



CAEN Centro de Altos
Estudios Nacionales
ESCUELA DE POSGRADO

**“RECURSOS DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA
NACIONAL CONTRA EL TRÁFICO ILÍCITO DE
DROGAS POR MEDIO MARÍTIMO EN EL PUERTO
DEL CALLAO”**

**TESIS PARA OPTAR AL GRADO ACADÉMICO DE
MAESTRO EN DESARROLLO Y DEFENSA NACIONAL**

AUTOR:

Bachiller: José Antonio Champa Sánchez

ASESORES:

Dr. Camilo García Huamantumba
Doctor Luis Gonzales Cárdenas
Mg. Roberto Barrantes Arce

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

Defensa Nacional

LIMA - PERÚ
2021

Conformidad

Jurado de Sustentación de Tesis

Los abajo firmantes, miembros del jurado evaluador de la sustentación de tesis titulada: “Recursos de la Autoridad Marítima Nacional contra el tráfico ilícito de drogas por medio marítimo en el puerto del Callao”, dan conformidad de la aprobación de la defensa de tesis a cargo del Bach. José Antonio Champa Sánchez, sugiriendo continúe con el procedimiento para optar el Grado Académico de Maestro en Desarrollo y Defensa Nacional.

Presidente (a)

Secretario (a)

Vocal

Agradecimiento

Mi agradecimiento eterno a todas aquellas personas que han hecho posible que este trabajo se plasme en realidad; a los señores Almirantes, oficiales y personal naval que laboran en la gloriosa Marina de Guerra del Perú por su apoyo incondicional.

Dedicatoria

Gracias a Dios, principalmente por iluminar cada día de mi vida y bendecir a mi familia que tanto adoro; a mis padres, por darme la vida y ser mis mejores amigos; a ellos, mi eterno reconocimiento; a mis dos tesoros: Gabriela y Camila, a quienes amé, amo y amaré por siempre, por ser la luz de mi vida que me alimentan con sus tiernas caricias y dulces sonrisas.

Declaración Jurada de Autoría

Mediante el presente documento. Yo, José Antonio Champa Sánchez, identificado con Documento Nacional de Identidad N° 41313503, con domicilio real en avenida Coronel Andrés Rázuri N° 120, en el distrito de San Miguel, provincia de Lima, departamento de Lima, egresado de la Maestría de Desarrollo y Defensa Nacional del Centro de Altos Estudios Nacionales – Escuela de Posgrado (CAEN-EPG), declaro bajo juramento:

Soy el autor de la investigación titulada “Recursos de la Autoridad Marítima Nacional contra el tráfico ilícito de drogas por medio marítimo en el puerto del Callao”, que presento a los 3 días de diciembre del 2020, ante esta Institución con fines de optar al Grado Académico de Maestro en Desarrollo y Defensa Nacional.

Dicha investigación no ha sido presentada ni publicada anteriormente por ningún otro investigador ni por el suscrito, para optar otro Grado Académico ni título profesional alguno. Declaro que se ha citado debidamente toda idea, texto, figura, fórmulas, tablas u otros que corresponden al suscrito o a otro en respeto irrestricto a los derechos de autor. Declaro conocer y me someto al marco legal y normativo vigente relacionado a dicha responsabilidad.

Declaro bajo juramento que los datos e información presentada pertenecen a la realidad estudiada, que no han sido falseados, adulterados, duplicados ni copiados. Que no he cometido fraude científico, plagio o vicios de autoría; en caso contrario, eximo de toda responsabilidad a la Escuela de Posgrado del Centro de Altos Estudios Nacionales y me declaro como el único responsable.

José Antonio Champa Sánchez
DNI N° 41313503

Autorización de publicación

A través del presente documento autorizo al Centro de Altos Estudios Nacionales la publicación del texto completo o parcial de la tesis de grado titulada “Recursos de la Autoridad Marítima Nacional contra el tráfico ilícito de drogas por medio marítimo en el puerto del Callao”, presentada para optar al grado de Maestro, en el Repositorio Nacional de Tesis (RENATI) de la SUNEDU, de conformidad al marco legal y normativo vigente. La tesis se mantendrá permanente e indefinidamente en el Repositorio para beneficio de la comunidad académica y de la sociedad. En tal sentido, autorizó gratuitamente y en régimen de no exclusividad los derechos estrictamente necesarios para hacer efectiva la publicación, de tal forma que el acceso a la misma sea libre y gratuito, permitiendo su consulta e impresión, pero no su modificación. La tesis puede ser distribuida, copiada y exhibida con fines académicos siempre que se indique la autoría y no se podrán realizar obras derivadas de la misma.

Fecha, 06 de mayo de 2021

José Antonio Champa Sánchez
DNI N° 41313503

Índice

Carátula	I
Conformidad	II
Agradecimiento	III
Dedicatoria	IV
Declaración Jurada de Autoría	V
Autorización de publicación	VI
Índice de tablas	IX
Índice de figuras	IX
Resumen	X
Resumo	XI
Introducción	XII
CAPÍTULO I	14
Planteamiento del problema	14
1.1 Descripción de la realidad problemática	14
1.2 Preguntas de investigación	17
1.3 Objetivos de la investigación	17
1.4 Hipótesis	18
1.5 Justificación y viabilidad	18
1.6 Delimitación de la investigación	20
1.7 Limitaciones de la investigación	20
CAPÍTULO II	22
Estado del conocimiento	22
2.1 Antecedentes de la investigación	22
2.1.1. Investigaciones internacionales	22
2.1.2. Investigaciones nacionales	25
2.2. Teorías	29
2.3 Marco conceptual	100
CAPÍTULO III	103
Metodología de la investigación	103
3.1 Enfoque de investigación	103
3.2. Tipo de investigación	103
3.3. Método de investigación	104
3.4. Escenario de estudio	104
3.5. Objeto de estudio	104

3.6. Observables de estudio	104
3.7. Fuentes de información	105
3.8. Técnicas e instrumentos de acopio de información	106
3.8.1. Técnicas de acopio de información	106
3.8.2. Instrumentos de acopio de información	107
3.9. Acceso al campo y acopio de información	107
CAPÍTULO IV	108
Análisis y síntesis	108
CAPÍTULO V	122
Diálogo teórico-empírico	122
Conclusiones	135
Recomendaciones	137
Propuesta para enfrentar la realidad problemática	138
Referencias bibliográficas	139
ANEXOS	143
Anexo 1: Matriz de consistencia	144
Anexo 2: Guía de entrevistas	145
Formato	145
Anexo 3: Solicitud de Autorización de acceso al campo	169
Anexo 4: Autorización para el levantamiento de información	170

Índice de tablas

Tabla N° 1: Rutas Marítimas identificadas por Dicapi	69
Tabla N° 2: Convenios y Acuerdos Antidrogas suscritos por el Estado Peruano	87

Índice de figuras

Figura N° 1: Antiguo edificio de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas	18
Figura N° 2: Organigrama de Dicapi	34
Figura N° 3: Mapa de Capitanías instaladas en territorio peruano	40
Figura N° 4: Componentes del Sistema de Inteligencia Nacional	41
Figura N° 5: Sistema de Inteligencia del Campo Militar	45
Figura N° 6: Droga camuflada en estructura de un contenedor	72
Figura N° 7: Droga camuflada en cabos	73
Figura N° 8: Droga camuflada en madera	73
Figura N° 9: Droga camuflada en cerámica	74
Figura N° 10: Droga transportada por narcobuzos	74
Figura N° 11: Droga en el interior de tubos	75
Figura N° 12: Droga camuflada en ducto de succión	75
Figura N° 13: Droga camuflada en caletas	76
Figura N° 14: Empleo de embarcaciones recreo para transportar droga	76

Resumen

En el presente trabajo de investigación, denominado “Recursos de la Autoridad Marítima Nacional contra el tráfico ilícito de drogas por medio marítimo en el puerto del Callao”, se planteó como objetivo determinar de qué manera los recursos de la Autoridad Marítima Nacional resultan eficaces para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao.

La investigación se realizó con un enfoque cualitativo, para el recojo de los datos se emplearon técnicas como la observación, entrevistas y el análisis documental, el análisis de los resultados obtenidos se realizó mediante una descripción narrativa de los datos obtenidos. Posteriormente, se realizó la triangulación de datos por cada técnica, para concluir con una matriz de triangulación de resultados integral, la que permitió llegar a conclusiones respecto a los datos obtenidos.

Como conclusión se pudo determinar que se hace necesario dar un mayor poder de acción, brindando los recursos económicos necesarios, debiendo para ello incluirse en la Estrategia Nacional de Lucha contra las Drogas del 2022-2026, el otorgamiento de un proyecto presupuestal para el control permanente de la salida de droga hacia el exterior, con lo cual también se reforzaría las labores de patrullaje marítimo de manera reiterativa, la adquisición y uso de radares y equipos de alta tecnología, así como el reforzamiento de la Dirección de Inteligencia para un trabajo coordinado entre las diversas capitanías de puerto nacionales como internacionales.

Palabras claves: Recursos, Autoridad Marítima Nacional, Tráfico ilícito de drogas, Medio marítimo, Partida presupuestal, Recursos logísticos, Inteligencia estratégica.

Resumo

Neste trabalho de pesquisa, denominado "Recursos da Autoridade Marítima Nacional contra o tráfico ilícito de drogas por via marítima no porto de Callao", o objetivo foi determinar como os recursos da Autoridade Marítima Nacional são eficazes para o combate ao tráfico ilícito de drogas em o porto de Callao.

A pesquisa foi realizada com abordagem qualitativa, pois foram utilizadas técnicas de coleta de dados como observação, entrevistas e análise documental, a análise dos resultados obtidos foi realizada por meio de uma descrição narrativa dos dados obtidos. Posteriormente, foi realizada a triangulação dos dados de cada técnica, para concluir com uma matriz de triangulação integral dos resultados, o que permitiu tirar conclusões quanto aos dados obtidos.

Em conclusão, determinou-se que é necessário conferir maior poder de ação, provendo os recursos econômicos necessários, e para tanto, a outorga de projeto orçamentário de controle permanente deve constar da Estratégia Nacional Antidrogas de 2022-2026. Do escoamento de drogas para o exterior, o que também reforçaria repetidamente o trabalho de patrulha marítima, a aquisição e utilização de radares e equipamentos de alta tecnologia, bem como o reforço da Diretoria de Inteligência para o trabalho coordenado entre as diversas capitânicas portuárias nacionais e internacionais .

Palavras-chave: Recursos, Autoridade Marítima Nacional, Tráfico ilícito de drogas, Ambiente marítimo, Item do orçamento, Recursos logísticos, Inteligência estratégica.

Introducción

El resguardo del ámbito oceánico representa un asunto reiterativo en la agenda nacional como internacional, el género humano históricamente ha utilizado el océano como fuente de recursos y medio de comunicación; en el siglo XXI, debido al incremento de la ciencia y la tecnología, el hombre ha puesto interés al valor económico que genera la vía marítima para el desarrollo, lo que a su vez ha generado también un incremento de las amenazas tradicionales, como el tráfico ilícito de drogas, insumos químicos, armas y explosivos, el terrorismo, la piratería, el contrabando, las migraciones ilícitas, etc.

Dichas actividades ilícitas de origen antrópico que menoscaban la seguridad marítima de los océanos, ha propiciado que las Naciones Unidas, a través de la Organización Marítima Internacional (OMI), convoque a la comunidad internacional en torno a normas de prevención y control en diferentes órdenes, por este motivo, se ha visto por conveniente abordar la problemática existente en nuestro país, sobre los recursos con los que cuenta la Autoridad Marítima Nacional para contrarrestar la lucha contra el tráfico ilícito de drogas por vía marítima, específicamente en el puerto del Callao, pretendiendo dar una propuesta viable para la eficacia de los objetivos trazados por la Autoridad Marítima y las políticas públicas establecidas por el Estado Peruano.

La estructura del Informe Final de Investigación se consolida en cinco capítulos donde se desarrollará la problemática materia de análisis, señalando para ello lo siguiente:

El I capítulo es sobre el Planteamiento del problema, describiendo la realidad problemática, formulando la pregunta de investigación, sus objetivos, hipótesis, justificación, delimitación.

El II capítulo refiere el Estado del conocimiento, teniendo en cuenta los antecedentes internacionales como nacionales, teorías y marco conceptual.

El III capítulo trata sobre la metodología de investigación, enfoque, tipo de investigación, método, técnicas e instrumentos de investigación.

El IV capítulo refiere sobre el análisis y síntesis de la investigación; y por último, el V capítulo referente al Diálogo teórico-empírico teniendo en cuenta las conclusiones, recomendaciones, referencias bibliográficas y los anexos.

CAPÍTULO I

Planteamiento del problema

1.1 Descripción de la realidad problemática

A nivel internacional

El tráfico ilícito de drogas, una de las principales actividades de la delincuencia organizada en todo el mundo, se nutre de la insuficiente cooperación internacional, las incoherencias internas de las normativas, los obstáculos políticos y el desgobierno de los mercados financieros globales. El tráfico de cocaína que se dirige desde Latinoamérica hacia África Occidental, pasando por el Caribe, para desembocar en Europa, por ejemplo, se ve facilitado por la falta de cooperación regional e interregional, este ilícito se halla estrechamente relacionado con otras formas de delincuencia organizada.

Es por ello que, ante el carácter global de este tipo de amenazas, la Unión Europea se plantea la necesidad de hacerle frente a través de soluciones comunes, fruto de las alianzas con otros socios, otros países y otras regiones. De esta forma se fomenta la cooperación regional sobre cuestiones de seguridad en otras zonas del mundo, en el marco de su propia política de cooperación exterior.

En cuanto a México, América Central y el Caribe, se encuentran como zonas de tránsito entre los principales centros de producción (países andinos) y de consumo (Estados Unidos y Canadá). Los distintos lugares que ocupan los países afectados por la amenaza del tráfico ilícito de drogas y las diferentes percepciones relacionadas con la valoración del hecho perjudicial, impiden que aquel sea contrarrestado con algún grado de eficacia por el esquema de seguridad interamericano, por lo que la conceptualización de su carácter transnacional no es una tarea finalizada, al contrario, queda mucho por realizar para que el acuerdo con respecto a su tratamiento sea unánime.

Hoffmann indica que, en la economía internacional como elemento de la globalización, el transporte marítimo es referido como uno de los cuatro

pilares de la era de la globalización, junto a la liberación del comercio, la estandarización internacional y el vertiginoso desarrollo de las telecomunicaciones (Hoffmann, 2015). Por lo tanto, el negocio y comercio marítimo en la transferencia de la información, bienes y servicios es una de las industrias más globalizadas; sin embargo, el incremento en el transporte marítimo, según críticos del proceso de globalización, como afirma Diego Pizano, genera y aumenta a su vez costos, riesgos y amenazas en función a los ilícitos que se producen por esta vía; situación que debe ser afrontada en forma cooperativa con programas de preservación, protección e intercambio de estrategias de inteligencia entre los países para así preservar la seguridad marítima de los océanos. (Pizano, 2002, p. 89)

La Convención del Derecho del Mar (1982) señala que los Estados ribereños (soberanía y jurisdicción del Estado con respecto a sus espacios marítimos) adquieren la obligación de examinar sus espacios oceánicos como una fuente trascendental de recursos y de subsistencia, donde se generan a la vez diversas actividades para el desarrollo y logro de los objetivos nacionales, implica además implementar de común acuerdo las medidas y normas que establece la Convemar, en especial las relacionadas con la protección y preservación de recursos y del medio ambiente, que contribuyen al desarrollo socioeconómico de los Estados.

A nivel Perú

El problema del tráfico ilícito de drogas tiene para el Perú una connotación particular, debido a los efectos producidos en el país por las actividades de la producción ilícita de hoja de coca y de los procesos de producción de pasta básica y clorhidrato de cocaína. A ello se debe sumar la vinculación entre narcotráfico y terrorismo, lo que configura una seria amenaza para la seguridad y defensa nacional.

Un elemento crítico dentro de este espectro es el establecimiento de nuevas rutas para el transporte de la droga hacia el exterior establecido por las mafias del narcotráfico que operan en nuestro país. Estas nuevas rutas son por vía marítima, a través de las cuales se trasladan mayores volúmenes de

droga, por lo cual se hace imprescindible rediseñar las políticas públicas establecidas por el Estado y efectuar un control efectivo del tráfico ilícito de drogas en esta fuerza tutelar, donde uno de sus estamentos más importantes es la Autoridad Marítima Nacional que debe actuar frontalmente contra este flagelo a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú (DICAPI).

Consciente de la problemática, el Estado peruano elevó a la mayor prioridad el tratamiento de este tema y declaró una lucha frontal contra el tráfico ilícito de drogas y otras actividades conexas dentro de la estrategia nacional a cargo de la Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida Sin Drogas-DEVIDA, pero los recursos para contrarrestar esta actividad criminal han sido insuficientes, ya que uno de los principales métodos de transporte de la droga es la vía marítima, los traficantes peruanos, colombianos y mexicanos cuentan con sofisticadas redes de tránsito en el Perú para enviar los cargamentos a Europa, este de Asia, México, el Caribe, los EE.UU. y otros países latinoamericanos, utilizando diversos mecanismos de camuflaje con mercadería en contenedores, contando con empresas navieras que le sirven de fachada para darle legalidad al comercio al exterior y uno de los puertos más usados es el del Callao por el incremento de las operaciones comerciales.

