitir el crecimiento de las mismas.
- 3.-Desarrollar las actividades marítimas en un ambiente sano y sostenible, mediante el cuidado y la conservación del océano, para prevenir su deterioro y para restaurarlo en caso de que haya sido afectado.
- 4.-Coadyuvar con el empleo de los medios del sector marítimo a la seguridad del Estado.

Plan Estratégico de la Armada del Ecuador:

La Dirección Nacional de Espacios Acuáticos al ser parte de la Armada del Ecuador, deberá tomar en cuenta los Objetivos Institucionales considerados en su “Plan Estratégico Morán Valverde” los mismos que se señalan a continuación:

O. E. I. # 1.- Garantizar la Soberanía e incrementar y desarrollar las capacidades estratégicas y operacionales del Poder Naval determinadas en el Concepto Estratégico Naval.

O. E. I. # 2.- Mejorar el empleo, la formación y perfeccionamiento de las capacidades y potencialidades del talento humano, y satisfacer sus necesidades básicas.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

O. E. I. # 3.- Fortalecer el ejercicio de Policía Marítima incrementando la seguridad, protección y prevención de la contaminación en los espacios acuáticos. (Armada, 2010)

3.12.1 ORIENTACIONES SECTORIALES

Las Orientaciones Sectoriales son lineamientos generales definidos por el Comando General de la Armada, que guían a cada Sector de la Armada, respecto a la forma en que se espera alcanzar los Objetivos Estratégicos Institucionales definidos en el “Plan Estratégico Morán Valverde”. Las Orientaciones Sectoriales para la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos son:

Orientación Sectorial 001 (OS001)

La vigilancia y control de las actividades que se realizan en los Espacios Acuáticos se encuentra definido en el “Concepto Operacional del Plan de Seguridad Integral y Protección de los Espacios Acuáticos”, dando responsabilidad hasta las 30 millas náuticas desde el borde costero, y al Comando de Guardacostas en el área oceánica. (Armada, 2010)

Orientación Sectorial 002 (OS002)

Mantener un servicio de inspección de naves que permita brindar a los usuarios un servicio oportuno y que garantice la seguridad de las embarcaciones para su operación. (Armada, 2010)

Orientación Sectorial 003 (OS003)

Desarrollar los elementos de la estrategia de imagen de la Policía Marítima, como son la identificación, diferenciación, referencia y preferencia, que permita el reconocimiento por parte

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

de los diferentes gremios de la comunidad marítima, y ser el referente de las instituciones que brindan servicios públicos y seguridad interna. (Armada, 2010)

Orientación Sectorial 004 (OS004)

Prevenir la contaminación en los espacios acuáticos, sobre la base de la estructuración de un sistema de monitoreo ambiental marino costero y de naves, que permita controlar eficientemente las normas de calidad ambiental de los efluentes, descargas y emanaciones. (Armada, 2010)

Orientación Sectorial 005 (OS005)

Especializar al personal de oficiales y tripulantes en el ejercicio de la Policía Marítima, así como implementar un programa de capacitación permanente a los funcionarios de la misma. (Armada, 2010)

Orientación Sectorial 006 (OS006)

Fortalecer el desarrollo informático y de comunicaciones que permita la interacción con otras instituciones del Estado y contribuya al ejercicio de la Policía Marítima.

Orientación Sectorial 007 (OS007)

Entregar un servicio de calidad y acceso a la capacitación de los diferentes gremios marítimos, desarrollando una infraestructura moderna y tecnológica, para la formación y capacitación de la gente de mar.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

3.12.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS SECTORIALES, PROGRAMAS, PROYECTOS Y ACCIONES ESTRATÉGICAS

Con la finalidad de agrupar los proyectos y acciones estratégicas que tienen relación con las responsabilidades de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, estos se han agrupado en seis grandes programas que se presentan a continuación:

1.-SEGURIDAD MARÍTIMA.

2.- PROTECCIÓN AMBIENTAL MARINO COSTERO.

3.-FORTALECIMIENTO DE LA PROTECCIÓN MARÍTIMA EN LOS TERMINALES PORTUARIOS.

| | | |
|---------------------------|---|--|
| OES 1 | Incrementar la seguridad marítima cumpliendo con las normas establecidas en los instrumentos obligatorios de la O.M.I. y en las regulaciones nacionales. | |
| PROGRAMA | PROYECTOS | |
| SEGURIDAD MARÍTIMA | P1. | Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima FASE II |
| | P2. | Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima FASE III |
| | P3. | Sistema de Control de Tráfico Fluvial en la Región Oriental |
| | P4. | Señalización marítima en playas |
| | ACCIONES ESTRATÉGICAS | |
| | A.1 | Implementación, en la estructura de la DIRNEA, de una unidad de auditoría para verificación del cumplimiento de los convenios internacionales. |
| | A.2 | Implementación de un programa de formación y capacitación de inspectores de naves y auditores ISM. |
| | A.3 | Implementación de un programa de formación y capacitación de investigadores de incidentes. |

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

| | | |
|--------------|--|---|
| | A.4 | Gestionar la aprobación del Proyecto de Ley Orgánica de Gobernanza de los Espacios Acuáticos. |
| | A.5 | Implementación en la estructura de la DIRNEA, de una unidad de prevención de riesgos marítimos. |
| OES 2 | Incrementar la prevención y control de la contaminación en los espacios acuáticos y contribuir al control de la explotación de los recursos naturales vivos y no vivos en las aguas jurisdiccionales. | |

| PROGRAMA | PROYECTOS | |
|-------------------------------------|------------------------------|---|
| PROTECCIÓN AMBIENTAL MARINO COSTERO | P5. | Protección Ambiental Marino Costera frente a derrames de hidrocarburos y/o sustancias peligrosas. |
| | P6. | Recepción de mezclas oleosas en las Superintendencias de los Terminales Petroleros. |
| | P7. | Sistema de monitoreo y control ambiental marino costero. |
| | P8. | Implementación de centro de control de contaminación en la Isla Seymour y los servicios de maniobras a buques en la carga de combustible. |
| | ACCIONES ESTRATÉGICAS | |
| | A.6 | Regularización de las concesiones marítimas. |
| | A.7 | Desarrollo de un Sistema de Información Geográfica – GIS –para el control de concesiones. |

| OES 3 | Elevar el nivel de formación, titulación y capacitación profesional del personal marítimo y portuario, conforme a los convenios internacionales y normas de gestión de calidad. | |
|----------------------------------|--|---|
| PROGRAMA | PROYECTOS | |
| FORTALECIMIENTO EN EL DESARROLLO | P15. | Escuela Contra incendios y manejo de sustancias peligrosas. |

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

| | | |
|--------------------------|-----------------------|--|
| DEL PERSONAL MERCANTE | P16. | Simulador de máquinas y carga de buques. |
| | ACCIONES ESTRATÉGICAS | |
| | A.13. | Revisión de los planes de estudio y calificación del personal de instructores. |

Fuente: Investigación Directa. Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos. 2015.