La defensa nacional cuenta con normatividad vigente respecto a la lucha contra el tráfico ilícito de drogas, como el Decreto Legislativo N° 1141, así también el Decreto Legislativo N° 1147 que tiene por objeto el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), y ejerce su autoridad a través de las Capitanías de Puerto; conforme es de advertirse existe vasta normatividad que ampara el ejercicio de las funciones y facultades asignadas a la Autoridad Marítima y pese a la loable labor que realiza, esta resulta ineficaz para la erradicación total del ilícito, ya que particularmente por la modalidad que adoptan los traficantes, estos actúan sobre todo con mayor personal, mayores medios (naves, radios y hasta armamento), sin embargo, existe un componente adicional que es muy importante, el cual es derivado de su adecuada organización y que es su

sistema de información, el cual en algunos casos se colude con la autoridad aprovechando el extenso territorio marítimo con que cuenta nuestro país, lo que le permite prever posibles intervenciones por parte de los órganos de control marítimo.

La finalidad de la presente investigación fue determinar los factores claves para erradicar el tráfico ilícito de drogas en la zona marítima del puerto del Callao, destacando la participación de la Marina contra amenazas diferentes a la guerra, para luego brindar una propuesta viable de solución sobre el tema materia de análisis.

1.2 Preguntas de investigación

Pregunta general

¿De qué manera los recursos de la Autoridad Marítima Nacional resultan eficaces para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao?

Problemas secundarios

¿De qué manera la inteligencia estratégica de la Autoridad Marítima Nacional resulta eficaz para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao?

¿De qué manera la logística de la Autoridad Marítima Nacional resulta eficaz para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao?

1.3 Objetivos de la investigación

Objetivo general

Precisar de qué manera los recursos de la Autoridad Marítima Nacional resultan eficaces para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao.

Objetivos específicos

Precisar de qué manera la inteligencia estratégica de la Autoridad Marítima Nacional resulta eficaz para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao.

Precisar de qué manera la logística de la Autoridad Marítima Nacional resulta eficaz para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao.

1.4 Hipótesis

Supuesto general

Los recursos con los que cuenta la Autoridad Marítima Nacional resultan ineficaces e insuficientes para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao.

1.5 Justificación y viabilidad

a) Justificación

Justificación teórica

Para comprender e interpretar la justificación teórica se debe tener en cuenta lo señalado por el Dr. Bernal Torres (2006), quien señala “que en la investigación hay una justificación teórica cuando el propósito del estudio es generar reflexión y debate académico sobre el conocimiento existente, confrontar una teoría, contrastar resultados o hacer epistemología del conocimiento existente”. (p. 103)

El presente estudio permite profundizar y actualizar el conocimiento sobre los recursos económicos, recursos humanos, recursos logísticos e inteligencia estratégica con los que cuenta la Autoridad Marítima Nacional para el cumplimiento de sus funciones en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas en la zona marítima del puerto del Callao.

Justificación práctica

Bernal (2010) establece “que se justifica la investigación de manera práctica, ya que el desarrollo de la investigación ayudará a resolver un problema o, por lo menos, propone estrategias que al aplicarse contribuirían a resolverlo”. (p.107)

Desde el aspecto práctico, luego de haber realizado un análisis sustancial de la problemática, se plantea una propuesta viable que coadyuve al otorgamiento de los recursos necesarios a la Autoridad Marítima Nacional por parte del Estado para la erradicación del tráfico ilícito de drogas.

Justificación metodológica

En la investigación científica, para Bernal (2010) “se justifica metodológicamente el estudio ya que el proyecto que se va a realizar propondrá un nuevo método o una nueva estrategia para generar conocimiento valido y confiable”. (p.111)

Desde la perspectiva metodológica, el estudio propone un plan estratégico para fortalecer a la Autoridad Marítima de manera permanente con la asignación de los recursos para la lucha eficiente y eficaz contra el ilícito que aqueja no solo al Perú sino a nivel mundial como lo es el tráfico ilícito de drogas.

Justificación legal

Para Fernández y Baptista (2006), “básicamente la justificación legal abarca sobre los fundamentos que establece la legislación acorde a la ley vigente en concordancia a la investigación”. (p.83)

Es conveniente respaldar la ejecución de las normas vigentes para la previsión, control, erradicación y efectiva labor de los agentes de la Autoridad Marítima Nacional en zona marítima del puerto del Callao.

b) Viabilidad

La viabilidad de la investigación tiene mucho que ver con los recursos disponibles para poder llevarla a cabo. (Fernández y Baptista, 2006, p.42)

La presente investigación es viable, toda vez que resulta material y jurídicamente posible realizar el análisis de los recursos con los que cuenta la Autoridad Marítima Nacional contra el tráfico ilícito de drogas por medio marítimo desde el puerto del Callao, para determinar si estos resultan ser suficientes para el logro de la política pública trazada por el Estado.

Se advierte que, para la realización de la presente investigación, no existió ninguna imposibilidad de carácter económico, material, tiempo, ni de recurso humano, ya que se contó con todos los medios y con la predisposición de desarrollarla y cumplir con los objetivos.

1.6 Delimitación de la investigación

Desde la óptica de Hernández (1986), la delimitación habrá de efectuarse en cuanto al tiempo y el espacio, para situar nuestro problema en un contexto definido y homogéneo. (p. 58)

1.6.1. Delimitación temática

El presente trabajo tiene como tema realizar una investigación sobre los recursos con los que cuenta la Autoridad Marítima frente a la lucha contra el tráfico ilícito de drogas.

1.6.2. Delimitación espacial

El trabajo de investigación se desarrollará en la Autoridad Marítima Nacional Puerto del Callao.

1.6.3. Delimitación temporal

La investigación abarca el análisis de la problemática que se circunscribe dentro del año 2019.

1.7 Limitaciones de la investigación

Las limitaciones dentro de la investigación científica vienen a ser para Fernández y Baptista (2006), “aquellos contratiempos con que se encontrarán

en la ejecución de la investigación, los que tienen que ser viables para lograr el objetivo de la investigación”. (p. 91)

El presente estudio tuvo como limitación inicial la imposibilidad de la adquisición de fuentes bibliográficas, ya que como es de conocimiento público nuestro país se encuentra en un estado de emergencia sanitaria, para lo cual se dispuso el confinamiento de las personas en sus hogares, por lo que no había atención en las diversas bibliotecas de las Escuelas de Posgrado, dicha limitación fue superada ya que se contó con la autorización y accesibilidad a la información en cuanto a la Autoridad Marítima Nacional para su estudio e investigación.

CAPÍTULO II

Estado del conocimiento

2.1 Antecedentes de la investigación

2.1.1. Investigaciones internacionales

Cabanas (2015), egresado de la Universidad Politécnica de Cataluña - Barcelona, España, realizó su Trabajo Final de Grado en Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo, denominado “La cooperación internacional en espacios marítimos para la lucha contra el tráfico de drogas”, dándole un enfoque cualitativo, realizando un análisis exhaustivo y estableciendo como resultado que:

La represión del tráfico de drogas en las zonas marítimas que se encuentran bajo soberanía de un Estado se basa, principalmente, en la normativa interna de cada Estado y en el derecho marítimo interno al respecto. Para que un Estado sea competente para reprimir estos actos, primero debe adecuar su ordenamiento interno al derecho internacional.

La persecución de los delitos de tráfico de drogas en alta mar se debe de plantear desde el punto de vista de la cooperación internacional, para reprimir este tráfico marítimo es fundamental que el engranaje legal -tanto internacional, regional, local o nacional- realice la función para la cual fue creado.

La cooperación internacional sirve también para controlar y reprimir lo máximo posible el tráfico de sustancias ilegales por vía marítima, ayudar a cualquier Estado que lo necesite, o simplemente actuar cuando se tenga conocimiento del ilícito mediante la inteligencia estratégica, para lograr así la lucha conjunta, "la unión hace la fuerza", el compartir medios materiales, humanos e información.

Hernández y Vera (2017), quienes realizaron una investigación denominada “Análisis prospectivo y estratégico de la Marina de la República

de Colombia al año 2030”, con la finalidad de lograr la obtención del Grado de Magíster en Pensamiento Estratégico y Prospectiva en la Universidad Externado de Colombia, lograron realizar un estudio de tipo aplicado, con un enfoque cuantitativo, un nivel explicativo, fijando como objetivo general el de determinar el escenario más apropiado para la Infantería de Marina y definir las estrategias que permitan concretarlo, mediante el diseño y realización de un Plan Prospectivo Estratégico de Desarrollo al 2030, los autores precisaron lo siguiente:

La Marina tiene grandes retos estratégicos a futuro, lo cual representa un rumbo interesante orientado al logro de los retos claves, en búsqueda de mitigar y/o reducir esta gran brecha, respecto a las capacidades institucionales y la adquisición de tecnología adecuada para la mejor realización de las funciones asignadas y tener logros más eficaces en la erradicación de los ilícitos del Sector Defensa.

Existe evidencia que a pesar de ser la Marina una institución sólida y exitosa por muchas décadas, tiene la necesidad imperiosa de planificar, dotar de recursos tecnológicos, logísticos y capacitación al personal suficiente y construir así un futuro con una ventaja competitiva sostenible que le permita su vigencia y efectividad en servicio y beneficio de la sociedad de manera perenne.

Lesmes (2015), quien estudió en la Universidad del Salvador Colegio Interamericano de Defensa, Buenos Aires, Argentina, realizó una investigación titulada “Eficacia de las operaciones de interdicción marítima frente al tráfico de cocaína por mar desde Colombia hacia Estados Unidos”, con la finalidad de optar al Grado de Magíster en Defensa y Seguridad Hemisférica, planteándose un enfoque cualitativo para la explicación de la problemática advertida, realizando un análisis documental sobre los procedimientos de interdicción marítima, arribando a la siguiente recapitulación:

Los procedimientos operacionales navales para suprimir el tráfico de cocaína por mar, denominados operaciones de interdicción

marítima, sí han resultado eficaces en la lucha contra las organizaciones del narcotráfico, que dentro de sus actividades delictivas tienen el propósito de transportar cargamentos de cocaína desde Colombia hacia los mercados de Estados Unidos de América vía marítima.

Es importante anotar que se requiere del esfuerzo conjunto y coordinado de todos los Estados, tanto productores, consumidores como los que sirven de tránsito, bajo la concepción de la responsabilidad compartida y con la visión de que, para ganarle la guerra al narcotráfico, es necesario atacar todos los eslabones de la cadena delictiva, desde el cultivo, la producción, el transporte, el consumo y, finalmente, el lavado de activos producto de las ganancias de este negocio ilícito transnacional.

Remedios (2016), quien egresó de la Universidad de Málaga - España y realizó una investigación designada “La seguridad marítima: Problemática y alternativas institucionales”, para optar con ello al Grado Académico de Doctor, estableciendo un nivel de investigación no experimental, con un enfoque cualitativo, empleando el método descriptivo correlacional, logró arribar a lo siguiente:

La importancia del acuerdo marítimo para neutralizar el transporte de narcóticos por dicha vía radica en el hecho de que, con el involucramiento de los recursos de interdicción marítima, se hace necesario incrementar la disponibilidad de recursos, así se incrementará la disponibilidad de medios navales para desarrollar la interdicción, así como también la suma de labores de inteligencia de los diferentes países, lo cual facilitaría el proceso de interdicción y captura de motonaves dedicadas al transporte de narcóticos.

Ricaurte (2016) efectuó un “Análisis de las actividades de narcotráfico en el mar territorial y litoral ecuatoriano y su incidencia en la seguridad ciudadana en las provincias costeras del Ecuador del 2009 al 2012”, investigación realizada con el propósito de optar al Grado de Magíster en Seguridad y Defensa en el Instituto de Altos Estudios Nacionales - IAEN

Universidad de Postgrado del Estado del Ecuador, autor que vio pertinente aplicar un enfoque cualitativo a su investigación, realizando un análisis documental y realizando entrevistas a diversos funcionarios especialistas sobre el tema, aplicó un método básico con un diseño no experimental de corte longitudinal, con un nivel explicativo, alcanzando a determinar lo siguiente:

El narcotráfico es actualmente un tema vinculado con la inseguridad, al ser esta una actividad de carácter ilegal que demanda de las autoridades permanentes operativos de control, crea en la ciudadanía una sensación de temor producto de una construcción social generada por la violencia, esto ocasiona que la población viva en un ambiente de incertidumbre, de miedo, de angustia ante la falta de seguridad lo que afecta a las personas, a los bienes y al trabajo. Por lo que se requiere tratarlo de manera urgente, más aun considerando que se ha activado el debate en torno al problema del narcotráfico y sus consecuencias para la seguridad ciudadana. Siendo el narcotráfico una actividad delictiva que presenta varias aristas, es necesario que las distintas autoridades del Estado actúen articuladamente para poderla enfrentar, así, por ejemplo, los Ministerios de Defensa, del Interior, Educación, Salud, Inclusión Económica y Social.

2.1.2. Investigaciones nacionales

Chávez (2019), en su trabajo para la obtención del Grado Académico de Magíster en Derecho Penal para la Escuela Universitaria Nacional de Posgrado Federico Villarreal, sustentó una investigación sobre las “Técnicas de investigación criminal en el tráfico de drogas de bandas organizadas en el Callao”, planteando como objetivo general analizar la efectividad de las técnicas especiales de investigación criminal en el ámbito de los delitos de tráfico de drogas en bandas organizadas en el Callao; para el logro de dicho objetivo le dio un enfoque cuantitativo, el método fue descriptivo con un diseño no experimental transversal, la población para este estudio estuvo

constituida por un total de cincuenta (50) individuos, arribando a la siguientes conclusiones:

Con el análisis documental los hallazgos encontrados permitieron apuntar que la mayor parte de los miembros que conforman las bandas, mafias o redes de narcos son jóvenes, se disputan el control absoluto del puerto del Callao. Los destinos son el extranjero, en mayor proporción Europa, Asia, Estados Unidos, México y Colombia. Desde el Callao se ha realizado la más grande exportación de droga enviada por vía marítima.

Señaló que se hace necesaria la aplicación de técnicas especializadas con mayor frecuencia, capacitando al personal u operario policial, invirtiendo recursos económicos en ampliar la tecnología de punta para la implementación de tal manera de poder optimizar la eficacia de estas en la erradicación del tráfico ilícito de drogas, no solo en el Callao, sino en todo el territorio nacional y que se supervise la gestión de la Policía Nacional y otros involucrados para el seguimiento y la transparencia de los operativos policiales en materia de tráfico de drogas, específicamente en el puerto del Callao.

Corilla y Ponce-Gálvez (2018), que concluyeron una Maestría en la Escuela de Posgrado de la Universidad Nacional del Callao, realizaron un estudio sobre “La Autoridad Marítima Nacional y su incidencia en el control y vigilancia de la explotación pesquera en el Perú, período 2010-2016”, con la finalidad de lograr la obtención de su Grado Académico de Maestro en Administración Marítima y Portuaria, investigación con enfoque cuantitativo, empleando un nivel correlacional con un tipo aplicado y diseño de investigación que tiene características de ser no experimental longitudinal - correlacional, utilizando la técnica de análisis documentario correspondiente a datos históricos registrados en el período 2010-2016, lograron precisar:

La actuación de la Autoridad Marítima Nacional es indispensable a la luz de los resultados relacionados con la explotación en el sector pesquero, la delimitación de funciones como órgano supervisor en

materia de normativa en velar la seguridad de la vida humana en el mar, la protección del medio ambiente acuático y sus recursos naturales, reprimiendo las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción, ejerce el control y vigilancia de todas las actividades que se realicen en el medio acuático en cumplimiento de las normas e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte, coadyuvando al desarrollo nacional, ha sido el pilar fundamental para que su actuación sea efectiva, si observamos que la seguridad se asienta básicamente en cuatro aspectos: la prevención, el salvamento, las buenas prácticas marítimas y el cuidado del medio ambiente.

Padilla (2015) analizó en su investigación sobre la “Evolución de las funciones que desempeña la Autoridad Marítima para el desarrollo y protección de los intereses marítimos y del Estado”, trabajo de investigación para obtener el Grado Académico de Magíster en Estrategia Marítima en la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú, que tuvo un enfoque cualitativo habiéndose trazado como objetivo describir de qué manera han evolucionado las funciones que desempeña la Autoridad Marítima para el desarrollo y protección de los intereses marítimos y del Estado, concluyendo de la siguiente manera:

Se hace necesario fortalecer las funciones que desempeña la Autoridad Marítima del Perú para el desarrollo y protección de los intereses marítimos y del Estado, así como el bien público seguridad y defensa a través de la implementación de la política marítima nacional.

La Marina de Guerra del Perú debe centralizar dentro de su organización el control, seguimiento y realimentación de los objetivos institucionales que contribuyan con los objetivos marítimos de la nación, a través de la Dirección de Intereses Marítimos, siendo necesaria una adecuada articulación de los diferentes organismos estatales que guardan relación con el desarrollo y protección del dominio marítimo y, por consiguiente, con los intereses marítimos nacionales, que permita lograr la

coordinación multisectorial permanente e integral, bajo la dirección de la Marina de Guerra del Perú a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

La Autoridad Marítima debe liderar la política marítima nacional en su condición de ser la única entidad que de acuerdo a ley protege la soberanía y los intereses marítimos de la nación.