Elaborado por: Miriam Magally Martínez Sánchez.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

- a.** Se puede concluir que la Auditoría Interna a los procesos sustantivos de la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos, permitió identificar las áreas específicas a ser mejoradas las mismas que son Estado Rector de Puerto, Estado de Abanderamiento y Estado Ribereño.

- b.** El diagnóstico situacional, tanto del ambiente interno como externo de la organización, permitió identificar las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, para estructurar estrategias que permitirán alcanzar las condiciones de mejora requeridas.

- c.** El análisis a los procesos sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, permitió identificar las áreas específicas a ser mejoradas para incrementar la eficiencia y efectividad en la provisión de sus productos y servicios a la sociedad y al país.

- d.** La Auditoría Interna a los procesos sustantivos de la DIRNEA permitió identificar sus problemas potenciales y los cambios específicos requeridos, facilitando el desarrollo de su direccionamiento estratégico para el mejoramiento de la gestión institucional.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

RECOMENDACIONES

- a.** Implementar los aspectos identificados en los que es necesario mejorar, a fin de que la DIRNEA pueda estar en la plena capacidad de proveer los productos y servicios que demanda la sociedad, la Armada del Ecuador y el país, como Autoridad Marítima Nacional, en forma eficiente y efectiva en cada una de las áreas a mejorar como son Estado Rector de Puerto, Estado de Abanderamiento y Estado Ribereño.
- b.** Fortalecer la estructura organizacional, el desarrollo del personal y su capacitación, e implementar, integrar y modernizar los sistemas de mando, control comunicaciones e informática, de tal manera que se pueda disponer de un sistema integral de gestión marítima y portuaria de vanguardia.
- c.** Aprobar y difundir la Auditoría Interna y el Direccionamiento Estratégico Propuesto de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, para orientar la ejecución y el correcto desempeño del personal y de la organización en el cumplimiento de sus actividades diarias.
- d.** Implementar los objetivos estratégicos sectoriales, programas, proyectos y acciones estratégicas propuestas, para alcanzar el mejoramiento de la eficiencia institucional.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

BIBLIOGRAFIA

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- (Albuja, 2015) Albuja, O. Carlos. CALM. Director Nacional de los Espacios Acuáticos. Armada del Ecuador. Revista No 19, Perfil Criminológico. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. Agosto, 2015. Pág. 3 – 6.
- American Accounting Association, Auditing Concepts Committee. Reports of the Committee on Basis Concepts. Accounting Review, Volume 47. 1972.
- (Arens, 1996) Arens, Alvin A. Auditoría Un Enfoque Integral, Prentice Hall. México, 1996.
- Armada del Ecuador. Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos. 30-ENE-2015.
- Armada del Ecuador, Guía de Gestión por Procesos. 2006.
- Bacon, Charles A. Manual de Auditoría Interna, U.T.H.E.A. México, 1996.
- Bailey, Larry P. Miller, Guía de Auditoría. Una reexpresión comprehensiva de las Normas de Auditoría (SAS), de Testimonio (SSAE), de Servicios de Contabilidad y Revisión (SQCS) y de Control de Calidad (SQCS). 1988-99 Primera versión española. Harcourt Brace de España S.A. 1998.
- Beas Aranda José Luis. Eficiencia Vs Eficacia. Bogotá. Editorial Norma. 2006.
- Cepeda, Gustavo. Auditoría y Control Interno. Mc Graw Hill. Santafé de Bogotá D.C. 1998.
- Constitución de la República del Ecuador, 2008.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

- (http://www.dirnea.org/data/DECRETO_EJEC_723.pdf)Decreto Ejecutivo No 1087. 07-MAR-2012.
- (El Renacer de la Armada, 1936-2004)Dirección General de Intereses Marítimos. Historia y Evolución de la Marina Ecuatoriana. Volumen III. El Renacer de la Armada. 1936 – 2004. Quito, Ecuador. 2005.
- Estado Mayor de la Armada. Oficio No. ESMAAR-PEM-013-R; 02-JULIO-2007. Reorganización de la Armada 2007. Quito, Ecuador. 2007.
- (Flores, 2003)Flores, K. Adrián, Mg. Profesor Principal de la Facultad de Ciencias Contables. Revista Quipukamayoc No. 1609-8196. Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Lima, Perú. 2003, primer semestre. Pág. 43 – 57.
- Gómez Bravo, Luis. Mejoramiento Continuo. La Habana. Universidad de la Habana – Cuba. 2006.
- (Harrington, 1993)Harrington, H. James. Mejoramiento de los Procesos de la Empresa. Editorial McGraw Hill Interamericana, S.A. Santa Fé, Colombia. 1993.
- http://es.wikipedia.org/wiki/M%C3%A9todo_cient%C3%ADfico
- <http://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtual/publicaciones/quipukamayoc/2003/primer/auditoria.htm>
- <http://www.rppnet.com.ar/tecnicasdeinvestigacion.htm>
- Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, 2002.
- Ley Orgánica de la Defensa Nacional. Ecuador, 2007.
- Manual de Organización de la Armada. Ecuador. 2005.
- Normas Técnicas de Control Interno, Contraloría General del Estado, 2009.

Auditoría Interna a los Procesos Sustantivos de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos

- Proyecto de Ley de Gobernanza, Vigilancia y Control de los Espacios Acuáticos. Asamblea Nacional, 2015.
- Reglamento a la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, 2003.
- (Reglamento Sustitutivo al Reglamento de Disciplina Militar, 2009) Reglamento Sustitutivo al Reglamento de Disciplina Militar. Actualizado al 13-JUL-2009.



ANEXOS

ANEXO No 1

ESQUEMA ANALÍTICO DE LA SITUACIÓN PROBLEMÁTICA

SITUACIÓN PRELIMINAR

CUADRO No 1

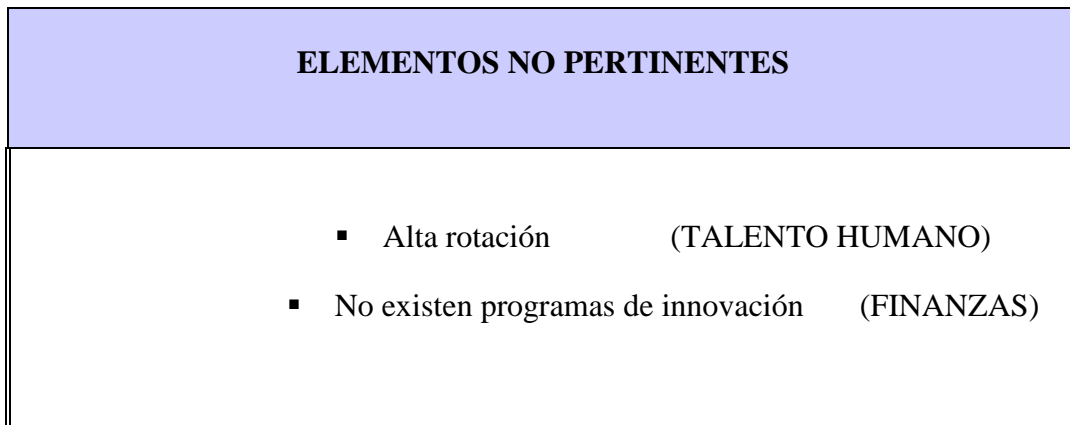
|  LISTA PRELIMINAR DE ELEMENTOS  | |
|---|--|
| HECHOS | EXPLICACIONES |
| Pocas oportunidades de desarrollo del talento humano. | No se han levantado adecuadamente los perfiles de puestos. |
| Excesiva carga laboral. | No se ha levantado adecuadamente la matriz de actividades, ni la matriz de dimensionamiento. |
| Poca capacidad de gestión. | El personal se muestra poco proactivo. |
| Sobre utilización del talento humano. | Las actividades se han incrementado, pero se ha mantenido la misma cantidad de personal. |
| Alta rotación. | Pérdida de conocimiento en la organización. |
| Falta de control en la gestión. | No se realiza adecuadamente el seguimiento de las acciones dispuestas. |
| Procedimientos desactualizados. | Si bien es cierto, se han incrementado las actividades, no se han actualizado los procedimientos para cumplir éstas. |

| | |
|---|---|
| Manual de Organización obsoleto. | No se han incorporado las nuevas competencias otorgadas a través de los diferentes cuerpos legales. |
| Perfiles de puestos no acordes a la realidad. | Las nuevas competencias obligan a nuevos conocimientos para poder cumplirlas; sin embargo los perfiles de puestos no incluyen nuevas competencias u otras que se requieren. |
| Manual de procesos sin aprobación. | A pesar de los múltiples esfuerzos, no se ha logrado conseguir su aprobación y por tanto implementar una nueva y mejor estructura organizacional. |
| Bajo nivel de desempeño. | Pocas oportunidades de desarrollo no han permitido el mejoramiento del nivel de desempeño. |
| Carga laboral excesiva. | Se han incrementado las actividades, pero la cantidad de personal para ejecutarlas se ha mantenido. |
| Poca cultura de planificación. | Los proyectos son modificados constantemente. |
| Calidad del gasto baja. | La asignación de recursos no se realiza adecuadamente. |
| No existen programas de innovación. | La planificación no considera la inversión en innovación. |
| Deficiente ejecución de programas de mantenimiento. | La baja asignación presupuestaria provoca que se realice normalmente un mantenimiento correctivo. |
| Poca integración tecnológica. | Existen muchos sistemas que proveen de información y que no están integrados, dificultando el proceso de toma de decisión. |
| Baja seguridad informática. | Alta probabilidad de ingreso a los sistemas por parte de agentes externos. |

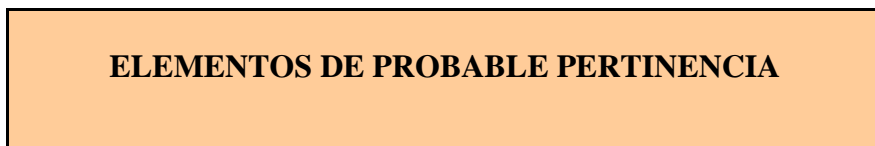
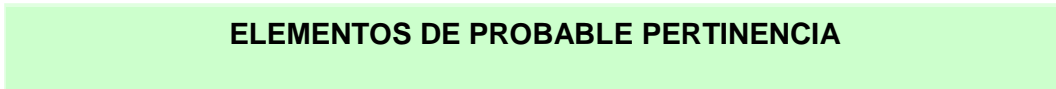
| | |
|---|--|
| No existen programas de innovación tecnológica. | Sólo se han considerado actualizaciones limitadas de software a los sistemas. |
| Procesos no adecuados. | Los procesos que se han levantados no han observado una adecuada metodología; tampoco incluyen todas las competencias otorgadas en los diferentes cuerpos legales. |
| No existe un Sistema de Control de Gestión. | No se realiza un adecuado seguimiento del cumplimiento de sus atribuciones y actividades desarrolladas. |



CUADRO No 2



CUADRO No 3



| HECHOS | AFINIDAD |
|---|-----------------|
| Pocas oportunidades de desarrollo del talento humano. | TALENTO HUMANO |
| Excesiva carga laboral. | TALENTO HUMANO |
| Poca capacidad de gestión. | TALENTO HUMANO |
| Alta rotación. | TALENTO HUMANO |

| HECHOS | AFINIDAD |
|-------------------|-----------------|
| Falta de control. | INSUMOS |

| HECHOS | AFINIDAD |
|------------------------------------|-----------------|
| Procedimientos desactualizados. | MÉTODOS |
| Manual de Organización obsoleto. | MÉTODOS |
| Perfiles de puestos no acordados. | MÉTODOS |
| Manual de Procesos sin aprobación. | MÉTODOS |

| HECHOS | AFINIDAD |
|--------------------------|-----------------|
| Bajo nivel de desempeño. | MEDIDA |
| Carga laboral excesiva. | MEDIDA |

| HECHOS | AFINIDAD |
|---------------|-----------------|
|---------------|-----------------|

| | |
|--------------------------------|----------|
| Poca cultura de planificación. | FINANZAS |
| Calidad del gasto baja. | FINANZAS |

| | |
|---|-----------------|
| HECHOS | AFINIDAD |
| Ejecución deficiente del mantenimiento. | EQUIPOS |

| | |
|-------------------------------------|-----------------|
| HECHOS | AFINIDAD |
| Poca integración tecnológica. | TEGNOLOGÍA |
| Baja seguridad informática. | TEGNOLOGÍA |
| No existen programas de innovación. | TEGNOLOGÍA |

| | |
|---|-----------------|
| HECHOS | AFINIDAD |
| Procesos no adecuados a la realidad. | GESTIÓN |
| No existe un Sistema de Control de Gestión. | GESTIÓN |

Fuente: Investigación Directa. Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos. 2015.

Elaborado por: Miriam Magally Martínez Sánchez.