Palomino (2017), quien elaboró una investigación denominada “Concesión del puerto del Callao y su influencia en las modalidades del tráfico ilícito de drogas, años 2014-2015”, estudio realizado para la obtención del Grado Académico de Magíster en Ciencia Política y Gobierno con mención en Políticas Públicas y Gestión Pública de la Pontificia Universidad Católica del Perú, cuyo objetivo fue establecer de qué manera la concesión del puerto del Callao influye en las modalidades del tráfico ilícito de drogas; utilizando un enfoque cualitativo con un método descriptivo para abordar la problemática, teniendo como delimitación espacial el puerto del Callao cerca de la ciudad de Lima, logró establecer:

Que el Estado peruano ha puesto de manifiesto a través de la normatividad nacional e internacional su compromiso para la lucha frontal con el tráfico ilícito de drogas y en el Perú la lucha antidrogas se encuentra enmarcada dentro de la Estrategia Nacional de Lucha contra las Drogas, establecida por la Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas, para enfrentar la producción, el tráfico ilícito y consumo de drogas en nuestro país, planteando dicha estrategia para el Sector Interior en el cumplimiento exclusivo del objetivo estratégico de interdicción, entendiéndose por este como la disminución drástica de la producción, consumo y exportación del tráfico de drogas.

Los puertos marítimos del Perú se han convertido en una de las principales vías de las organizaciones internacionales dedicadas al TID para llevar importantes cantidades de drogas hacia el extranjero. El puerto del Callao es el único que reúne las condiciones para convertirse en el puerto-pivote del tráfico

comercial entre Centro América, Europa y Asia, por lo que presenta las condiciones más propicias para ser utilizado por las organizaciones de TID para el envío de alijos y cargamentos de drogas hacia los países de escala y/o consumidores.

Sin duda alguna, el no poder revisar más que un mínimo porcentaje de los contenedores que transitan en el mundo, constituye un punto considerable a tener en cuenta por las organizaciones policiales y aduaneras. Este debe ser un desafío vinculado al análisis de riesgos, para tratar de minimizar en la medida de lo posible esta gran amenaza.

Sáenz y Vindrola (2014), egresados del Centro de Altos Estudios Nacionales del Perú, realizaron un estudio sobre el “Rol de la Marina de Guerra del Perú en la lucha contra el narcotráfico en la región Piura y su incidencia en el desarrollo y defensa nacional, 2010-2012, empleando un diseño no experimental con un alcance descriptivo explicativo, aplicando un muestreo probabilístico, cuya muestra fue de 188 personas a las cuales le aplicaron entrevistas y cuestionarios, estableciendo de manera puntual que:

Mediante la investigación determinó que el nivel de fortalecimiento del rol de la Marina de Guerra del Perú en la lucha contra el narcotráfico en el ámbito marítimo incide en el desarrollo y defensa nacional. Así mismo, se estableció que es necesario que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú (DICAPI) elabore un diagnóstico de la situación de seguridad de las localidades y las principales causas de la actividad delictual que atentan contra la labor del sistema de seguridad en las zonas marítimas del país y se realice una búsqueda de soluciones que las neutralicen, mediante programas específicos.

2.2. Teorías

2.2.1. Autoridad Marítima Nacional

2.2.1.1. Reseña histórica de la Autoridad Marítima Nacional

El ejercicio de la Autoridad Marítima se remonta a principios del siglo XVII, habiendo sido siempre realizado por marinos. A finales del siglo XVII y durante la República se establecieron varias capitanías de puerto ante la imperiosa necesidad de evitar las constantes pérdidas de embarcaciones, vidas humanas, cargamentos valiosos y con la finalidad de mantener el orden en los puertos. La primera que se creó fue la Capitanía de Puerto del Callao, mediante Real Orden del 01 de noviembre de 1791, designándose como primer capitán de puerto al Capitán de Fragata Agustín de Mendoza y Arguedas.

Posteriormente, durante la República y a mediados del siglo XIX se había organizado un sistema de inspección de capitanías que dio paso a la Sección y luego a la Dirección de Capitanías.

Por Decreto Supremo del 05 de agosto de 1919 se creó la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Por Decreto Ley N° 17824 del 23 de setiembre de 1969 se creó el Cuerpo de Capitanías y Guardacostas. Por Resolución Ministerial N° 0701 del 25 de mayo de 1973 se declaró el Día del Guardacostas. El 7 de junio de 1996 se promulgó la Ley 26620, Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres. Por Resolución de la Comandancia General de la Marina N° 360-99 del 5 de abril de 1999 se estableció que el 5 de agosto de cada año se conmemore el Día de la Autoridad Marítima del Perú. Por Resolución de la Comandancia General de la Marina del 21 de octubre de 1999 se creó la Escuela de Calificación por Actividad Capitanías y Guardacostas. (Dicapi, s.f.)



Figura N° 1. Antiguo edificio de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas

Fuente: Dicapi, (s.f.)

2.2.1.2. Objetivos de la Autoridad Marítima Nacional como Institución del Estado

Tiene trazado como misión:

“La Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú ejerce la autoridad marítima, fluvial y lacustre, es responsable de normar y velar por la seguridad de la vida humana, la protección del medio ambiente y sus recursos naturales, así como reprimir todo acto ilícito, ejerciendo el control y vigilancia de todas las actividades que se realizan en el medio acuático, en cumplimiento de la ley y de los convenios internacionales, contribuyendo de esta manera al desarrollo nacional”. (Dicapi, s.f.)

Cuya visión como institución es:

“Ser reconocida a nivel nacional e internacional como la autoridad marítima, fluvial y lacustre, líder en el control y la vigilancia de las actividades que se realizan en el medio acuático, mediante una gestión moderna y eficiente al servicio de todos los usuarios, que garantice un ambiente sostenible de seguridad y protección para su desarrollo”. (Dicapi, s.f.)

Y la finalidad es:

La finalidad de la Autoridad Marítima Nacional es aplicar y hacer cumplir la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte, para velar por la protección y seguridad de la vida humana en el medio acuático, la protección del medio ambiente acuático y sus recursos, y reprimir las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción. (Dicapi, s.f.)

Se puede colegir que la visión, misión y finalidad trazada por la Autoridad Marítima Nacional tiene como objetivo establecer una adecuada línea de comando institucional, que permita el flujo de información, administrativa, logística y operacional en los niveles estratégico, operacional y táctico, así como proporcionar lineamientos de política institucional para el cumplimiento de los roles y competencias a fin de salvaguardar la protección y seguridad de la vida humana en el medio acuático.

2.2.1.3. Normativa vigente que rige las funciones de la Autoridad Marítima Nacional en el combate contra el narcotráfico - Decreto Legislativo 1138, Ley de la Marina de Guerra del Perú

El Decreto Legislativo N° 1138, Ley de la Marina de Guerra del Perú (2012), determina y regula la naturaleza jurídica, competencias, funciones y la estructura orgánica básica de la Marina de Guerra del Perú, es una institución con calidad de órgano ejecutor, dependiente y ejecutora del Ministerio de Defensa. Controla, vigila y defiende el dominio marítimo, el ámbito fluvial y lacustre, de conformidad con la

ley y con los tratados ratificados por el Estado, con el propósito de contribuir a garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República. Interviene y participa en el control del orden interno de acuerdo con lo establecido en la Constitución Política del Estado del Perú y leyes vigentes; así mismo, participa en el desarrollo económico y social del país, en la ejecución de acciones cívicas y de apoyo social en coordinación con las entidades públicas cuando corresponda, así como en acciones relacionadas con la defensa civil.

De acuerdo con lo que establece el artículo 4°, la Marina de Guerra del Perú, en el marco de sus competencias y en atención al ordenamiento jurídico vigente, cumple las siguientes funciones:

- 1) Garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República, en el ámbito de su competencia.
- 2) Ejercer el control, la vigilancia y la defensa del dominio marítimo, el ámbito fluvial y lacustre del país.
- 3) Participar en el control del orden interno, de acuerdo con lo establecido en la Constitución Política del Perú y la normativa legal vigente.
- 4) Participar en la ejecución de las políticas de Estado en materias de seguridad y defensa nacional.
- 5) Participar en la elaboración de las políticas relacionadas con el empleo de la Marina Mercante Nacional, como componente de la reserva naval.
- 6) Desarrollar actividades de inteligencia orientadas a la seguridad y defensa nacional en el ámbito de su competencia.
- 7) Ejercer, a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, la autoridad marítima, fluvial y lacustre a nivel nacional, en el ámbito que le confiere la ley.
- 8) Participar en la ejecución de las políticas de Estado en materia de desarrollo económico y social del país, defensa civil, ciencia y tecnología, objetos arqueológicos e históricos, asuntos antárticos,

asuntos amazónicos, y de protección del medio ambiente, de acuerdo a la normativa legal vigente.

- 9) Conducir las acciones de preparación, formación, capacitación, especialización, perfeccionamiento, entrenamiento, mantenimiento y equipamiento del Componente Naval de las Fuerzas Armadas, en función de los objetivos y de las políticas de seguridad y defensa nacional.
- 10) Conducir el Sistema de Información y Monitoreo del Tráfico Acuático en el ámbito de su competencia, a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.
- 11) Participar en operaciones de paz convocadas por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) u otros organismos internacionales.
- 12) Mantener a través de los medios navales la presencia del Estado peruano en el continente antártico.
- 13) Desarrollar la investigación académica y científico-tecnológica en el ámbito naval, así como desarrollar actividades oceanográficas, meteorológicas, biológicas y de los recursos marítimos, fluviales y lacustres, actuando por sí o en colaboración con otras instituciones nacionales o extranjeras.
- 14) Ejercer funciones de acuerdo a ley, en el ámbito de la cartografía náutica y oceanográfica del Perú, así como administrar las actividades relacionadas con las ciencias del ambiente en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre.
- 15) Participar con los organismos de otros sectores en la formulación de los objetivos y políticas para el desarrollo de los intereses marítimos nacionales.
- 16) Promover y participar en la investigación científica e histórica destinada a la protección del patrimonio cultural subacuático, en coordinación con el sector correspondiente.
- 17) Promover e impulsar la industria naval a través de los Servicios Industriales de la Marina.

- 18) Gestionar ante el Ministerio de Defensa el patrocinio del personal militar sometido a investigaciones o procesos judiciales como consecuencia del ejercicio de sus funciones.
- 19) Las demás que se señalen por ley.

En cuanto a lo estipulado en el Art. 4° del Decreto Legislativo 1138, se logra determinar que los diversos órganos implementados en la estructura organizacional efectúan funciones primordiales a efectos de responder al cumplimiento de las necesidades de desarrollo, seguridad e implementación de políticas tanto públicas como institucionales y asuntos normativos.

- Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (2003)

La Ley del Sistema Portuario Nacional regula las actividades y servicios en los terminales, infraestructura e instalaciones ubicadas en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, tanto los de iniciativa, gestión y prestación pública, como privados y todo lo que atañe y conforma el Sistema Portuario Nacional. La ley tiene por finalidad promover el desarrollo y la competitividad de los puertos, así como facilitar el transporte multimodal, la modernización de las infraestructuras portuarias y el desarrollo de las cadenas logísticas en las que participan los puertos, teniendo como ámbito de aplicación las actividades portuarias y servicios portuarios desarrollados dentro del Sistema Portuario (modificado por D. Leg. N° 1022). No están comprendidos en el ámbito de esta ley los puertos y las infraestructuras e instalaciones portuarias a cargo de las Fuerzas Armadas en cuanto cumplan fines propios de la defensa nacional, los que se regirán por sus normas pertinentes.

Tampoco comprende las marinas, fondeaderos, zonas de aleje, los muelles y embarcaderos dedicados a brindar facilidades a embarcaciones recreativas y/o deportivas pertenecientes a los clubes náuticos, asociaciones privadas, personas naturales, los muelles,

embarcaderos, atracaderos e instalaciones privadas en las que no se realizan actividades ni servicios portuarios, ni los muelles artesanales pesqueros, ni muelles pesqueros pertenecientes a empresas pesqueras, todos se regirán a la normativa correspondiente emitida por la Autoridad Marítima.

Los lineamientos esenciales de la Política Portuaria Nacional son:

1. El fomento y planeamiento de la competitividad de los servicios portuarios y la promoción del comercio nacional, regional e internacional.
2. La integración de los puertos al sistema de transporte nacional y a la cadena logística internacional.
3. La promoción de la competitividad internacional del sistema portuario nacional.
4. El fomento del cabotaje y la intermodalidad (el trasbordo y tránsito de mercancías).
5. La promoción de la inversión en el Sistema Portuario Nacional.
6. El fomento de las actividades para dar valor agregado a los servicios que se prestan en los puertos.
7. La promoción del libre acceso, la leal competencia y libre concurrencia al mercado de los servicios portuarios.
8. El fomento de la participación del sector privado, preferentemente a través de la inversión en el desarrollo de la infraestructura y equipamiento portuarios.
9. La promoción y fortalecimiento de la descentralización y desconcentración del sistema portuario, la tecnificación y desarrollo de los puertos. En concordancia con el DS N° 003-2004-MTC, Art. 6.
10. La promoción, preservación y mejora del patrimonio portuario nacional.

11. La constante renovación tecnológica en el Sistema Portuario Nacional.
12. La promoción del empleo portuario, como consecuencia de la capacitación y profesionalización de los trabajadores.
13. La promoción de los sistemas de calidad total en la gestión portuaria.
14. La protección y cuidado del medio ambiente, con arreglo a la legislación sobre la materia. En concordancia con la RD N° 0766-2003-DCG.
15. La especialización y capacitación permanente de los trabajadores, así como la protección de sus derechos laborales y condiciones de vida.

- Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas; el Decreto Supremo N° 015-2014-DE aprueba su reglamento.

Son funciones de la Autoridad Marítima Nacional conforme lo señala el artículo 5°:

- 1) Velar por la seguridad y protección de la vida humana en el medio acuático, de acuerdo con la normativa nacional aplicable y los instrumentos internacionales de los que el Perú es parte.
- 2) Prevenir y combatir la contaminación, y la protección del medio ambiente acuático, evaluando y aprobando los instrumentos de gestión ambiental en el ámbito de su competencia, de acuerdo con lo regulado en la normativa ambiental nacional, el Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental, SEIA, y lo dispuesto por el Ministerio del Ambiente, en su condición de organismo rector ambiental nacional; así como emitir opinión

técnica sobre todo instrumento de gestión ambiental en el ámbito acuático de su competencia.

- 3) Reprimir las actividades ilícitas en el medio acuático, ejerciendo la Policía Marítima, Fluvial y Lacustre, de acuerdo con la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte.
- 4) Otorgar permisos de navegación a naves y artefactos navales de bandera extranjera para operar en aguas jurisdiccionales.
- 5) Planear, normar, coordinar, dirigir y controlar, dentro del ámbito de su competencia, las actividades que se desarrollan en el medio acuático, sin perjuicio de las atribuciones de otros sectores competentes.
- 6) Ejercer el ruteo, el control y la vigilancia del tráfico de las naves, embarcaciones, artefactos navales e instalaciones acuáticas propulsadas y remolques en general en el medio acuático, incluyendo el canal de acceso y las áreas de fondeo en los puertos.
- 7) Investigar los sucesos, siniestros y accidentes ocurridos en el medio acuático, para determinar sus causas y responsabilidades, con la finalidad de velar por la seguridad de la vida humana en el medio acuático y la protección del medio ambiente acuático.
- 8) Disponer la suspensión temporal, en forma total o parcial, de las actividades en el medio acuático por razones de riesgo para la vida humana y el medio ambiente acuático, incluyendo la apertura y cierre de puertos para instalaciones portuarias. Para el caso de las naves mercantes en tráfico comercial que se encuentren en las instalaciones portuarias, esta medida se aplicará en coordinación con la Autoridad Portuaria Nacional.
- 9) Evaluar y aprobar los estudios de maniobra para las instalaciones en el medio acuático, para velar por la seguridad de la vida humana y la protección del medio ambiente acuático.

- 10) Aprobar los estudios hidroceanográficos de toda actividad, infraestructura e instalación que por su naturaleza se realice en el medio acuático o en accesos a instalaciones en la franja ribereña, con la finalidad de velar por la seguridad de la vida humana y la protección del medio ambiente acuático.
- 11) Otorgar a las personas naturales o jurídicas derechos de uso de área acuática, previa opinión favorable de la Superintendencia de Bienes Estatales, y en coordinación con los sectores involucrados, a través de autorizaciones temporales hasta por treinta (30) años, plazo que podrá ser renovado, efectuando la desafectación de dichas áreas por razones de interés nacional determinadas por norma específica del sector competente; asimismo, administrar el catastro único de dichas áreas acuáticas, sin perjuicio de las competencias de otros sectores.
- 12) Establecer las áreas de fondeo, los canales de acceso, las zonas marinas especialmente sensibles, y las áreas de maniobra restringida en el medio acuático.
- 13) Participar en el proceso de recepción y despacho de naves, así como del zarpe y arribo de embarcaciones, artefactos navales e instalaciones acuáticas propulsadas y remolques en general que ingresen o salgan de los puertos e instalaciones acuáticas, de acuerdo con la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte.
- 14) Autorizar el zarpe y arribo de naves pesqueras, náutica deportiva, tráfico de bahía, artefactos navales, instalaciones acuáticas propulsadas, aprovisionamiento de instalaciones costa afuera, y remolcadores en general.
- 15) Normar, supervisar y certificar la formación, capacitación y titulación por competencias de las personas naturales que desempeñan labores en el medio acuático, dentro del ámbito de

competencia, de acuerdo con la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte.