ANEXO No 2

COMPETENCIAS EN CONFLICTO CON OTRAS INSTITUCIONES DEL ESTADO

1. Registro de embarcaciones y matrículas.
2. Designación de fondeaderos.
3. Seguridad en el transporte de pasajeros.
4. Control de la estiba de naves.
5. Control del transporte de sustancias explosivas e inflamables.
6. Asignación de fondeaderos de cargas peligrosas.
7. Efectuar requisita de materiales náuticos para hacer frente a contingencias.
8. Emisión de zarpes y arribos.
9. Prohibiciones de zarpe.
10. Registro y control de astilleros, varaderos, parrillas y factorías navales.
11. Dirigir y efectuar el control de tráfico marítimo.
12. Velar por el cumplimiento de normas de inspección, clasificación y reconocimiento de naves.
13. Inspeccionar anualmente todas las embarcaciones dentro de SOLAS, arqueo, II, MARPOL.
14. Realizar auditorías dentro de ISM y PBIP.
15. Vigilar el movimiento portuario.
16. Controlar deportes náuticos, acuáticos y buceo.
17. Controlar el ingreso de animales y vehículos a las zonas de playa.
18. Controlar el lastre y deslastre de naves.
19. Controlar la seguridad y equipamiento en muelles.
20. Investigar y sancionar vertimientos y arrojo de desechos al mar.
21. Controlar la nacionalidad y permanencia de las dotaciones de seguridad de buques mercantes ecuatorianos.
22. Establecer dotaciones mínimas de seguridad para naves.
23. Otorgar licencias y permisos para construcción y modificación de naves, vare y desvare de las mismas.

24. Controlar y aprobar los requisitos de seguridad para iniciar obras en varaderos, y diques.
25. Efectuar certificados de inspección y registro de diques, varaderos y astilleros.
26. Conocer el embarque y desembarque de gente de mar.
27. Conocer y autorizar la botadura de naves.
28. Actuar en casos de contingencias en las radas y costas.
29. Coordinar la recolección de basura y desperdicios y zonas de playa y bahía.
30. Autorizar el movimiento de embarcaciones menores dentro de la rada.
31. Emitir autorización de libre operación.
32. Controlar las entregas de combustible para el segmento naviero nacional.
33. Efectuar el proceso investigativo de todo siniestro marítimo.
34. Emitir informe anual de recomendaciones de seguridad para la OMI.
35. Realizar inspecciones de acuerdo al ERP a buques afectados.

Fuente: Investigación Directa. Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos. 2015.

Elaborado por: Miriam Magally Martínez Sánchez.

ANEXO No 3

MARCO LEGAL PARA ACTUACIÓN DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

Art. 158.- Las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional son instituciones de protección de los derechos, libertades y garantías de los ciudadanos.

Las Fuerzas Armadas tienen como misión fundamental la defensa de la soberanía y la integridad territorial.

CONVENIOS INTERNACIONALES

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

El Estado ecuatoriano ejerce la soberanía de su espacio marítimo a través de la Fuerza Naval. La Autoridad Marítima Nacional fortalecida en sus capacidades y dependiente de la Fuerza Naval contribuye a esta misión, garantizando el desarrollo, explotación y protección de los intereses marítimos, lo cual se fortalece siendo signatario de la Convención sobre el Derecho del Mar – CONVEMAR.

Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional A/RES/55/25

II. Tráfico ilícito de migrantes por mar

Artículo 7

Los Estados Parte cooperarán en la mayor medida posible para prevenir y reprimir el tráfico ilícito de migrantes por mar, de conformidad con el derecho internacional del mar.

“Numeral 4.- Toda medida que se adopte en el mar en cumplimiento de lo dispuesto en el presente capítulo será ejecutada únicamente por buques de guerra o aeronaves militares...”

Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas 1988:

Art. 17 Tráfico ilícito por mar:

“10. Las medidas que se adopten en cumplimiento del párrafo 4 del presente Artículo serán sólo aplicadas por buques de guerra o aeronaves militares, u otras naves o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como naves o aeronaves al servicio de un gobierno y autorizadas a tal fin”.

Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el protocolo de 1978 enmendado (MARPOL 73/78):

Art. 1.- Obligaciones generales en virtud del Convenio:

- 1) Las Partes se comprometen a cumplir las disposiciones del presente Convenio y de aquellos anexos por los que estén obligadas, a fin de prevenir la contaminación del medio marino provocada por la descarga de sustancias perjudiciales, o de efluentes que contengan tales sustancias, en transgresión del Convenio.
- 2) Nada de lo dispuesto en el presente artículo se interpretara en el sentido de que deroga o amplía los derechos soberanos de las Partes, en virtud del derecho internacional, sobre los fondos marinos y su subsuelo adyacentes a sus costas, a los efectos de exploración, explotación de sus recursos naturales.

Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972, enmendado (COLREG 1972):

- a) El presente Reglamento se aplicará a todos los buques en alta mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables por los buques de navegación marítima.
- b) La palabra "buque" designa a toda clase de embarcaciones, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento y los hidroaviones, utilizadas o que puedan ser utilizadas como medio de transporte sobre el agua.

Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, (SOLAS 1974), enmendado:

Regla V/4 Avisos náuticos.

| | |
|--------------------|---|
| Regla V/7.1 | Servicio de búsqueda y salvamento – medidas necesarias. |
| Regla V/7.2 | Servicios de búsqueda y salvamento – información a la OMI. |
| Regla V/8 | Señales de salvamento. |
| Regla V/9 | Servicios hidrográficos. |
| Regla VII/6.1 y 7- | Notificación de sucesos relacionados con mercancías peligrosas. |

CÓDIGO DE POLICÍA MARÍTIMA

“**Art. 2.** Las Capitanías de Puerto de la República tiene por objeto, dentro de los límites de sus respectiva circunscripciones, cumplir las siguientes obligaciones:”

a) Vigilar la correcta y segura navegación de todas las embarcaciones nacionales o extranjeras que trafiquen en sus aguas jurisdiccionales.

b) Exigir el orden, comodidad y seguridad de los pasajeros y tripulantes ecuatorianos embarcados...”

Art. 3.- Establece que para el cumplimiento de los deberes que les corresponden respecto de Policía Marítima, las Capitanías de Puerto estarán, dentro de los límites de su jurisdicción, investidas de las facultades que se conceden a la Policía Civil Nacional por los Artículos 9, 418 y 425 del Código de Procedimiento Penal; y su personal subalterno como agente de aquella tendrá las obligaciones y atribuciones puntualizadas en el Artículo 450 del citado Código.