- 16) Evaluar y aprobar las licencias de práctico y piloto de acuerdo con la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte.
- 17) Normar y certificar las naves de bandera nacional, de acuerdo con la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte.
- 18) Sancionar las infracciones que se cometan dentro del ámbito de su competencia.

En lo referente a las competencias de la Autoridad Marítima Nacional, mediante la Dirección General de Capitanías y Guardacostas podemos señalar que las funciones asignadas buscan lograr mecanismos de dirección y planificación de las actividades de la institución con el fin de tener un mejor empleo de las facultades asignadas para el mejor logro de la gestión institucional.

- **Decreto Ley N° 17824, Ley de creación del Cuerpo de Capitanías y Guardacostas**

Mediante esta normativa el Cuerpo de Capitanías y Guardacostas como Cuerpo Auxiliar de la Marina de Guerra del Perú, bajo la autoridad del Director General de Capitanías, ejerce las funciones de Policía Marítima, Fluvial, Lacustre y Pesquera; de control y vigilancia del litoral, del tráfico acuático en las aguas jurisdiccionales; de seguridad y vigilancia de los puertos, así como el control y protección de los recursos y riquezas naturales de acuerdo a lo establecido en el Decreto Supremo N° 781 del 01 de agosto de 1947, en la declaración sobre Zona Marítima y en los convenios internacionales suscritos para esos fines, y en general de toda actividad que se desarrolle en el ámbito acuático.

**Decreto Supremo N° 015-2014-DE que aprueba el Reglamento del
Decreto Legislativo N° 1147**

SUBCAPÍTULO I

Autoridad Marítima Nacional

Artículo 1.- Ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional

1.1 La Autoridad Marítima Nacional se ejerce por medio de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, que actúa a través de:

- a. El director general, a nivel nacional.
- b. Los jefes de Distrito de Capitanía, a nivel regional.
- c. Los capitanes de puerto, en el ámbito de su jurisdicción.

1.2 Los cónsules ejercen funciones como Autoridad Marítima, en los casos que la normativa nacional así lo determine.

1.3 Para el ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional se cuenta con personal y medios debidamente identificados.

Artículo 2.- Dirección General

2.1 La Dirección General ejerce la administración marítima del Estado y cuenta con la autonomía necesaria para el ejercicio de sus funciones en el ámbito de aplicación del Reglamento, en concordancia con la normativa nacional, instrumentos internacionales de los que el Perú es parte y otras normas de derecho internacional sobre la materia que puedan ser de aplicación al Estado peruano.

Son funciones de la DICAPI:

1. *Ejercer la Autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre de su competencia, a través de las Capitanías y Unidades Guardacostas sobre:*

- a) *Las aguas del dominio marítimo, fluvial y lacustre del Perú en la forma establecida por la legislación vigente, así como las islas y el zócalo continental;*
 - b) *Todas las naves y artefactos acuáticos que se encuentren en el dominio marítimo, ríos y lagos navegables y las de bandera nacional en alta mar o en aguas o puertos de otros países, sin perjuicio del respeto a las leyes internas del Estado local y normas aplicables del Derecho Internacional.*
 - c) *Los buques extranjeros cuando se encuentren dentro de las aguas del dominio marítimo, fluvial y lacustre nacional.*
2. *Proteger los recursos y riquezas del medio acuático, estableciendo las normas y controles para las actividades en el ámbito acuático, considerando especialmente los casos de riesgos de contaminación;*
 3. *Establecer las normas derivadas de los convenios internacionales para el control y seguridad de la vida humana, que garanticen la integridad física de los trabajadores en el cumplimiento de sus funciones a bordo de unidades de la Marina Mercante, pesqueras, de recreo, de transporte de personal y otras;*
 4. *Proporcionar seguridad y control en los puertos verificando los sistemas de protección portuaria, de señalización, de fondeo, de equipamiento, de muelles y otras en su área de competencia.*
 5. *Reprimir el contrabando y otras actividades ilícitas en el ámbito acuático, y cuando las circunstancias lo ameriten recurrir a las autoridades policiales, aduaneras, portuarias y otras.*
 6. *Efectuar las investigaciones de hechos ocurridos en el ámbito acuático, imponiendo las sanciones que correspondan.*

7. *Actuar en la defensa nacional, empleando los medios disponibles de acuerdo a las directivas de la Comandancia General de la Marina;*
8. *Controlar las concesiones acuáticas y terrenos ribereños en su área de competencia.*
9. *Dentro de las disposiciones que emita la Comandancia General de la Marina y cumpliendo los reglamentos que las rigen, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, en su calidad de Autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre Nacional, cuenta con la autonomía necesaria en concordancia con leyes nacionales y convenios internacionales para actuar en todas las actividades desarrolladas en el ámbito de su jurisdicción;*
10. *Emite, propone y aplica normas y dispositivos de acuerdo a convenios suscritos por el Perú con organismos internacionales;*
11. *La Dirección General de Capitanías y Guardacostas, en el marco de las reglamentaciones vigentes y siendo una Subunidad Ejecutora del Programa Marina de Guerra del Perú del Sector Defensa, colabora a financiar sus operaciones mediante el cobro de los servicios que presta conforme a las tarifas establecidas y adicionalmente por las multas que impone, ejecutando su presupuesto con la necesaria autonomía presupuestal de acuerdo al Plan Anual de Metas de la Marina de Guerra del Perú.*
12. *Aplicar y hacer cumplir las leyes, disposiciones nacionales y/o acuerdos internacionales referentes a las actividades marítimas, fluviales y lacustres;*
13. *Dictar las normas y disposiciones necesarias sobre asuntos relativos a las actividades marítimas, fluviales y lacustres, relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar, ríos*

- y lagos navegables, protección del medio ambiente acuático y represión del contrabando y de otras actividades ilícitas;*
- 14. Ejercer policía marítima en los puertos, en el litoral y en el dominio marítimo hasta las doscientas (200) millas, así como en ríos y lagos navegables;*
 - 15. Controlar el tráfico acuático y el dominio marítimo hasta las doscientas (200) millas, ríos y lagos navegables;*
 - 16. Controlar el Sistema de Información de Posición y Seguridad de naves en el ámbito acuático y asegurar las vías navegables;*
 - 17. Velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables;*
 - 18. Operar y mantener el Sistema Nacional de Búsqueda y Salvamento en el ámbito de su jurisdicción;*
 - 19. Ejercer control y protección del medio ambiente en el ámbito acuático, previniendo, reduciendo y eliminando la contaminación;*
 - 20. Otorgar la licencia y fiscalizar la construcción, modificación y reparación de naves y artefactos navales nacionales, expedir su matrícula y llevar el registro correspondiente;*
 - 21. Reconocer e inspeccionar naves y expedir los certificados correspondientes de acuerdo con las disposiciones nacionales e internacionales;*
 - 22. Llevar el registro y control de las personas naturales y jurídicas vinculadas a las actividades acuáticas;*
 - 23. Coordinar y controlar la formación profesional, capacitación, entrenamiento y exámenes del personal de la Marina Mercante, pesca, náutica recreativa y otras actividades acuáticas, así como el registro y expedición de los títulos y documentación correspondiente;*

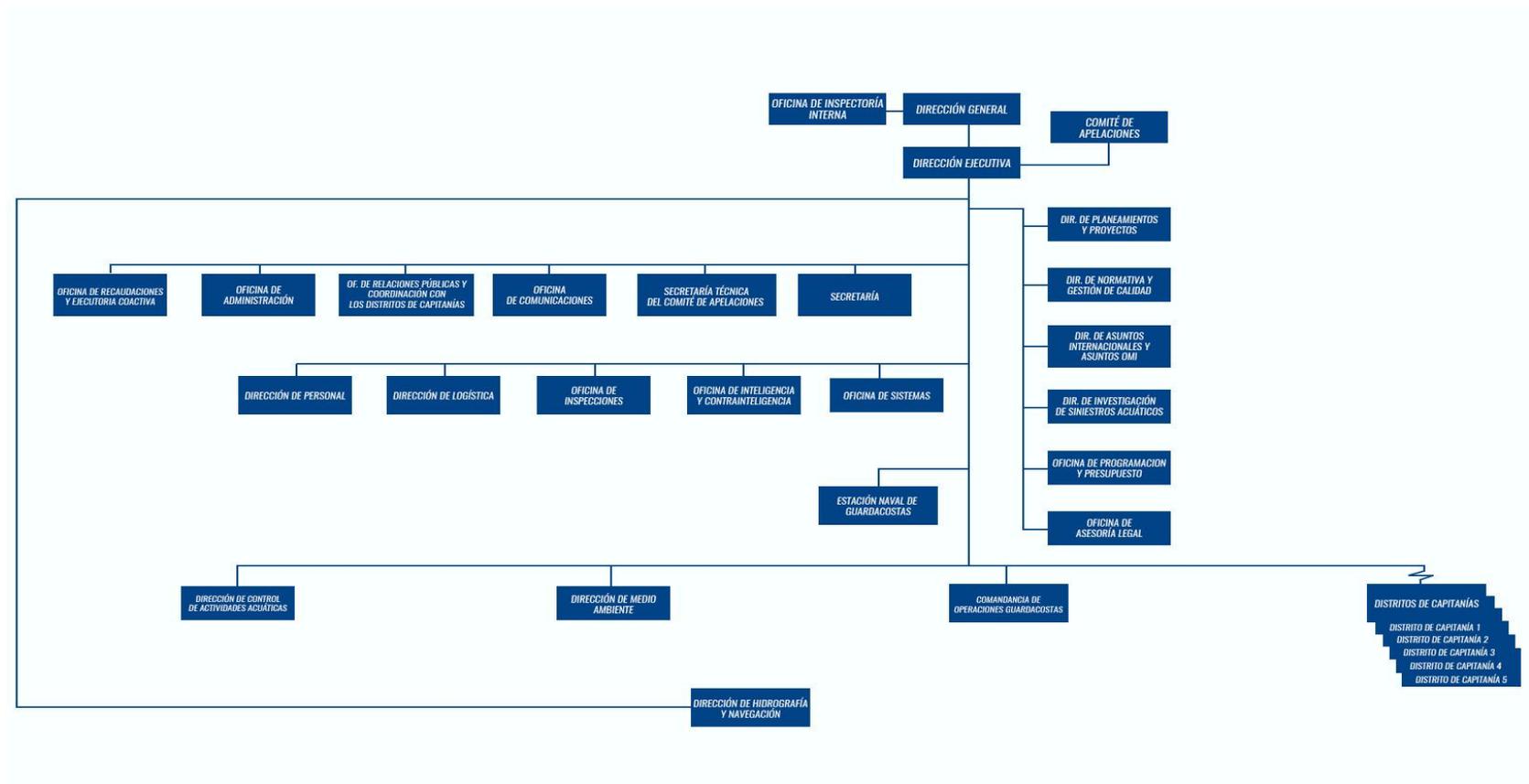
24. *Otorgar licencia de operación, registrar y fiscalizar el funcionamiento de astilleros, varaderos y diques;*
25. *Emitir opinión favorable en la concesión y adjudicación de terrenos en islas y terrenos ribereños;*
26. *Otorgar el derecho de uso de áreas acuáticas incluida la franja ribereña de cincuenta (50) metros contados a partir de la línea de más alta marea;*
27. *Reprimir el contrabando y otras actividades ilícitas en las aguas del dominio marítimo aplicando medidas de prevención y control;*
28. *Efectuar la movilización de la Marina Mercante Nacional, cuando sea requerida, tomando a su cargo los servicios marítimos al producirse un estado de emergencia;*
29. *Coordinar con los organismos internacionales los asuntos relacionados con sus funciones;*
30. *Intervenir en la ejecución de estudios, construcción y reparación de obras portuarias en las que participe la Marina de Guerra del Perú;*
31. *Autorizar la instalación o la construcción de obras temporales o permanentes en el mar, ríos, lagos y playas adyacentes, sujetas a los intereses del Estado;*
32. *Actuar como organismo rector del Plan Nacional de Contingencia; y,*
33. *Otras, que le asigne el Comandante General de la Marina, derivadas de su misión.*

Así, conforme se aprecia de las normas antes glosadas, las funciones de la DICAPI en su condición de Autoridad Marítima Nacional, se enmarcan en el control, la vigilancia y la defensa del dominio marítimo, el ámbito fluvial y lacustre del país, a partir de lo cual se encuentra

facultada a controlar las actividades, operaciones y servicios que realizan en el medio acuático las diferentes naves, artefactos navales, instalaciones acuáticas, y embarcaciones en general. De ahí que dentro de sus funciones se incluya desde otorgar los permisos de navegación a naves y artefactos navales de bandera extranjera, participar en el proceso de recepción y despacho de naves, hasta incluso reprimir las actividades ilícitas en el medio acuático, ejerciendo de Policía Marítima, Fluvial y Lacustre, función que le permite inmovilizar y conducir a puerto las naves y artefactos navales.

En este punto, debemos también señalar que las diversas normas especiales que regulan las funciones y el ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional, así como las que regulan las actividades de control sobre el mar peruano, parten por lo prescrito en nuestra Carta Magna en su artículo 165°, siendo necesario precisar que de conformidad con los artículos 2° y 3° del D. Leg. N° 1138, la Marina de Guerra del Perú es una institución dependiente del Ministerio de Defensa, que tiene como propósito el contribuir a garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República.

Figura N° 2. Organigrama DICAPI



Fuente: DICAPI

2.2.1.4. Posturas doctrinarias sobre aspectos marítimos

El Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú - IEHMP (2017), en la aspiración de expresar los fundamentos doctrinarios de las relaciones marítimas, cuya condición representa la capacidad actual del Estado peruano donde se encuentra estructurado el Sistema de Seguridad, Desarrollo y Defensa Nacional, la Marina de Guerra del Perú, el Sistema Portuario Nacional, el Cuerpo de Capitanías y Guardacostas, así como la Marine Stewardship Council (MSC) - Programa de Certificación de Pesquerías.

Los intereses marítimos son la expresión del deseo colectivo de la nación de crear el medio marítimo y aprovechar sus recursos mediante el desarrollo de actividades en los campos político, económico, social, jurídico, científico, cultural y otros, con el fin de contribuir a un permanente bienestar y seguridad nacional y fortalecer la capacidad del Estado. Se incluye a las aguas interiores de interés y las zonas costeras de influencia. Es la componente de desarrollo del poder marítimo, expresada por el conjunto de medios y capacidades de la nación que le permiten el uso nacional del ámbito marítimo. Entendiéndose que los intereses marítimos se sustentan en el uso adecuado del mar, ríos y lagos y que basado en políticas nacionales en su empleo y control garantizarán un adecuado desarrollo.

En cuanto a los intereses marítimos del Perú, Gaviola (2013) los especifica como los espacios, recursos, actividades y factores de diversa índole vinculados al ámbito marítimo, que forman un conjunto integrado e interrelacionado que es preciso conocer cualitativa y cuantitativamente, para establecer y evaluar apropiadamente sus efectos e influencia en la vida nacional con el fin de contribuir al bienestar y seguridad nacional en forma permanente. Es necesario tener un adecuado empleo y control de los intereses marítimos para que garanticen en el mediano y largo plazo el incremento del desarrollo nacional. Asimismo, en relación al desarrollo nacional, la

protección de los intereses marítimos es de responsabilidad de la Marina de Guerra del Perú.

En ese sentido, señalamos que los intereses marítimos del Perú como nación marítima se encuentran sustentados en tres factores: en lo que representa el legado del Almirante Miguel Grau, en la educación y la formación de la juventud que liderará la realidad marítima y en el proceso de la política nacional para construir los objetivos nacionales. De la misma manera podemos señalar que, Grau marca una pauta histórica y orienta el futuro de la Marina para que siempre los intereses marítimos se encuentren protegidos por el poder naval y que el ámbito de su acción se encuentre seguro por la acción de la Dirección de Capitanías y Guardacostas. Asimismo, es importante la educación y capacitación en los diferentes niveles educativos para sembrar esa cultura o conciencia marítima.

2.2.1.5 Competencia de la Autoridad Marítima Nacional en cuanto actos ilícitos

La Autoridad Marítima Nacional se ejerce por medio de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, que actúa a través de:

- a. El director general, a nivel nacional.
- b. Los jefes de Distrito de Capitanía, a nivel regional.
- c. Los capitanes de puerto, en el ámbito de su jurisdicción.

En el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú, en su condición de Autoridad Marítima Nacional, mantiene competencias sobre las áreas acuáticas, las actividades que se desarrollan en el medio acuático, las naves, artefactos navales, instalaciones acuáticas y embarcaciones en general, con la finalidad de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, proteger el medio ambiente acuático, y reprimir las

actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción, las cuales requieren ser fortalecidas para hacer frente al contexto actual de las amenazas que se presentan en el medio acuático, con la finalidad de garantizar condiciones de seguridad y protección adecuadas para el desarrollo de las actividades que se realizan en el medio acuático, conforme a las normas nacionales e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte.

Las funciones que realiza la Autoridad Marítima Nacional dentro del ámbito de su competencia se efectuarán con eficiencia y transparencia coadyuvando al desarrollo competitivo de las actividades de transporte, comerciales, turísticas y de otros sectores que se realizan en el medio acuático. (D. Leg 1147, 2012, p.3)

Dentro de las múltiples funciones establecidas se tiene una que guarda relación con nuestro tema materia de enfoque como es el inc. 3 del artículo 5° del Decreto Legislativo N° 1147, el que literalmente indica:

“Reprimir las actividades ilícitas en el medio acuático, ejerciendo la Policía Marítima, Fluvial y Lacustre, de acuerdo con la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte”.

Las unidades guardacostas realizan funciones de policía marítima, fluvial o lacustre, protección acuática, búsqueda y rescate, salvamento, prevención y mitigación de la contaminación, seguridad de la navegación, control de tráfico acuático y seguridad de la vida humana, preservación de recursos naturales, así como la represión de actividades ilícitas, en el ámbito de su competencia, dentro del medio acuático.

Así mismo, conforme lo dispone la norma pertinente, las unidades de la Marina de Guerra del Perú que en el curso de sus actividades detecten indicios de actividades ilícitas en el medio acuático, podrán intervenir con conocimiento y autorización de la Dirección General para reprimir el ilícito, conforme a los

procedimientos establecidos por la Autoridad Marítima Nacional e instrumentos internacionales.

En cuanto a las intervenciones realizadas por las unidades guardacostas o navales asignadas a la Autoridad Marítima Nacional, en el marco de una operación de interdicción acuática realizada a naves consideradas contacto de interés o contacto crítico de interés, estas se rigen a los procedimientos establecidos, debiendo cumplir con dichos procedimientos para lograr así la represión de las actividades ilícitas conferida a la Autoridad Marítima Nacional a efectos de que puedan intervenir, inmovilizar y conducir a puerto naves, artefactos navales y personas intervenidas, con la finalidad de que se dé la consumación del y/o prosecución del ilícito, tales como tráfico ilícito de drogas, precursores químicos controlados, trata y tráfico de personas, de armas, entre otros.

Aplicando el principio precautorio y estableciendo las medidas de seguridad, las que pueden consistir en el aislamiento del espacio comprometido, uso de dispositivos y compartimentos para reducir el riesgo de daño a las personas involucradas, entre otras. Disponiéndose pertinentemente la comunicación inmediata por las unidades guardacostas o navales asignadas a la Autoridad Marítima Nacional, quien se encarga de informar con prontitud al Ministerio Público y la Policía Nacional del Perú, de conformidad con la normativa nacional, a efectos de que asuman funciones de acuerdo a sus atribuciones de ley para el inicio de las investigaciones pertinentes, sin perjuicio de que se realicen las coordinaciones necesarias con el Estado de bandera, cuando corresponda.

2.2.1.6. Comandancia de Operaciones Guardacostas (COMOPERGUARD) y las operaciones vinculadas a la lucha contra el tráfico ilícito de drogas

La Autoridad Marítima, dentro de sus funciones, tiene a cargo la realización de operaciones y para ello la Comandancia de Operaciones

Guardacostas (COMOPERGUARD), debe cumplir diversas funciones como:

- El planeamiento, dirección y control de las operaciones de búsqueda y rescate, policía acuática, control del tráfico marítimo, servicio móvil marítimo y su red de estaciones costeras, misión que la Autoridad Marítima Nacional pone bajo responsabilidad de esta Comandancia, que cuenta con la asesoría que le brinda en la organización su Estado Mayor y operativamente con los sistemas de posicionamiento, el Grupo de Reacción Inmediata y la Flota Guardacostas.
- Preservar la seguridad de la vida humana en el mar, la protección del medio ambiente y la represión de actividades ilícitas constituyen objetivos vitales en la misión que la Comandancia de Operaciones Guardacostas cumple al ejercer el control y vigilancia con sus unidades a flote y aéreas.
- El Grupo de Operaciones Guardacostas (GOG), encargado de realizar funciones de alto riesgo, tiene en su organización el área de inteligencia que investiga y analiza acciones, a menudo históricas en el tiempo anterior a su constitución como unidad operativa, a continuación, se realiza el planeamiento y acciones operativas que lo continúan. Tiene el grupo de reacción inmediata, conocido como el GRI, autoridad legal para efectuar arrestos y detenciones de personas, operaciones en alta mar, control de bahías y caletas, abordaje de naves, rescate de rehenes, combate al tráfico ilícito de drogas, contrabando de combustible, salvamento de naves siniestradas, contrabando de armas, suplantación de matrículas, registro de instalaciones, robo de especies hidrobiológicas y contaminación de la mar y su entorno ambiental.

Área o departamentos en los que la Autoridad Marítima se encuentra a cargo de operaciones vinculadas a la lucha contra el TID



Figura N° 3. Mapa de las capitánías instaladas en territorio peruano

Fuente: DICAPI

2.2.1.7. El fortalecimiento y modernización del Sistema de Inteligencia Nacional - SINA y de la Dirección Nacional de Inteligencia - DINI y el rol de la Dirección de Inteligencia de la Marina

Mediante el Decreto Legislativo N° 1141 se rige el fortalecimiento y modernización del Sistema de Inteligencia Nacional - SINA y de la Dirección Nacional de Inteligencia - DINI, dicho marco legal regula la finalidad, principios, organización, atribuciones, funciones, coordinación, control y fiscalización, que deben observar

los componentes del Sistema de Inteligencia Nacional-SINA y los que señale esta norma y dentro de ellos se rige el Sistema de Inteligencia Naval teniendo como ente rector a la DINTEMAR.

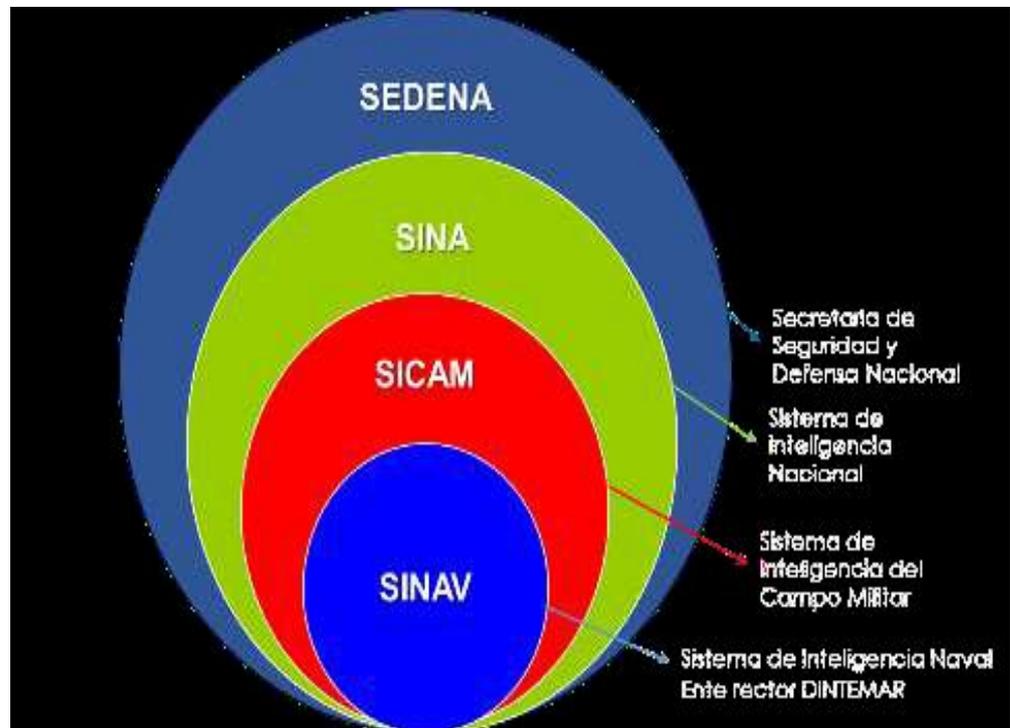


Figura N° 4. Componentes del Sistema de Inteligencia Nacional
Fuente: SINA

SINA

El Sistema de Inteligencia Nacional (SINA) forma parte del Sistema de Defensa Nacional y mantiene relaciones técnicas de coordinación con la instancia responsable de la gestión de dicho Sistema dentro del Ministerio de Defensa, intercambian información vía el canal de inteligencia.

Para efectos del desarrollo de actividades de inteligencia y contrainteligencia, el Sistema de Inteligencia Nacional - SINA cuenta con el Plan de Inteligencia Nacional - PIN, que contiene los objetivos, políticas, estrategias y responsabilidades de sus componentes, relacionados con las amenazas a la seguridad nacional y la

identificación de oportunidades favorables a ella, siendo su cumplimiento de carácter obligatorio.

Cuyos objetivos específicos son:

- Producir el conocimiento útil para el proceso de toma de decisiones en materia de seguridad nacional.
- Proteger las capacidades nacionales frente a acciones de inteligencia u otras encubiertas provenientes de actores que representan amenazas a la seguridad nacional.
- Realizar actividades destinadas a alcanzar la seguridad digital en materia de seguridad nacional.

Conformación del Sistema de Inteligencia Nacional (SINA)

- Consejo de Inteligencia Nacional (COIN)
- Dirección Nacional de Inteligencia (DINI)
- Órgano de Inteligencia del Sector Relaciones Exteriores
- Órganos de Inteligencia del Sector Defensa
- Órganos de Inteligencia del Sector Interior

Conforme a lo estipulado en el artículo 3° del Plan de Inteligencia Nacional - PIN, los principios de actividad de inteligencia son:

- En el principio de Especialidad señala que “cada componente del Sistema de Inteligencia Nacional (SINA) produce inteligencia especializada en materia de su estricta competencia, evitando la duplicidad de funciones.
- En el principio de Exclusividad señala “la ejecución de las actividades de inteligencia a que se refiere este Decreto Legislativo, está reservada únicamente a los componentes del Sistema de Inteligencia Nacional (SINA).

DINI

La Dirección Nacional de Inteligencia (DINI) es un organismo público ejecutor, con personería jurídica de derecho público, autonomía administrativa, funcional y económica; constituye pliego

presupuestal propio. Su titular es el director de Inteligencia Nacional, que a su vez depende funcionalmente del presidente de la República y se encuentra adscrita a la Presidencia del Consejo de Ministros.

Dentro de las funciones establecidas conforme al artículo 17° del D. Leg. N° 1141, para esta Dirección Nacional de Inteligencia se puede precisar las siguientes:

- 17.1. Ejercer la rectoría del Sistema de Inteligencia Nacional - SINA.
- 17.2 Producir inteligencia nacional para el presidente de la República y el Consejo de Ministros para la formulación y ejecución de las acciones y políticas, con el objeto de garantizar la vigencia de los derechos humanos, defender la soberanía nacional, promover el bienestar general y el desarrollo integral de la nación, y proteger a la población de las amenazas internas y externas contra su seguridad, en especial del accionar del crimen organizado y otras, nacionales o extranjeras, que atenten o amenacen la plena vigencia del estado democrático.
- 17.3 Ejecutar actividades de contrainteligencia en el ámbito de su competencia, en concordancia con los principios y objetivos de la actividad de inteligencia establecidos en el presente Decreto Legislativo.
- 17.4 Consolidar las apreciaciones de inteligencia que remiten los componentes del SINA, para la elaboración del Plan de Inteligencia Nacional - PIN.
- 17.5 Formular el Plan de Inteligencia Nacional - PIN y remitirlo al Consejo de Seguridad y Defensa Nacional para su aprobación.
- 17.6 Dirigir, supervisar y controlar a los componentes del Sistema de Inteligencia Nacional - SINA, respecto al cumplimiento de lo establecido en el Plan de Inteligencia Nacional - PIN.
- 17.7 Asegurar el funcionamiento del canal de inteligencia en el Sistema de Inteligencia Nacional - SINA, en concordancia con los principios establecidos en el presente Decreto Legislativo.

- 17.8 Constituir la autoridad técnica normativa a nivel nacional en materia de inteligencia y contrainteligencia.
- 17.9 Supervisar y controlar el cumplimiento de sus normas técnicas.
- 17.10 Establecer, por razones de seguridad nacional, el enlace en los Ministerios y Organismos Públicos, cuyos titulares se sujetan a las normas.
- 17.11 Informar a la Comisión de Inteligencia del Congreso de la República de acuerdo con lo establecido en el presente Decreto Legislativo.
- 17.12 Remitir periódicamente informes de gestión a la Presidencia del Consejo de Ministros sobre actividades de inteligencia y logro de metas.
- 17.13 Establecer y fortalecer las relaciones de cooperación con organismos de inteligencia de otros países.
- 17.14 Formular su Plan Institucional de Inteligencia - PII.
- 17.15 Aprobar y difundir los documentos de doctrina de inteligencia, cuyo contenido es de aplicación general por el Sistema de Inteligencia Nacional - SINA.
- 17.16 Capacitar y perfeccionar académicamente al personal del Sistema de Inteligencia Nacional - SINA.
- 17.17 Las demás establecidas por ley.

SICAM

El Sistema de Inteligencia del Campo Militar (SICAM), está conformado por:



Figura N° 5. Sistema de Inteligencia del Campo Militar (SICAM)

Fuente: SINA

Cada componente del Sistema de Inteligencia Nacional elabora su Plan Institucional de estrategias y responsabilidades establecidos para luego realizar un Plan de Inteligencia Nacional - PIN.

DINTEMAR

El Sistema de Inteligencia Naval tiene como ente rector a la Dirección de Inteligencia de la Marina de Guerra del Perú (DINTEMAR).

La Dirección de Inteligencia de la Marina de Guerra del Perú (DINTEMAR) está alineada al Plan de Inteligencia Nacional y para que las actividades para el logro de los objetivos del SINA se realicen mediante la concepción y ejecución de planes autorizados, en todos los casos, por los directores o jefes de los componentes del SINA.

AMENAZAS A LA SEGURIDAD NACIONAL SEGÚN PIN-2019 POR ORDEN DE PRIORIZACIÓN

- 1) Actores extranjeros que afectan la seguridad y el desarrollo nacional.
- 2) Terrorismo y subversión
- 3) Afectación a la seguridad digital
- 4) Tráfico ilícito de drogas (TID) y delitos conexos**
- 5) Afectación al medio ambiente y el desarrollo sostenible.
- 6) Corrupción.
- 7) Crimen organizado y delincuencia común.
- 8) Afectación del Estado democrático.
- 9) Conflictividad social.

SITUACIÓN DE LAS CAPACIDADES DEL ÁREA FUNCIONAL “SISTEMA DE INTELIGENCIA NAVAL” (PII- 2019)

Las capacidades de inteligencia naval son habilidades resultantes de la integración de recursos humanos, materiales y organizacionales, constituidos con base a principios y procedimientos doctrinales que permiten producir inteligencia y contrainteligencia en el nivel estratégico, operacional y táctico, en apoyo a las acciones y teniendo como objetivo central el **optimizar la producción de inteligencia** para la toma de decisiones en el marco de la seguridad y desarrollo nacional.

Dentro de las actividades que realiza el Sistema de Inteligencia Naval, mediante la DINTEMAR, se precisa que debe:

- ✓ Mantener desplegados y activos los órganos desconcentrados de inteligencia naval y marítima, para la ejecución de los Planes de Inteligencia por Amenaza y Planes de Colección de Información de nivel operacional. PII-RESINAV-REDIN.
- ✓ Desarrollar operaciones de búsqueda de información, sobre actores que hacen uso del ámbito acuático para el tráfico ilícito de drogas (TID) y delitos conexos. PII-RESINAV-REDIN.

- ✓ Ejecutar operaciones de vigilancia y reconocimiento para la recolección de información, explotando capacidades de unidades especiales, infantería, unidades aéreas y sistemas no tripulados. PII-RESINAV-REDIN.

En ese sentido, la Dirección de Inteligencia de la Marina de Guerra del Perú (DINTEMAR) vio por conveniente emitir una Directiva que norma el funcionamiento del Órgano Desconcentrado de Inteligencia Marítima (ODIMAR) en apoyo a las operaciones de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. En dicha directiva, DINTEMAR 001-202 del 10 de enero 2020, se señala que la Dirección de Inteligencia de la Marina ejerce la dirección ejecutiva del Sistema de Inteligencia Naval, y como tal, planea, organiza, norma, ejecuta y controla las actividades de inteligencia y contrainteligencia en la Institución, en apoyo de la Marina de Guerra del Perú.

Es por ello que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), dando cumplimiento a lo establecido mediante el D. Leg. N° 1147 que regula sus funciones para coadyuvar la labor de erradicación de actos ilícitos, trabajando conjuntamente con los Órganos Desconcentrados de Inteligencia Marítima a nivel nacional y con el Centro de Información Marítima (CIM), los que tienen como propósito:

Artículo 12°. - Ejerce labores de policía marítima, fluvial y lacustre, así como reprime las actividades ilícitas en el medio acuático y franja ribereña, de conformidad con la normatividad nacional, instrumentos internacionales de los que Perú es parte y otras normas de derecho internacional sobre la materia que puedan ser de aplicación al Estado peruano.