Art. 41.- Es deber del capitán de puerto desplegar estricta vigilancia en el transporte de pasajeros que implique larga navegación. Por tanto, antes de conceder el zarpe a una embarcación que, con pasajeros, se proponga realizar un viaje marítimo de más de veinticuatro horas, se convencerá, por sí o por su ayudante, de: a).....

b) ..Que la embarcación se encuentre bien estibada; que no lleve en su carga ninguna de las siguientes sustancias inflamables: ácidos, aguarrás, alcohol, etc.

c) ..Que tengan todos los indispensables elementos para combatir un incendio, botes a remo y propulsión mecánica y balsas o flotadores en número suficiente para todo el pasaje y la tripulación; los instrumentos, cartas y libros necesarios, etc., para cuya mejor comprobación, si la nave es nacional, exigirá al capitán la presentación del certificado de la Comisión Inspector de Embarcaciones Nacionales (C.I.E.N.) o de la entidad que legalmente haga sus veces; agua y víveres necesarios e instalación de radio de acuerdo con los reglamentos.

Art. 56.- El capitán de puerto velará porque todas las naves, cualesquiera que fueren su tonelaje y bandera, que naveguen en sus aguas jurisdiccionales, cumplan estrictamente las disposiciones contenidas en el Reglamento Internacional para evitar Choques en el Mar, aprobado por Gran Bretaña y modificado por la Cámara de Comercio de Londres, en 1937, sancionando a las que lo infrinjan.

LEY DE PESCA Y DESARROLLO PESQUERO

Art. 82.- Art. 82.- La Armada Nacional aprehenderá las naves con las que se realicen faenas de pesca prohibidas por esta Ley, trasladándolas a puertos habilitados y poniéndolas a órdenes de la autoridad y jueces competentes.

DECRETO EJECUTIVO NO. 1087, 07-MAR-12

Este Decreto establece en su Art. 3 que el señor Ministro de Defensa Nacional es la Autoridad de Policía Marítima y la ejercerá a través de la Fuerza Naval, con las siguientes atribuciones y competencias:

- a) Todas las relacionadas con el resguardo de la soberanía nacional, así como también para el control de la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar, como consecuencia de su calidad de Policía Marítima;
- b) La prevención y combate de las actividades ilícitas en los espacios acuáticos;
- c) El asesoramiento en materia técnica a los entes del Estado que ejerzan las representaciones en organismos internacionales en materia marítima;
- d) La colaboración para la capacitación en la escuela de formación de marinos mercantes;
- e) El control, orientación y mantenimiento de las capitanías de puerto, Cuerpo de Guardacostas y Escuela de la Marina Mercante Nacional; y,
- f) Procurar el mantenimiento de la seguridad y defensa nacional.

CÓDIGO ORGÁNICO DE LA PRODUCCIÓN

Art. 177.- Contrabando.- Será sancionada con prisión de dos a cinco años, multa de hasta tres veces el valor en aduana de las mercancías objeto del delito y la incautación definitiva de las mismas, la persona que, para evadir el control y vigilancia aduanera sobre

mercancías cuya cuantía sea superior a diez salarios básicos unificados del trabajador en general, realice cualquiera de los siguientes actos:

e. Desembarque, descargue o lance en tierra, mar o en otro medio de transporte, mercancías extranjeras antes de someterse al control aduanero, salvo los casos de arribo forzoso; y,

f. Oculte por cualquier mecanismo mercancías extranjeras en naves, aeronaves, vehículos de transporte o unidades de carga, sin que se hayan sometido al control de las autoridades aduaneras.

Art. 188.- Apoyo y colaboración de las Fuerzas de Orden Público.- La Fuerzas Armadas y Policía Nacional deberán asignar permanentemente a la Administración Aduanera y a sus autoridades, cuando éstas lo requieran, el personal necesario para las actividades de control para la prevención de los delitos tipificados en el presente Código, el que prestará sus servicios en forma integrada en el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, de conformidad con lo establecido en el Reglamento a este Título.

LEY DE SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES Y PSICOTRÓPICAS

Art. 61.- Sanciones para el transporte.- Quienes transporten, por cualquier medio o vía, sea fluvial, marítima, terrestre o aérea y por cualquier forma o procedimiento, sustancias sujetas a fiscalización, en transgresión de las normas de esta Ley, serán reprimidos con reclusión mayor extraordinaria de doce a diez y seis años y multa de sesenta a ocho mil salarios mínimos vitales generales. No serán responsables los transportistas que desconocieren el contenido de la carga transportada.

Art. 101.- Retención.- Si por cualquier modo llegare a conocimiento del CONSEP el ingreso al territorio nacional de una nave aérea, marítima, fluvial o de cualquier otro medio de transporte comercial en el que se movilizaren sustancias cuyo tráfico se encuentre prohibido en esta Ley, la Secretaría Ejecutiva del CONSEP podrá disponer la retención de los medios de transporte y la aprehensión de las sustancias mientras se realiza la investigación. La retención no excederá de tres días.

CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL

- Graves violaciones a los derechos humanos y delitos contra el derecho internacional humanitario; Libro Primero, Título IV, Capítulo Primero.
- Delitos contra el derecho a la propiedad; Libro Primero, Título IV, Capítulo Segundo, Sección Novena.
- Tráfico ilícito de migrantes; Art. 213.

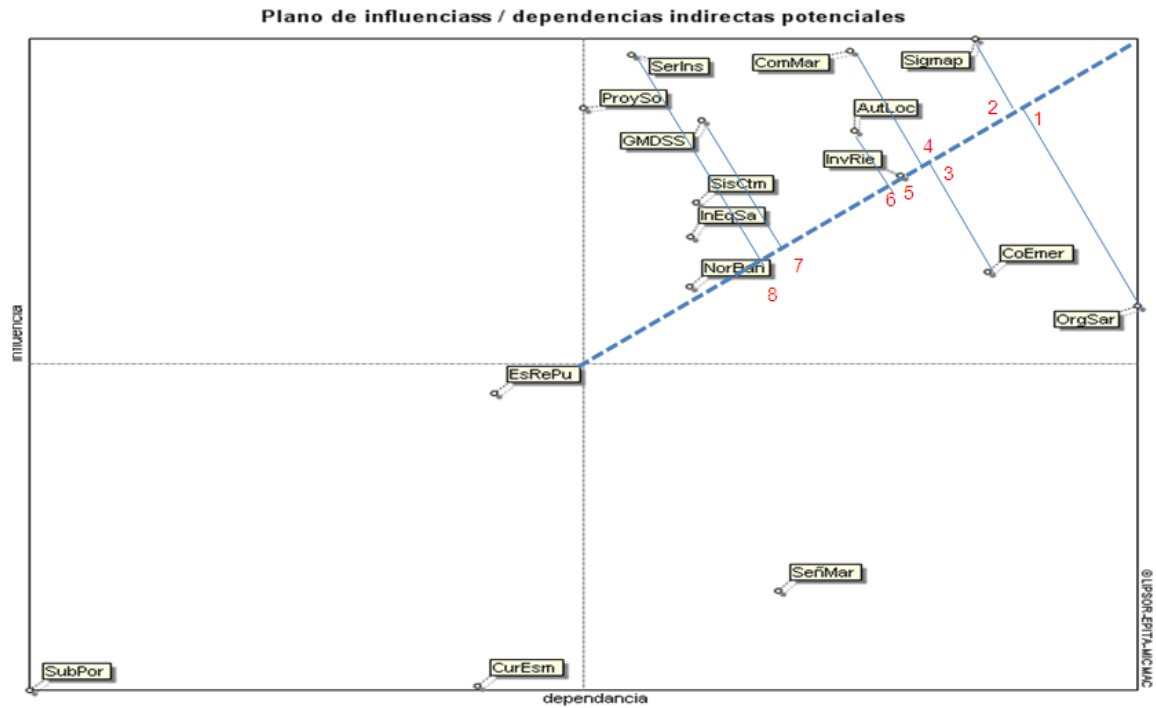
- Delitos por la producción o tráfico ilícito de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización; Libro Primero, Título IV, Capítulo Tercero, Sección Segunda.
- Delitos contra la seguridad de los activos de los sistemas de información y comunicación; Libro Primero, Título IV, Capítulo Tercero, Sección Tercera.
- Delitos contra el medio ambiente y la naturaleza; Libro Primero, Título IV, Capítulo Cuarto.
- Delitos contra la actividad hidrocarburífera, derivados de hidrocarburos, gas licuado de petróleo y biocombustibles; Libro Primero, Título IV, Capítulo Cuarto, Sección Quinta, Parágrafo Segundo.
- Delitos contra la responsabilidad ciudadana; Libro Primero, Título IV, Capítulo Quinto.