Artículo 6.3°. - Las unidades guardacostas realizan funciones de policía marítima, fluvial o lacustre, protección acuática, búsqueda y rescate, salvamento, prevención y mitigación de la contaminación,

seguridad de la vida humana, preservación de recursos naturales, así como la represión de actividades ilícitas, en el ámbito de su competencia, dentro del medio acuático.

Artículo 28.1.- La Autoridad Marítima Nacional, para que en su ámbito de competencia pueda intervenir, inmovilizar y conducir a puerto naves, artefactos navales y personas a fin de evitar la perpetración y/o continuación de actividades ilícitas, tales como tráfico ilícito de drogas, precursores químicos controlados, trata y tráfico de personas, de armas, entre otros, de conformidad a la normativa nacional, instrumentos internacionales de los que el Perú es parte y demás normas de derecho internacional sobre la materia que puedan ser de aplicación al Estado peruano.

2.2.1.8. La Disposición de la Carta Magna peruana en cuanto a la seguridad y defensa nacional

La defensa nacional nace de las finalidades que orientan la política nacional y está ligada a la existencia misma del Estado y a su supervivencia como entidad social, política, económica y jurídica. La defensa nacional afronta un conjunto de problemas complejos y permanentes en cuya solución intervienen los altos órganos de conducción política del Estado, los dirigentes de las actividades económicas, sociales, culturales, públicas y privadas y, especialmente, las Fuerzas Armadas protagonizan la acción principal mediante el empleo de las armas en situación de emergencia, pero este criterio es muy poco difundido en el medio de la educación y es por ello que existe la idea errónea que la defensa nacional es tarea de las instituciones castrenses.

Participar en la defensa nacional es un deber de la ciudadanía, sin distinción de raza, credo, partido político, edad ni sexo; es de carácter permanente y requiere el empleo de todo el Poder y Potencial Nacional, debiendo participar en forma obligatoria los organismos estatales y privados, así como toda la población individual y colectivamente.

Para ello, nuestra Carta Magna en el Capítulo XX de la Seguridad y Defensa Nacional en su artículo 163° señala que “El Estado garantiza la seguridad de la nación, mediante el Sistema de Defensa Nacional. La defensa nacional es integral y permanente. se desarrolla en los ámbitos interno y externo. toda persona, natural y jurídica, está obligada a participar en la defensa nacional de conformidad con la Ley”.

El Decreto Legislativo N° 743 de noviembre 1991, “Ley del Sistema de Defensa Nacional”, en su artículo 1° emite sobre Defensa Nacional el siguiente concepto “La defensa nacional es la adopción permanente e integral de las previsiones y acciones que garanticen la independencia, la soberanía y la integridad del país”.

2.2.1.9. Puntos de vista sobre la seguridad y defensa nacional

Para Osorio (2003), la seguridad es como una exención de peligro o daño, este concepto demasiado restrictivo y limitado no da mayor amplitud del término, otros doctrinarios dicen de la seguridad que consiste en contrarrestar el peligro mediante un equilibrio entre fiabilidad y riesgo aceptable. (p.77)

Merece resaltarse que la seguridad es la base principal para el desarrollo de los pueblos, sociedades y naciones, la nueva concepción del neoliberalismo con su teoría estrella, la globalización, ha sido acompañada con un crecimiento de una cultura del delito.

Anota Pozzo (2007): ...en la actual situación en la que vive el mundo y en cualquier otra a presentarse, no puede haber civilización sin seguridad, así como no puede existir un Estado-Nación sin seguridad y eso vale para todos los pueblos de la Tierra y sobre todo en aquellos que tienen ecuaciones mínimas de poder, en un mundo cada vez más globalizado, complejo, mercantilizado y técnico, por tanto, no puede existir desarrollo sin seguridad y seguridad sin desarrollo, lo importante es definir cuál es primero, la seguridad o el desarrollo. (p.75)

La seguridad es un término que estuvo unido siempre a la concepción de Estado-Nación, emergiendo sobre todos los conceptos, la seguridad de Estado por encima de la seguridad individual de las personas. Desde que surgen los Estados en el contexto político universal, a la seguridad se le asigna la concepción integral de la disposición de todos los medios con los que cuenta una sociedad o Estado-Nación, para brindar protección y fiabilidad de desarrollo a la comunidad.

Por ello, Sánchez (2005) precisa que la seguridad nacional puede entenderse desde un sentido objetivo como: “la ausencia de amenazas o terror, la capacidad del Estado para garantizar su supervivencia, manteniendo su soberanía e independencia material y espiritual, preservando su forma de vida y posibilitando el logro de sus objetivos fundamentales, adquiriendo el carácter de disciplina del orden social, de la paz de la guerra o sea del derecho, de la política interna, de la política externa y de la estrategia militar”. (p. 40)

Muy acertadamente el Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN) en el 2010 planteó una propuesta teórica metodológica sobre la seguridad, conceptualizándola de la siguiente manera:

Como el margen de protección al que tiene derecho una determinada persona, grupo social o Estado, frente a amenazas o riesgos de diversos tipos, sean esto imaginarios o reales, naturales o sociales y que constituye un derecho inalienable del hombre, para alcanzar el bienestar y desarrollo. (p.42)

Y en cuanto a la defensa nacional refiere que “es el conjunto de previsiones, decisiones y acciones que el gobierno genera y ejecuta permanentemente para lograr la seguridad nacional y alcanzar sus objetivos, incluyendo su integridad, unidad, bienestar y la facultad de actuar con autonomía en el ámbito interno, y libre de toda subordinación en el ámbito externo, que es un instrumento del Estado

para garantizar la seguridad de la nación, y que tiene las siguientes características:

- **Es permanente.** - La defensa nacional debe ser organizada con carácter de permanencia, cualquiera que sea la circunstancia, es decir, que sus previsiones y acciones se realizan tanto en época de paz, como en tiempo de guerra.
- **Es dinámica.** - Se adecúa a los cambios y a las circunstancias que se presenten, de acuerdo a la naturaleza de las amenazas de todo tipo.
- **Es integral.** - Compromete a todo el quehacer nacional, así como a todas las personas naturales y jurídicas del país, y hace frente a las crisis y amenazas que se producen en el ámbito interno y externo.
- **Es sistémica.** - Se prepara y ejecuta a través del Sistema de Seguridad y Defensa Nacional, que comprende a los más altos organismos responsables de la defensa nacional, bajo la dirección del presidente de la República. Este sistema funciona bajo una orientación común sustentada en la doctrina de seguridad y defensa nacional.
- **Es preventiva.** - Frente a las amenazas externas o internas es necesario adoptar con la suficiente anticipación las medidas y acciones dirigidas a garantizar la seguridad nacional. La defensa nacional debe sustentarse en la fuerza militar capaz y moderna requerida por el país, y en lo político en una dinámica acción política de proporción en todos los campos de actividad para evitar ser sorprendidos por los acontecimientos.
- **Es ejecutiva.** - Se plasma en la materialización de acciones y medidas debidamente concebidas, planeadas y preparadas a fin de encarar y superar oportunamente y en forma apropiada las oposiciones, antagonismos y presiones que atentan con la seguridad integral y el desarrollo del Estado. (CAEN, 2010, p. 49).

La defensa nacional, considerada como la acción permanente del Estado para garantizar la seguridad nacional, se conceptúa como:

“La protección del Estado y el ciudadano, en la satisfacción objetiva de condiciones de vida adecuadas, así como en la institucionalización del diálogo como herramienta para la solución de conflictos interpersonales y sociales. Sobrepassa la esfera de la acción policial y de defensa, además de repensar el orden imperante, integra a organismos e instituciones tanto del Estado cuanto, de la sociedad civil, lo que permite afianzar los niveles de gobernabilidad”. (Pozzo, 2000, p. 33)

Del análisis realizado a la doctrina existente, se puede advertir que no existe uniformidad de criterios en cuanto a la definición de defensa nacional, en efecto, la normativa y los principales textos y documentos de alcance político, sancionados y aprobados por las más altas autoridades del Estado, no definen qué se entiende por defensa nacional ni por política de defensa, aunque en este caso sí se determina su finalidad. En este contexto, la interpretación de ambos términos ha ido evolucionando a la luz de los cambios experimentados por la democracia, el fundamento de nuestro estado social y democrático de derecho.

2.2.1.10. Los intereses marítimos del Perú

Para Bossuet (1998), el Perú tiene una visión resumida, ya que el medio marítimo propicio es uno de los sucesos culturales más importantes de nuestra historia, la integración de las culturas nativas y europea para dar origen al mestizaje, las cuales identifican al Perú como nación. Sin embargo, y no obstante la importancia por los intereses marítimos en nuestra historia, es paradójico que aún no exista en el país una vocación generalizada por el mar, y que el sentimiento de nuestro pueblo esté inspirado, más bien, por una ancestral vocación andina.

En tal sentido, no todos los esfuerzos realizados se han podido plasmar en logros con resultados concretos y coherentes; ello se ha debido, principalmente, a la ausencia de políticas coordinadas de nivel

nacional al que concurren de manera aislada diversos sectores de la actividad pública y privada nacionales; entre estos sectores se puede mencionar principalmente a los que conforman el comercio marítimo, el transporte marítimo, la pesquería, la minería marítima, la industria naval, el turismo, el medio ambiente, la investigación científica y tecnológica con fines marítimos y otros. Resalta además que ejercen influencia en el desarrollo de los intereses marítimos dos tipos de factores, que pueden ser calificados como condicionantes y determinantes. (Bossuet, 1998, p. 43)

En cuanto a los condicionantes, son factores de orden natural que tienen influencia directa en los intereses marítimos. Se incluyen principalmente a los aspectos físicos (geografía) y los recursos naturales. Otro aspecto es el hombre y su comportamiento sociocultural (búsqueda de la conciencia marítima). Y como último factor, la situación geopolítica, que contempla la ubicación geográfica de nuestras cuencas (costa, ríos y lagos), vías marítimas de transporte y la influencia de otros estados con intereses en los nuestros. (Bossuet 1998, p. 44)

El segundo factor que tiene influencia en el desarrollo de los intereses marítimos se denomina determinantes, el que agrupa a todos aquellos que son creados por el hombre y que definen el accionar de la nación con relación al uso y aprovechamiento del medio marítimo. Los factores determinantes consideran y son influenciados por aspectos políticos, económicos, jurídicos, científicos y tecnológicos. Asimismo, define que la protección de los intereses marítimos se sustenta en el poder naval de la nación, tanto en tiempo de paz como de guerra, visión similar a la del argentino Storni (1916).

Codina (2003) considera que los intereses marítimos son el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social y militar que obtiene una nación de todas las actividades relacionadas con el uso del mar. Las mencionadas actividades las realiza tanto el Estado como

los particulares en la alta mar, en las aguas jurisdiccionales, en el fondo marino y en el litoral con la finalidad de aprovechar sus facilidades y explotar los recursos contenidos en ellos. Requieren para consolidar su éxito de una sólida conciencia marítima nacional. Esta última, entendida como el conocimiento exacto y reflexivo de los factores que se relacionan con el mar, y que aporta la fuerza intelectual que da vida, incluso a conceptos como el del mar.

La Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú (DIRINTEMAR), de acuerdo a la Ley de la Marina de Guerra del Perú, Decreto Legislativo N° 1138, publicado en el diario El Peruano el 10 diciembre 2012, señala dentro de sus funciones principales la de encargarse de promover las actividades vinculadas con el ámbito marítimo, fluvial y lacustre para el estudio y seguimiento permanente de la realidad marítima con la finalidad de formular y ejecutar los objetivos y políticas a nivel institucional e intersectorial, así como la propuesta de política marítima, el repotenciamiento de actividades culturales y académicas, la puesta en valor del patrimonio cultural naval, el cuidado y protección del acervo histórico de la Marina. Por tanto, sus funciones se deben de enmarcar dentro de los espacios, recursos, actividades y factores de diversa índole vinculados al ámbito marítimo, que forman un conjunto integrado e interrelacionado que es preciso conocer cualitativa y cuantitativamente, para establecer y evaluar apropiadamente sus efectos e influencia en la vida nacional.

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), Autoridad Marítima Nacional, sobre la base del Decreto Legislativo N° 1147, publicado en el diario El Peruano el 11 diciembre 2012, es la responsable de velar por la protección y seguridad de la vida humana, la prevención de la contaminación del medio ambiente acuático y la protección de sus recursos naturales, así como de la represión de las actividades ilícitas en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre. Asimismo, DICAPI vela por los intereses marítimos de la nación ante organismos internacionales e interactúa con la comunidad marítima internacional,

para la mejor implementación de la normativa internacional aplicable a las naves y a la gente de mar, bajo un enfoque de mejora continua.

Existe un proyecto de la política marítima elaborado por la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos en 1990, de acuerdo a intereses marítimos y políticas de estado del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (2008, p.7), según el cual se establecía que se debe cubrir el ámbito de los intereses marítimos y dar una imagen de lo que el Perú requiere que se haga en pro de su desarrollo en el ámbito acuático. Este proyecto tuvo como motivación la evidente ausencia de un tratamiento integrado y coherente de las actividades marítimas, fluviales y lacustres a nivel nacional, con ello se buscó que dicha propuesta fuese incorporada a los planes y programas de los diferentes sectores comprometidos, no teniéndose los resultados esperados.

Del mismo modo, el Centro Peruano de Estudios Internacionales (CEPEI), en 1990, realizó un coloquio denominado “Hacia una política marítima nacional” en coordinación con el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Para luego en el 2003 la Comisión de Relaciones Exteriores del Congreso de la República presentó la propuesta de política marítima. Lamentablemente, todos estos esfuerzos para implementar una política marítima quedaron relegados en los entornos políticos de los diferentes gobiernos de turno desde hace 25 años.

Sin embargo, en el último XI Foro del futuro: El futuro del mar peruano, llevado a cabo por el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN) en la web (2014), tuvo como tema central las tendencias de futuro sobre la política marítima en el mundo, así como plantear la necesidad de un enfoque multisectorial en la política marítima, actividades de futuro en el ámbito marítimo, fomento de una conciencia marítima y la potencialidad del Perú como país marítimo.

2.2.1.11. La autonomía estatal y capacidad estatal en el puerto del Callao

a) Autonomía estatal

Según Skocpol (1990), sostiene que solo podremos encontrar un sentido a las transformaciones socioevolucionarias si tomamos con seriedad al Estado como macroestructura. El Estado, si es concebido apropiadamente, no solo es una arena en que se desarrollan las luchas socioeconómicas. Antes bien, es un grupo de organizaciones políticas, administrativas y militares encabezadas y bien sincronizadas por una autoridad del Ejecutivo. Cualquier Estado obtiene sus recursos de la sociedad y los utiliza para apoyar a sus organizaciones coactivas y administrativas. Entonces, la autonomía de estado se presenta cuando el Estado se encuentra mejor predispuesto y/o en mejores condiciones de defender los intereses generales, lo contrario a esta situación es que se convierta en un estado capturado en favor de una elite económica social. No existe capacidad sin autonomía, los actores que disputan con el Estado el control de la instalación y aplicación de un marco legal. En este sentido, la autonomía del Estado frente a los poderes fácticos es un requisito para la capacidad, y no en el sentido inverso. (pp. 12-31)

b. Capacidad estatal del puerto del Callao

Según Guibert Yamile, Cruz Marylia & Figueroa Manuel (2015), el Perú, a mérito de los diversos tratados de libre comercio con el mundo, requiere una mejor infraestructura portuaria y mejora urgente de la tecnología moderna y de punta a la par con los diversos puertos mundiales y solucionar esta deficiencia que se presenta, si bien es cierto se han hecho implementaciones pero estas resultan insuficientes, a través de concesiones portuarias con empresas transnacionales de reconocida experiencia portuaria a nivel global; contrariamente, esta fortaleza para atender el comercio exterior también es aprovechada por la criminalidad organizada, siendo este corredor de la cadena de valor del tráfico ilícito de drogas un medio de transporte importante para el

envío de drogas ilegales a los diferentes destinos internacionales que existen por la demanda que presentan a esta actividad.

En referencia a lo vertido por Guibert, Cruz y Figueroa, consideramos pertinente indicar que el Estado, haciendo uso de sus instituciones, define sus roles dentro del territorio nacional, y para ello se deben rediseñar las estrategias para enfrentar el crimen organizado, mejorando las acciones de prevención e inteligencia estratégica, en los espacios o corredores donde la criminalidad desarrolla su accionar, en el caso específico del tráfico de drogas, requiere para comercializar la cocaína la vía marítima como medio para trasladar importantes cantidades de droga, a través del comercio exterior mediante las exportaciones de los diversos productos que salen al exterior; sin embargo, las instituciones no pueden desarrollar el cumplimiento de sus funciones, por una parte por aspectos estrictamente normativos, establecidos en las concesiones que el Estado efectuó con el sector privado para mejorar la infraestructura portuaria, limitando con un contrato la participación de las instituciones gubernamentales en estas áreas específicas donde se instalan los terminales portuarios, lugar donde los funcionarios policiales carecen de libertad y autoridad para el desplazamiento de sus efectivos para dismantelar y judicializar a la delincuencia organizada del tráfico de drogas.