ANEXO No 4

ANÁLISIS DE LAS VARIABLES DE CAMBIO EN EL EJE DE SALVAGUARDA DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR

ANALISIS DE LAS VARIABLES DE CAMBIO

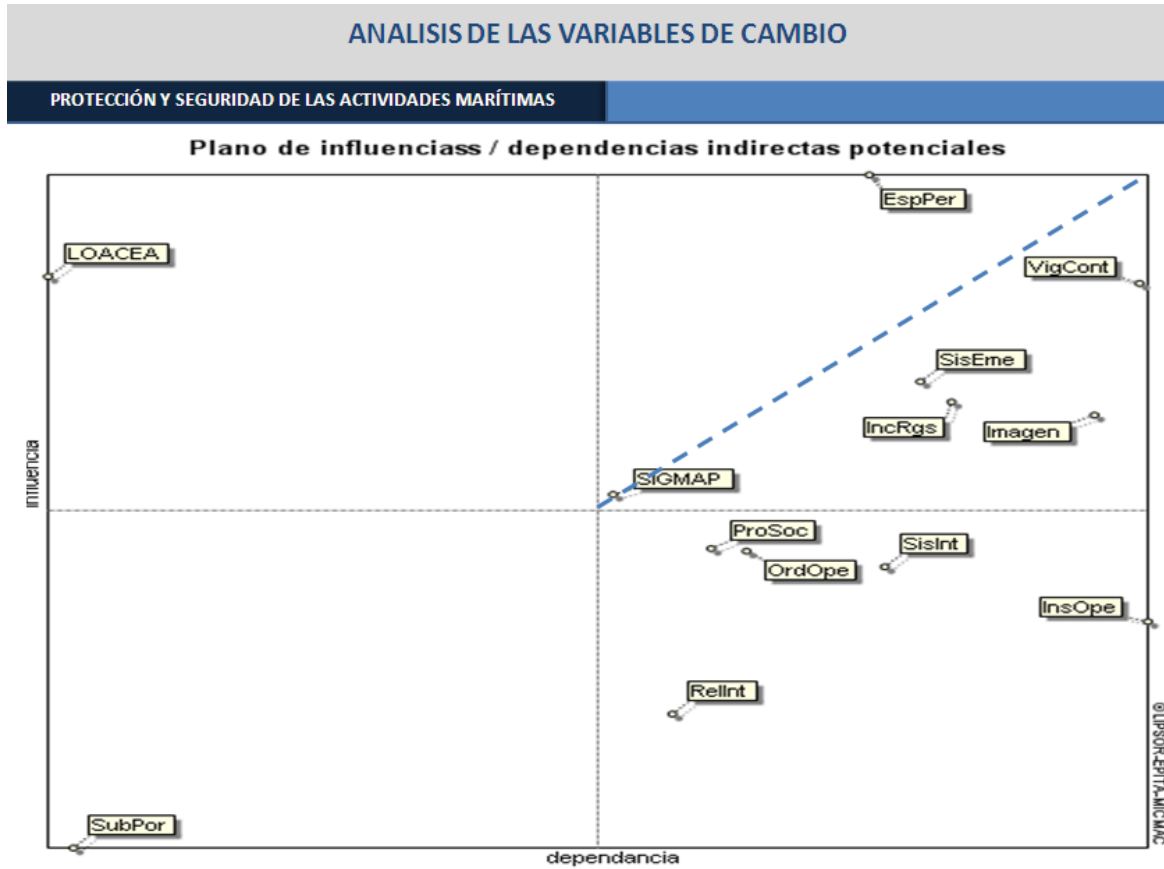
SALVAGUARDAR DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR



Fuente: Dirección Nacional de Espacios Acuáticos. 2010.