El posicionamiento de las instituciones gubernamentales se da con la competitividad que demuestren estas en el campo funcional que les compete, para ello deben interactuar con los demás actores, generando confianza, respeto y mucha coordinación. Las políticas deben establecerse en un marco de predisposición al posicionamiento del Estado a través de sus instituciones, para el cumplimiento cabal de las funciones establecidas formalmente, y no deben subyugarse a otros intereses más que a las competencias y capacidades que tiene el Estado. (Carpenter, 2001).

La fortaleza de un Estado se consolida con la capacidad estatal para solucionar problemas, el Estado tiene competencias, pero para constituirse en un estado potencialmente fuerte tiene que ser más competente y la institución policial marítima está limitada para poder actuar y cumplir con su rol de erradicación de exportación de la droga, debiendo de tenerse en cuenta la actuación gubernamental para asegurar el orden y la seguridad del país; entonces, la capacidad estatal según Hilderbrand Mary y Merilee Grindle (1997), por ejemplo, la precisan como la suficiencia de ejecutar tareas apropiadas con efectividad, eficiencia y sustentabilidad.

Consideramos que las políticas tienen que adecuarse a esta forma de entender mejor el esfuerzo que desarrollan sus instituciones, dejando de lado la mutilación de la acción estatal frente a intereses ajenos a la función estatal, de tal forma que cualquier Estado que desarrolle e impulse una adecuada autonomía y capacidad estatal podrá enfrentar cualquier fenómeno social o problema que se presente, resolviendo y manteniendo un Estado competente y con una burocracia profesional idónea que desarrolle una política sin ninguna influencia externa inapropiada.

2.2.1.12. Desafíos de seguridad contra el tráfico ilícito de droga que aparece en el puerto del Callao

El Callao se ha constituido en la última década como uno de los puertos más empleados por las organizaciones criminales, la infraestructura desarrollada en este terminal portuario es de tecnología avanzada pero se hace insuficiente; asimismo, la cobertura internacional a diferentes destinos donde demandan su consumo, la carga ilegal y la forma cómo se manipulan los contenedores permite un mayor movilización de carga donde se puede acondicionar la droga, lo que hace a este puerto uno de los más empleados por las organizaciones criminales para sus actividades de tráfico ilícito de drogas; otra importante causa es que en el puerto se traslada el 85% de contenedores

a nivel nacional; esta ventaja ha puesto al terminal portuario del Callao como una de las oportunidades para las organizaciones criminales de poder emplearlo para trasladar cocaína dentro de los contenedores en diversas modalidades.

Otro de los motivos porque influye el uso de estos terminales por las organizaciones criminales es que las concesiones portuarias se dieron en el marco de desarrollar la infraestructura adecuada para los puertos y estos puedan atender la demanda existente en viabilizar un comercio exterior moderno y con la mayor fluidez para trasladar las exportaciones e importaciones en contenedores, motivando que empresas privadas transnacionales se empoderen en estos lugares estratégicos de salida de mercancía y no se haya tomado en cuenta las funciones de las instituciones del Estado que tienen la responsabilidad de actuar en el marco de su potestad funcional, para que se actúe con autonomía en este recinto y no estar supeditado a las limitaciones de su accionar por empresas privadas de seguridad que obstaculizan la funciones policiales marítimas, el Ministerio Público y la Policía Nacional en forma conjunta como responsables de la lucha contra el tráfico ilícito de drogas.

La ubicación privilegiada del puerto del Callao viene a ser el centro occidental de Sudamérica, está encaminado a convertirse en la plataforma logística más importante de la costa oeste de Sudamérica; esta posición geográfica también es estratégica para las líneas navieras y para el comercio exterior por dos razones, la primera porque se encuentra en un punto equidistante entre los puertos de Buenaventura (Colombia) y Valparaíso (Chile) y permite una ruta directa a Asia.

Frank Boyle (2005), expresidente de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), le suma a la localización geográfica la característica de la profundidad del mar: 16 metros, lo que le permite al Callao recibir naves de gran calado. Esto junto a las inversiones que realizan APM Terminales y DP World en los muelles norte y sur, respectivamente,

han hecho posible que el Callao movilice en los últimos años más de 1,8 millones de TEU.

El Terminal Portuario del Callao está conectado con la zona industrial de la capital y el resto del país, mediante vías de acceso que se dirigen al norte, sur y sierra central. Se conecta con el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, y además se empalma con el Ferrocarril Central, el cual cruza la cordillera de los Andes. Por su ubicación geográfica en relación al país, el puerto del Callao posee una vasta zona de influencia que comprende los departamentos de Lima, Cerro de Pasco, Huánuco, Ayacucho, Junín y Huancavelica, es decir, está conectada por las zonas de influencia de producción de cocaína.

El puerto del Callao se ubica al oeste y a 15 kilómetros de la capital, Lima, además de ser el puerto más grande del Perú, es el más importante de la costa del Pacífico sudamericano, asimismo, se divide en dos terminales portuarios.

Se puede advertir que las organizaciones criminales de tráfico ilícito de drogas han cambiado sus modalidades, flujo y cantidad de la droga por vía marítima; ahora solamente trasladan cargas en cantidades aproximadas entre 50 y 300 kilos y ya no en cantidades de toneladas y esto se debe a fin de minimizar los riesgos de pérdida en intervenciones antidrogas, así como el grado de dificultad de acopiar cantidades importantes de droga hacia la costa peruana.

A partir del 2015, se viene introduciendo la carga ilegal en productos de difícil inspección como son estructuras metálicas (maquinarias pesadas, productos minerales, de gran peso y difícil manipuleo) en donde los equipos no intrusivos (escáner) no pueden penetrar su estructura, las cantidades de droga que introducen en el producto a exportar oscilan entre 50 a 300 kilos, teniendo como destino países de Centro América en un 80% y un 20% hacia Europa; asimismo, para Europa envían clorhidrato de cocaína y para Centro América, pasta básica de cocaína.

A) El puerto del Callao no está a cargo del Estado

El puerto del Callao no está a cargo del Estado sino de un ente privado, que solo brinda cierta tecnología, pero eso también puede generar impacto negativo al quehacer estatal de control del mercado ilegal, ya que los puertos principales del Perú han sido concesionados a empresas trasnacionales para suplir un déficit en infraestructura portuaria, para atender la demanda del comercio exterior influenciada por los tratados de libre comercio suscritos por el gobierno peruano con diferentes países del mundo, lo que ha permitido construir terminales portuarios modernos con tecnología que permita la movilización de contenedores en menos tiempo con la instalación de grúas pórticos y atender las embarcaciones portacontenedores de gran volumen de traslado de carga, debido al calado que se ha construido en el puerto del Callao y más aún si se tiene en cuenta que está en proceso de ampliación en una segunda etapa lo que permitirá duplicar la trazabilidad de carga; sin embargo, esta situación también es aprovechada por las organizaciones criminales que ven como una oportunidad este medio de transporte marítimo masivo para introducir la carga ilegal dentro de los contenedores en diversas modalidades que les ha permitido tener un éxito mediático y que ha ocasionado problemas en la localidad del Callao, lo que conlleva a rediseñar estrategias más acordes con la realidad que se presentan en estos terminales portuarios de mayor capacidad de operaciones de carga, teniendo en cuenta que el 90% de la carga de exportación se moviliza por el puerto del Callao.

B) Operativos en el puerto del Callao

En los diversos operativos contra las organizaciones internacionales de tráfico ilícito de drogas, se ha podido detectar diversas y complejas modalidades para el traslado de droga en el ámbito marítimo, por lo que se ha identificado los escenarios donde estas organizaciones desarrollan sus ilícitos bajo las siguientes modalidades:

✓ **Exportación (Empresas de fachada)**

Las organizaciones de TID, por intermedio de empresas de fachada o empresas habituales que registran récord de exportación, realizan los trámites aduaneros para la exportación de cargas diversas, en las cuales acondicionan la droga en el producto de exportación.

✓ **Contaminación de naves**

Consistente en que las organizaciones de TID introducen importantes cantidades de droga en las naves pesqueras de gran tonelaje, de recreación, de carga (portacontenedores), durante su travesía en los puertos mayores, menores y caletas, así como en aguas internacionales.

✓ **Preñado o Rip Off**

Consiste en que las organizaciones de TID captan trabajadores portuarios para introducir paquetes de droga en los contenedores que previamente habrían sido seleccionados, violentando los precintos o sellos de seguridad. Esta modalidad es utilizada en los terminales portuarios y depósitos temporales.

Las organizaciones criminales no tienen reparos en dinamizar el delito y ser cambiantes de acuerdo a las estrategias que el Estado desarrolla a través de sus instituciones para la lucha frontal contra el tráfico de drogas, y es que este flagelo tiene un arma fundamental que es el dinero mal habido, que obtiene por medio de su accionar delincuencia, que le permite implementarse y evadir de la mejor manera el accionar de las autoridades.

2.2.2. Tráfico ilícito de drogas

2.2.2.1. Conceptualización del tráfico ilícito de drogas

Nos resulta pertinente aclarar que el término tráfico ilícito de drogas resulta más acertado para calificar a lo que regularmente se denomina narcotráfico. En primer lugar, porque no todo tráfico es

ilícito, pues hay muchas drogas que se venden legalmente en las farmacias; en segundo lugar, porque no toda droga traficada ilegalmente es un narcótico. Por otro lado, cuando hablamos de drogas, nos referimos a *toda sustancia natural o sintética que, al ser introducida en el organismo humano por cualquier medio, produce en menor o mayor grado, estimulación, depresión o disturbios en la personalidad del usuario, modificando las percepciones sensoriales y creando una necesidad continua de su uso*. Esta definición comprende a las denominadas drogas estupefacientes, psicotrópicas, estimulantes, depresivas, delirantes y alucinógenas o narcóticas, tales como la cocaína, la heroína, el opio, el LSD, la marihuana, el éxtasis, entre otras.

Por su parte, Allen (2005) enfoca al tráfico ilícito de drogas como una actividad que implica la transformación de una materia prima en un bien de consumo, lo que significa un ciclo tan igual al que se evidencia en alguna otra actividad de corte productivo, compuesto por una serie compleja de etapas y procesos de transformación de naturaleza industrial. (p. 32)

Los organismos internacionales han definido el tráfico de drogas como un comercio ilícito mundial que incluye el cultivo, la fabricación, la distribución y la venta de sustancias que están sujetas a leyes que prohíben drogas. En la Declaración sobre el Estado de Derecho, los Estados Miembros reconocieron la importancia de fortalecer la cooperación internacional en la lucha contra el problema mundial de las drogas (Naciones Unidas, 1988).

Por otro lado, para Iglesias (2015), el tráfico ilícito de drogas es una variedad del crimen organizado que consiste en la producción, distribución, venta y consumo, normalmente a gran escala, de drogas, adictivas o no, de manera ilegal, con el fin de obtener beneficios económicos. Estas drogas o estupefacientes suelen tener consecuencias negativas para la salud y están prohibidas en la mayoría

de los países del mundo. Los grupos ilegales, mafias, cárteles y grupos narcotraficantes son los que se encargan de desarrollar esta actividad, suelen tener presencia internacional y ostentan muchas veces un poder similar al de algunos gobiernos. (p. 48)

Muy acertadamente, el profesor Frisancho Aparicio (2002) señala:

“Nos encontramos ante un delito de peligro abstracto o concreto según hipótesis contenidas en el primer párrafo del artículo 296°, que por atacar la salud pública se consume con la simple amenaza potencial. Se trata, en suma, de un supuesto penal en el que, por ministerio de la ley, se anticipa de protección de bien jurídico amparado. Para la existencia del delito resulta indiferente que la droga sea aprehendida o sea destinada al consumo nacional o al extranjero debido a que la salud pública es un valor universal y no está limitada de manera exclusiva a lo nacional. Por tanto, con la fabricación y el tráfico se afecta también intereses allende a nuestras fronteras”. (p. 71)

El profesor Peña Cabrera Freyre (2013) señala:

“Promueve, todo aquel que de una u otra forma contribuye de forma decidida al “consumo ilegal de drogas a su circulación en el mercado”, se trata de aquellas conductas que proporcionan una contribución esencial para que la droga ilegal pueda ser repartida en el mercado de consumidores, a su vez, para poder ser distribuida, para su posterior comercialización. La promoción puede tomar lugar a través del financiamiento, o mediando la entrega de elementos necesarios (insumos químicos) para su elaboración; es quien da un aporte imprescindible para que se puedan conseguir los resultados descritos en la norma. Favorece, quien participa activamente en los actos de elaboración de la droga, sea

proveyendo una instalación para su procesamiento, sea ejecutando los actos directos para su producción o distribuyendo la droga para que sea comercializada en el mercado ilegal. Facilitar implica un comportamiento destinado a hacer posible los cometidos propuestos en la descripción típica; v.gr., allanando el camino de cualquier obstáculo y/o impedimento para la elaboración de la droga o su circulación en el mercado; puede ser también aquel que negocia con los custodios del orden, para que ciertos locales no sean fiscalizados por la autoridad administrativa, o proveyendo de ciertos instrumentos y/o equipos necesarios para la elaboración. En realidad, no se advierte gran distinción entre los actos de favorecimiento con los de facilitación. Acto de fabricación es el proceso de elaboración mediante el cual se transforma la droga tóxica y acto de tráfico es la comercialización o negocio de la droga, se incluye la distribución y el transporte". (p. 103)

2.2.2.2. Organización del tráfico ilícito de drogas en el Perú

La organización del tráfico ilícito de drogas también ha tenido innovaciones en el Perú. Una división general del trabajo da cuenta que los cárteles internacionales, principalmente mexicanos y colombianos, estarían dedicados a la exportación de la droga. Recibirían la droga lista para ser exportada, sea acondicionada en contenedores y carga, infiltradas en naves y aeronaves, transportadas por burriers, entre otros.

Las firmas nacionales, que son clanes familiares y cárteles criollos, algunas con ámbitos de acción regionales y otras nacionales, conforman un tejido de organizaciones criminales dedicadas a promover los cultivos de coca ilícita, la cosecha de la hoja de coca, procesar las drogas, proveer los insumos químicos, transportar y acopiar la droga, comercializar la droga para el consumo interno y

acondicionar la droga para la exportación. Asimismo, están integrados a las actividades de financiamiento del negocio de drogas a través de instituciones financieras intermediarias y operaciones de lavado de activos.

En los últimos años se han venido capitalizando económicamente estas organizaciones criminales, han consolidado su presencia en las principales zonas cocaleras, así como en las principales ciudades, puertos y fronteras. También es importante destacar su especialización en los diversos eslabones del tráfico ilícito de drogas y su articulación con los cárteles internacionales. Sus actividades ilícitas se combinan con actividades económicas lícitas que se utilizan de fachada.

Aunque no se puede identificar cárteles internacionales peruanos, sí se debe considerar la presencia de firmas nacionales en las principales ciudades de Argentina, Chile y Brasil. En la medida en que se sigan desarrollando y ampliando estos negocios ilícitos, se puede inferir que en un futuro puedan aparecer los primeros cárteles internacionales peruanos. (DEVIDA, 2016).

2.2.2.3. Análisis de la Estrategia Nacional de Lucha contra las Drogas

Para el Estado peruano, la producción y el tráfico de drogas en el país es un problema estructural que atenta contra la seguridad nacional, la estabilidad política y social, y la salud pública de las personas.

Se hace necesario promover insistentemente el cambio de actitud de la población hacia un desarrollo y vida lícita sin la influencia de las actividades delictivas del tráfico ilícito de drogas, promoviendo condiciones económicas, sociales, políticas y ambientales que permitan desvincular a la población de este tipo de ilícito, para ello, el Estado peruano, representado por la Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida Sin Drogas-DEVIDA, establece un eje de prevención y rehabilitación del consumo de drogas, busca disminuir

el consumo a nivel nacional a través de intervenciones preventivas y terapéuticas que fortalezcan el desarrollo personal de jóvenes y adultos. Este eje incentiva la generación de espacios protectores del ciudadano con su comunidad, la familia y la escuela, en un trabajo articulado entre los niveles de gobierno central, regional, local y la sociedad civil. (DEVIDA, 2016, p. 40), pero como bien lo expresó la expresidenta ejecutiva de DEVIDA, Carmen Masías Claux, el logro del Plan Estratégico implica la propia revisión de quienes están a cargo de implementarla y la necesidad de “mirarse” en la realidad multicultural del país con respeto y, a la vez, construir la modernidad, y si bien es cierto el Estado ha realizado una millonaria inversión para el cumplimiento de las políticas públicas establecidas, dicha inversión y esfuerzo resultan insuficientes aún para lograr aplacar este ilícito penal del país.

Es por ello que se requiere de una intervención articulada de las entidades competentes con una visión de largo plazo, pero a la vez con acciones rápidas y concretas que constituyan el primer paso a la actividad lícita. Debe existir un enfoque multisectorial efectivo y articulado reconociendo la multidimensionalidad de la problemática que enfrentan las zonas de erradicación de la droga y una ampliación de los programas presupuestales establecidos en el Plan Estratégico 2021-2025 de DEVIDA, en concordancia con la necesidad de la participación de diversas entidades del Estado para la recuperación de estos territorios del tráfico ilícito de drogas y la consolidación del desarrollo.