GRÁFICO N° 12

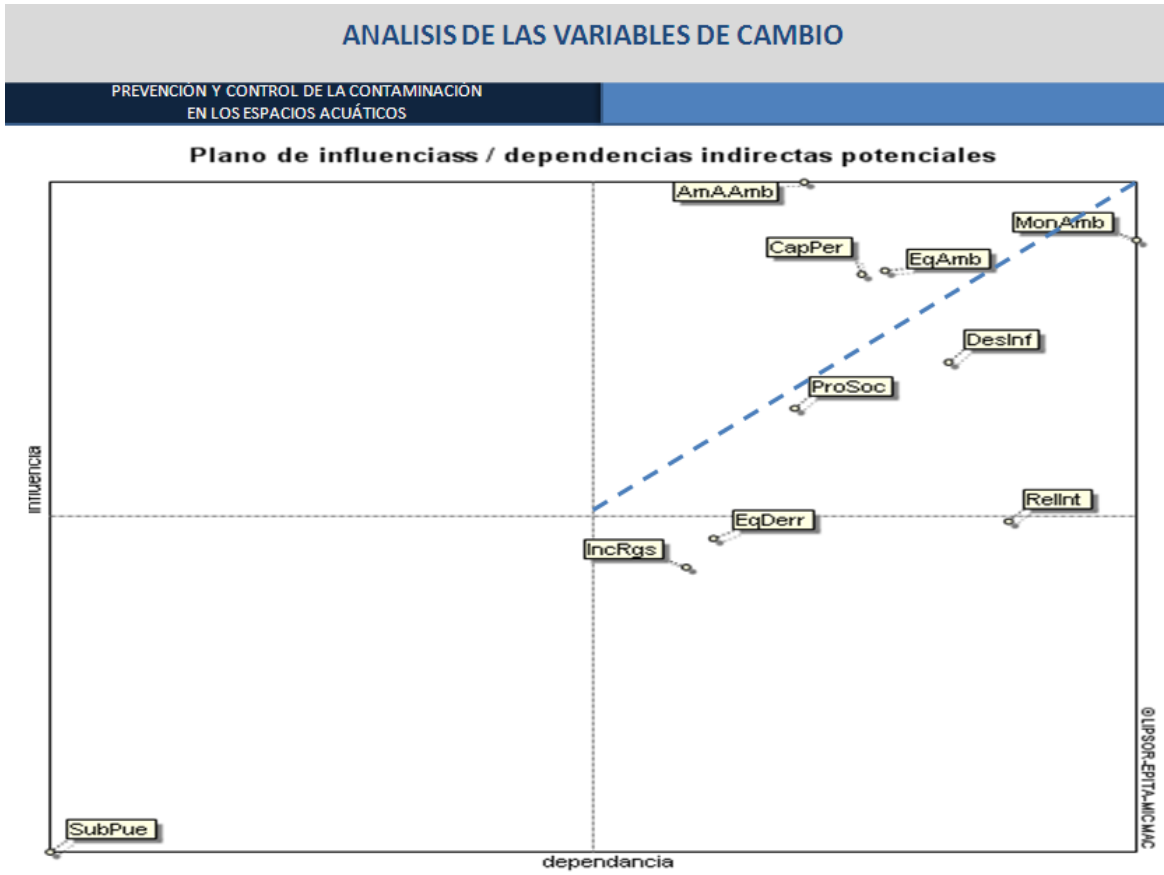
ANÁLISIS DE LAS VARIABLES DE CAMBIO EN EL EJE DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD DE LAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS



Fuente: Dirección Nacional de Espacios Acuáticos. 2010.

GRÁFICO N° 13

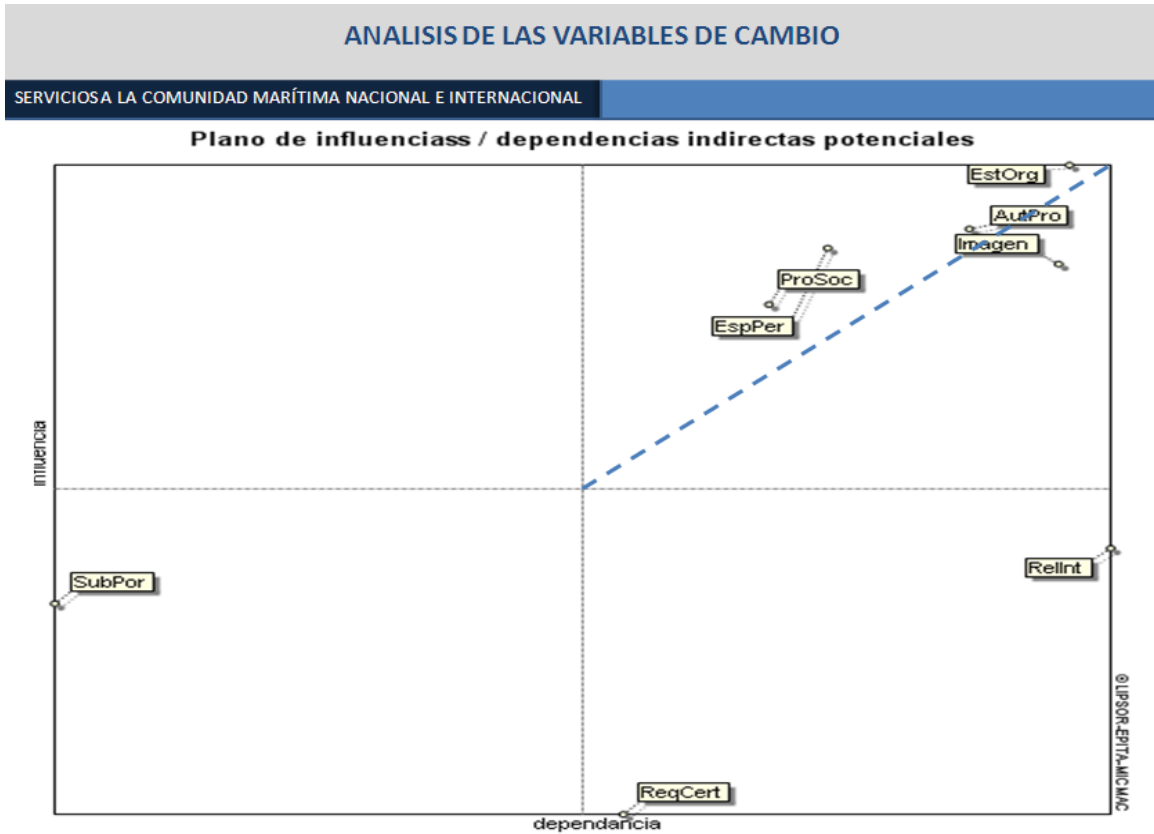
ANÁLISIS DE LAS VARIABLES DE CAMBIO EN EL EJE DE PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN DEL AMBIENTE MARINO COSTERO



Fuente: Dirección Nacional de Espacios Acuáticos. 2010.

GRÁFICO N° 14

ANÁLISIS DE LAS VARIABLES DE CAMBIO EN EL EJE DE SERVICIOS A LA COMUNIDAD



Fuente: Dirección Nacional de Espacios Acuáticos. 2010.

Anexo 5

OMI Marco y Procedimiento para Auditorías Resolución A974(24)

LINK:

[http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=27240&filename=A974\(24\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=27240&filename=A974(24).pdf)

Anexo 6

OMI_Código IIO_Resolución A1054(27)

LINK:

[http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Documents/A%20-%20Assembly/1054\(27\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Documents/A%20-%20Assembly/1054(27).pdf)

ANEXO No 7

PROGRAMA DE CAPACITACIÓN MODELO OMI PARA AUDITORÍA INTERNA

| | | | |
|-------------------|--------------------------------------|---|-------------|
| Día Uno | 1000-1130 | Introducción y antecedentes | Clase 1 |
| | 1130-1230 | Instrumentos obligatorios de la OMI | Clase 2(a) |
| | 1230-1330 | <i>Almuerzo</i> | |
| | 1330-1430 | Organizaciones Reconocidas (ORs) | Clase 2(b) |
| | 1430-1500 | <i>Pausa</i> | |
| | 1500-1530 | Ejercicio sobre ORs | Ejercicio 1 |
| | 1530-1700 | Código Partes 1 y 2 (1) | Clase 3(a) |
| Día Dos | 0900-1000 | Código Partes 1 y 2 (2) | Clase 3(a) |
| | 1000-1030 | <i>Pausa</i> | |
| | 1030-1200 | Código Partes 3 y 4 y anexos | Clase 3(b) |
| | 1200-1300 | <i>Almuerzo</i> | |
| | 1300-1430 | Taller sobre el Código | Taller 1 |
| | 1430-1500 | <i>Pausa</i> | |
| | 1500-1630 | Marco | Clase 4 |
| 1630-1700 | Ejercicio sobre Marco 4k | Ejercicio 2 | |
| Día Tres | 0900-1030 | Procedimientos (1) | Clase 5(a) |
| | 1030-1100 | <i>Pausa</i> | |
| | 1100-1230 | Taller sobre Procedimientos (1) | Taller 2 |
| | 1230-1330 | <i>Almuerzo</i> | |
| | 1330-1500 | Procedimientos (2) | Clase 5(b) |
| | 1500-1530 | <i>Pausa</i> | |
| 1530-1700 | Taller sobre Procedimientos (2) | Taller 3 | |
| Día Cuatro | 0900-1030 | Procedimientos (3) | Clase 5(c) |
| | 1030-1100 | <i>Pausa</i> | |
| | 1100-1230 | Taller sobre Procedimientos (3) | Taller 4 |
| | 1230-1330 | <i>Almuerzo</i> | |
| | 1330-1400 | Taller sobre Procedimientos (3) – informe | Taller 4 |
| | 1400-1500 | Estudio de técnicas de auditoría (1) | Clase 6 |
| | 1500-1530 | <i>Pausa</i> | |
| 1530-1700 | Estudio de técnicas de auditoría (2) | Clase 6 (cont.) | |
| Día Cinco | 0900-0930 | Ejercicio sobre técnicas de auditoría | Ejercicio 3 |
| | 0930-1030 | Debate | |
| | 1030-1100 | <i>Pausa</i> | |
| | 1100-1200 | Resumen y conclusiones | |
| | 1200-1300 | Entrega de certificados de asistencia | |



| Código IIO OMI | Auditado: | | Fecha: |
|----------------------|--|---|--|
| Numer al | Requisito | Interrogante | Hallazgo |
| 1 | Objetivo del Código “Incrementar la Seguridad Marítima y la Protección del Medio Marino en todo el Mundo”. | <p align="center"><u>Sistema de Gestión</u></p> <p><u>POLITICAS (para qué)</u></p> <p>Cuáles son los instrumentos OMI obligados a cumplir?</p> <p>Objetivos de la Autoridad Marítima relacionado con los instrumentos obligatorios de la OMI.</p> <p>Políticas para el cumplimiento de los instrumentos OMI impartidas por la Dirección? Demuestre como ha sido difundida la política a todos los niveles de la organización. Demuestre con qué frecuencia se han revisado las políticas en todos los años.</p> <p><u>PROCESOS (Que)</u></p> <p>Evidencia los Procesos de Gestión</p> <p>Evidencie los Procesos de Dirección</p> | <p>Los procesos de la DIGMER se elaboraron en base a la Cadena de valor de la Armada del Ecuador considerando el ámbito de acción de la autoridad marítima y el Mapa de Procesos del Sector, éste a su vez está clasificado en: Procesos Estratégicos que comprenden la Planificación, Asesorías, Imagen Institucional y la Medición y control de la Gestión. Dentro de la imagen institucional están considerados los servicios que se dan a los clientes o usuarios que acuden diariamente a esta Dirección General y las Capitanías de Puerto para obtener los certificados que permitan realizar sus actividades marítimas y portuarias dentro del ámbito nacional e internacional. Como Procesos Agregadores de Valor se consideraron las actividades que son la razón de ser de la</p> |
| 2 | <p>Las Administraciones considerarán el Código de Acuerdo a sus propias circunstancias y solo estarán obligadas en cuanto a la implantación de los instrumentos obligatorios mencionados en el párrafo 6 y sus obligaciones como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estado de abanderamiento | | |



| | | | |
|----------|---|---|--|
| 3 | <ul style="list-style-type: none"> • Estado Rector de Puerto • Estado ribereño <p>La Administración debe elaborar estrategias para alcanzar los objetivos del Código que abarquen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Implantación y cumplimiento de los IIO 2. Adhesión a las Guías y Resoluciones 3. Revisión y verificación periódica de la Eficacia en cumplir los IIO. 4. Logro, mantenimiento y mejora de los resultados y capacidad organizacional. <p>Para implantar dicha</p> | <p>Evidencie los Procesos Relacionados con el cliente</p> <p>Evidencie los Procesos de Recursos</p> <p>Evidencia los Procesos de Apoyo a la Administración.</p> <p><u>PROCEDIMIENTOS (Como y cuando)</u></p> <p>Ilustre los procedimientos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mediante los cuales los instrumentos internacionales se adoptan oficialmente y se trasponen a la legislación nacional. 2. Planificar, determinación y asignación de recursos. 3. Verificar el cumplimiento de las regulaciones derivadas del proceso anterior. 4. Imposición de la ley y garantizar una navegación segura y proteger el ambiente. 5. Investigación y análisis de incumplimientos como retroalimentación a la gestión. 6. Evaluación de la gestión de la Autoridad Marítima Nacional en la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI <p>Existe algún procedimiento para elaborar los informes de sucesos de contaminación de acuerdo con el Protocolo I del Convenio? (8.1) Existe una persona designada para recibir y tramitar los informes relativos a sucesos de</p> | <p>autoridad y se agruparon en lo que se relaciona a la Seguridad y Protección Marítima mediante el Registro de Naves, Certificación del Personal mercante, administración del transporte acuático, la protección marítima y el Control del Tráfico marítimo, como segunda parte está la administración de los puertos especiales y el control del Sistema Portuario Nacional y finalmente se consideró la Gestión ambiental y el control marino costera mediante el control de las concesiones de las zonas de playas y bahías y la prevención y el combate a la contaminación.</p> <p>Procesos Habilitantes o Soporte, son los que determinan la gestión del apoyo administrativo financiero a través de los recursos humanos, la gestión económica y tecnológica que permiten lograr la planificación final.</p> |
|----------|---|---|--|



| | |
|---|---|
| <p>estrategia deberá seguirse las orientaciones del Código IIO OMI.</p> | <p>contaminación.(8.2a). Existe la disposición de que se notifique a la OMI? (8.2b) Una vez recibido un informe se lo retransmite al estado Pabellón del buque y a cualquier otro Estado que pudiera resultar afectado? (8.3)</p> <p>Existen procedimientos para investigar accidentes?</p> |
|---|---|