2.2.2.4. El control del tráfico ilícito de drogas que sale al exterior

Con el transcurrir del tiempo y el desarrollo humano, la lucha contra el TID se ha ido adaptando a las circunstancias y a las tendencias que imponían las organizaciones dedicadas a este delito.

En estos últimos tiempos, el delito del TID se ha proliferado como una atentado global y el Perú se arroga el rol protagónico como uno

de los esenciales productores de droga provenientes de la hoja de coca, asume el compromiso nacional e internacional para luchar contra este flagelo en todo nuestro territorio con la finalidad de evitar que las organizaciones criminales se apoderen y convulsionen a nuestra nación como sucedió en otros países; la posición geográfica del Perú como centro regional financiero, portuario y multimodal, la hace vulnerable a ser utilizada como punto de tránsito de mercancías de actividades ilícitas, razón por la cual se hace necesario establecer a nivel nacional una estrategia efectiva de prevención y persecución, que incorpore a los estamentos de seguridad pública del Estado.

Durante tres décadas, la Comunidad Internacional encaminó sus esfuerzos hacia políticas de prohibición y fiscalización de estupefacientes y sustancias psicotrópicas prohibidas. Es así que desde la Convención Única de 1961 sobre Estupefacientes y el Convenio sobre Sustancias Psicotrópicas de 1971, se previó combatir en forma frontal y decidida el tráfico ilícito de drogas, pero dirigiendo los esfuerzos hacia la represión de su comercialización y tráfico de sustancias ilícitas, es decir, orientando los operativos policiales hacia el decomiso de drogas, sin importar la forma cómo se originaban estas y cuáles eran sus materias primas, no estableciéndose una estrategia idónea para minimizar los cultivos ilegales de coca, lo que significó que el Perú se sitúe como uno de los principales proveedores de cocaína a nivel mundial.

Lo que trajo como consecuencia que organizaciones del TID se incrementen y estén en constante modificación de sus estructuras y estrategias, con el fin de contrarrestar las acciones de interdicción, para elevar o mantener la rentabilidad de sus actividades delictivas. Para ello han ideado múltiples formas y rutas de tráfico de drogas, expanden sus actividades a toda la cadena de producción y fabricación de drogas, se vinculan y fusionan con otras redes delictivas y se integran y diversifican con otras actividades delictivas conexas y complementarias, tales como el lavado de activos, desvío de

sustancias químicas, tráfico de armas, inmigración clandestina, la trata de blancas, juego de azar, entre otros.

Los puertos marítimos del Perú se han convertido en una de las principales vías de las organizaciones criminales internacionales para trasladar importantes cantidades de droga hacia el extranjero; y esto en razón a la gran capacidad de trasladar grandes cargas de droga y el bajo costo que significa su traslado comparado con otras vías de traslado; la estadística de los últimos años, sobre comiso de drogas, describe la situación de los puertos del Perú, siendo una de las razones fundamentales para el uso de este medio marítimo de transporte: el incremento de las exportaciones y la cobertura a nivel internacional y esto por la suscripción de los diversos tratados de libre comercio, firmados por el gobierno peruano, incrementando la actividad comercial por vía marítima, llegando incluso a movilizarse en importaciones y exportaciones, indicándose que el 90% de los contenedores se movilizan desde el puerto del Callao.

Para exportar la droga, la vía marítima es la preferida por las organizaciones del TID. Los principales puertos son: Callao, Paita, Chimbote, Pisco, Matarani e Ilo. La mayor parte de la droga es producida en el VRAEM. La tabla N° 1 muestra las rutas marítimas identificadas por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú (DICAPI).

Tabla N° 1
Rutas marítimas identificadas por la DICAPI

Puertos	Destino
Callao-Chimbote-Salaverry-Paita	México y Estados Unidos
Callao-Paita	España, Portugal, Bélgica, Holanda y otros países de Europa.
Callao-Chimbote-Salaverry-Paita Playas tacneñas de Morro de Sama, Vila, La Yarada, Los Palos e Ilo	África-Europa, a través de España, Italia, Francia, etc. Arica y, desde ahí, se transporta hacia Centroamérica, Europa y Australia.
Puertos y caletas del norte.	Australia y Oceanía.

Fuente: Marina del Perú-Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

2.2.2.5. El puerto del Callao como punto de salida del tráfico ilícito de droga y sus problemáticas

El ámbito marítimo ha representado para las organizaciones de TID la vía más frecuente para el envío de grandes cantidades de droga, aprovechando la extensa y accidentada geografía del litoral peruano.

Las organizaciones de TID aprovechan los procedimientos e infraestructura del comercio internacional, desde los puertos mayores, tales como Callao, Paita, Salaverry, Chimbote, Ilo, Matarani, entre otros, hacia los mercados mundiales que alternativamente definen su ruta por América Central para llegar a América del Norte, Europa, Asia y África; sin embargo, por la prontitud del comercio exterior se definirían rutas directas para llegar a los países del continente oriental sin atravesar América Central.

Un factor importante para erradicar el tráfico ilícito de drogas es la inteligencia antidrogas en los puertos, la que resulta insuficiente, en primer lugar, por falta de personal en la magnitud del campo de acción que cada año se incrementa con el flujo de contenedores y las ampliaciones de las instalaciones portuarias en infraestructura y maquinarias automatizadas que movilizan más carga en menos tiempo; en segundo lugar, la capacitación al personal en esta área tan especializada dentro del puerto y que resulta poco eficaz, cuando al personal se le rota constantemente a otras áreas o fuera de esta unidad especializada; y en tercer lugar, la reserva en el campo funcional no resulta lo más adecuado por la falta de autonomía de los policías que tienen que actuar en forma abierta y no existiendo ningún elemento de protección por los protocolos de seguridad que manejan las entidades portuarias no permitiendo las mejores prácticas de la doctrina de inteligencia, y que por estas limitaciones permite que los policías se identifiquen fácilmente dentro del puerto y previa comunicación a todas las zonas de operaciones, limitando las operaciones de intervención y de inteligencia.

La problemática existente en las operaciones antidrogas se aborda por el compromiso y responsabilidad que asumen los operadores portuarios; presentando deficiencias en los terminales portuarios, siendo el puerto del Callao un espacio restringido para implementar oficinas adecuadas para las instituciones de la PNP, Aduanas, Ministerio Publico, entre otras; asimismo, espacios para ubicar los scanner o rayos x fijos dentro del terminal portuario; poco interés para las inversiones en temas de seguridad con equipamiento de cámaras de circuito cerrado infrarrojo con mayor alcance, dada la modalidad con que se desarrolla el trabajo en el puerto durante las 24 horas del día, durante toda la semana, incluyendo los días feriados, así también las condiciones climatológicas propias de las áreas costeras con densas neblinas que dificultan la visibilidad de las zonas, requiriendo sistemas de alumbrado adecuados en cada área del espacio portuario.

El deficiente intercambio del flujo de información adecuado de parte del terminal, cuando se requiere a fin de efectuar el análisis oportuno de las cargas contaminadas, cuando estas han sido enviadas al exterior, limitando ejecutar operaciones de inteligencia contra el TID en forma efectiva; los policías de la división portuaria del Callao refieren al respecto:

“No existe el compromiso serio de parte de los operadores portuarios del Callao en apoyar la labor de interdicción antidrogas al no considerar importante la solicitud de pedidos relacionados a las facilidades del personal y mayor inversión en seguridad del puerto para prevenir y desarrollar operaciones policiales exitosas, conjuntamente con aduanas y los fiscales antidrogas”.

2.2.2.6. Tipos o modalidades utilizadas para realizar el tráfico ilícito de drogas en el medio acuático del puerto del Callao

Existe una diversidad de modalidades que utilizan las bandas organizadas para la salida de la droga por el puerto del Callao, entre ellas se tiene las siguientes:

- **Estructura en el contenedor**

Consiste en camuflar la droga en las paredes, puerta, piso y techo del contenedor, sin variar la forma y estructura original.

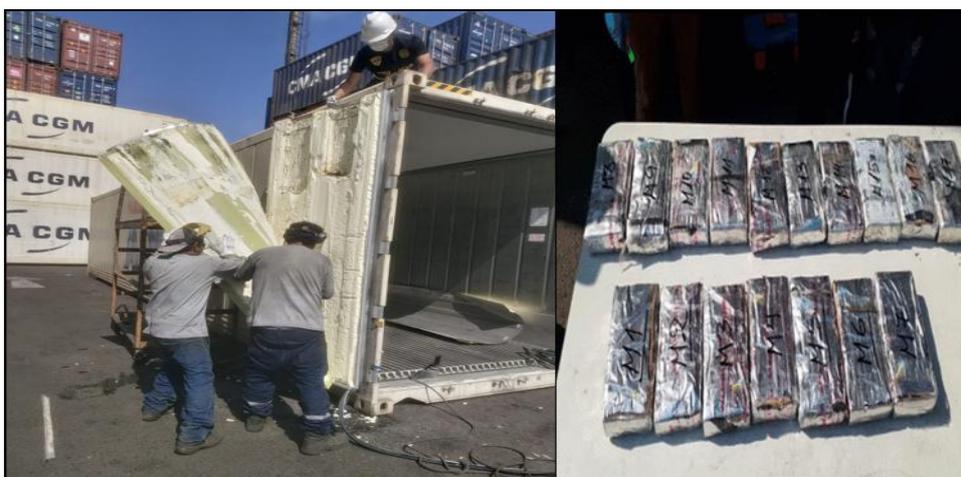


Figura N° 6. Droga camuflada en la estructura de un contenedor

Fuente: DICAPI

- **Método de gancho ciego o rip off**

Consiste en transportar la droga a bordo de embarcaciones de menor calado para luego subirlas usando un cabo que es arrojado por la tripulación o estibadores y así vulnerar un contenedor para contaminarlo o esconder la mercancía en los compartimientos de la nave.



Figura N° 7. Droga camuflada en cabos

Fuente: DICAPI

- **Contaminación del producto**

Consiste en ocultar y acondicionar la droga en latas de conserva, maquinarias, productos frescos, tablonés de madera, minerales, harinas, etc., los cuales son realizados en las fábricas o en los depósitos temporales.



Figura N° 8. Droga camuflada en una madera

Fuente: DICAPI



Figura N° 9. Droga camuflada en cerámica

Fuente: DICAPI

- **Narcobuzos**

Consiste en emplear personal de buzos para transportar la droga nadando desde una embarcación menor, playas, caletas y desembarcaderos, para luego subirla al buque mercante usando cuerdas, esta actividad se realiza en mayor proporción en horas de la madrugada, debido a la poca visibilidad, la cual dificulta ser detectada por las autoridades.



Figura N° 10. Droga transportada por narcobuzos

Fuente: DICAPI

- **Parásitos o tubos en forma de torpedos**

Consiste en ocultar la droga en el interior de tubos en forma de torpedos, los que son acondicionados por buzos profesionales en el casco de la nave (obra viva), sin que se dé cuenta la tripulación.



Figura N° 11. Droga en el interior de tubos

Fuente: DICAPI

- **Ducto de succión de la obra viva**

Consiste en ocultar la droga acondicionada en maletas para ser transportada por buzos profesionales a la obra viva de la nave, en donde abren la rejilla de seguridad del ducto de succión para introducir las maletas con droga.



Figura N° 12. Droga camuflada en el ducto de succión

Fuente: DICAPI

- **Caletas**

Consiste en ocultar la droga en un falso compartimiento o estructura modificada de la embarcación sin alterar su estructura de origen.



Figura N° 13. Droga camuflada en caletas

Fuente: DICAPI

- **Empleo de embarcaciones de recreo**

Consiste en emplear diversas embarcaciones como yates, catamaranes y veleros para transportar la droga ocultándola en un piso falso en las paredes, extintores, etc.



Figura N° 14. Empleo de embarcaciones de recreo para transportar droga

Fuente: DICAPI

2.2.2.7. Instrumentos y mecanismos internacionales de lucha contra el tráfico ilícito de drogas

La convicción de que el tráfico ilícito de drogas constituye una amenaza a la seguridad internacional ha llevado a los Estados y a diversas organizaciones internacionales a promover la celebración de diversos tratados y a la creación de una serie de mecanismos, en los planos universal, birregional, regional, subregional y bilateral, destinados a promover la cooperación en la lucha contra este flagelo y otros delitos conexos.

En el caso del Perú, debe destacarse su condición de parte en los referidos instrumentos y mecanismos internacionales, lo cual conlleva la obligación de ajustar su comportamiento a tales compromisos. Actuar en sentido contrario no solo genera responsabilidad internacional, desde una perspectiva jurídica, sino también graves consecuencias en los campos político, económico y social, desde una perspectiva práctica.

➤ Instrumentos

Se tiene:

a. Convención única de 1961 sobre estupefacientes, enmendada por el Protocolo de 1972.

En virtud de este tratado, del cual son parte más de 180 países, los Estados miembros se comprometen a adoptar todas las medidas legislativas y administrativas necesarias para limitar la producción, fabricación, exportación, distribución, comercio, uso y posesión de estupefacientes para fines médicos y científicos (Jump Figueroa, 2015, p. 25-26). en ese sentido, los Estados miembros deben erradicar los cultivos ilícitos de amapola o adormidera, cannabis y coca; en relación a esta última, se asume además un período transitorio de 25 años a contar desde la entrada en vigor de la Convención respecto al uso tradicional por masticación (chacchado) a cuyo vencimiento dicho uso quedará prohibido. Sin embargo, conviene llamar la atención que

esta obligación debe contrastarse con lo establecido por la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas de 1988, que admite el uso tradicional de la hoja de coca donde exista evidencia histórica comprobada. Adecuada para proteger la salud pública y evitar el tráfico ilícito de estos estupefacientes, los Estados se comprometen a prohibir dicho cultivo.

Por otro lado, los Estados que permitan el cultivo legal de coca deben designar un organismo nacional que centralice las funciones de otorgamiento de licencias y establecimiento de zonas donde se permitirá el cultivo lícito; a su vez, a dicho organismo le corresponderá de manera exclusiva la importación, exportación, comercialización (interna e internacional) y distribución de la totalidad de la producción con fines lícitos. Esta entidad, en el caso del Perú, es la Empresa Nacional de la Coca (ENACO S.A.). De esto se desprende que no resultaría compatible con las obligaciones internacionales asumidas transferir tal empresa a un gobierno regional, puesto que las funciones que, con exclusividad se le atribuyen, excederían el ámbito de competencia de aquel; ello ha quedado igualmente consagrado en la sentencia del Tribunal Constitucional del 27 de septiembre de 2005 a propósito de ordenanzas dictadas por los gobiernos regionales del Cuzco y Huánuco en relación a la hoja de coca.

No obstante, merece resaltarse que hay limitaciones para la comercialización internacional de productos derivados de la hoja de coca; en efecto, la misma podrá realizarse en relación a agentes saporíferos, siempre que no contengan ningún alcaloide. Asimismo, los Estados asumen la obligación de considerar como delito todas aquellas actividades vinculadas al cultivo, producción y distribución de estupefacientes para usos no admitidos por la presente Convención, debiéndose castigar a los infractores con penas de privación de la libertad.

Finalmente, un aspecto importante a destacar respecto a la hoja de coca es su inclusión en la lista 1 de la Convención relativa a estupefacientes sujetos a fiscalización internacional, en razón a su contenido de alcaloide.

Adicionalmente, cuando las condiciones existentes en el país determinen que la prohibición de los referidos cultivos resulte ser la medida más adecuada para proteger la salud pública y evitar el tráfico ilícito de estos estupefacientes, los Estados se comprometen a prohibir dicho cultivo.

Sin embargo, recientemente, países como Bolivia están impulsando el retiro de la hoja de coca de dicha lista; también en el Perú se han alzado algunas voces en ese sentido, provenientes fundamentalmente de líderes del movimiento cocalero. Este planteamiento resulta sumamente grave por la distorsión que pretende consagrar; un eventual retiro de la hoja de coca de la lista 1 de la referida Convención implicaría negar una realidad, cual es que la hoja de coca tiene alcaloide, y, por tanto, es una droga, así como que más del 90% de su producción en el Perú se destina al narcotráfico.

b. Convenio sobre Sustancias Psicotrópicas de 1971

En virtud del presente Convenio, del cual son partes alrededor de 180 países, los Estados se comprometen a realizar acciones preventivas y represivas contra el tráfico ilícito de sustancias psicotrópicas contenidas en las listas anexas a dicho tratado. En ese sentido, los Estados se obligan a prestarse apoyo mediante el intercambio de información, cooperación judicial y lucha coordinada contra el tráfico ilícito. Específicamente, respecto de las sustancias contenidas en la lista I, las Partes se comprometen a prohibir todo uso, excepto el que con fines científicos y médicos realicen personas debidamente autorizadas. Tratándose de las sustancias incluidas en las listas II, III y IV, las Partes deberán exigir que la fabricación, distribución y comercio de las mismas estén sometidas a un régimen

de licencias y fiscalización, y que solamente puedan ser suministradas con receta médica.

c. Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas de 1988

En virtud de la presente Convención, de la cual son partes 180 países, los Estados se obligan a promover la cooperación entre sí para hacer frente al tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

En el plano interno, cada una de las partes deberá tipificar como delitos la producción, distribución y comercialización de la adormidera o amapola, la hoja de coca, el cannabis y cualquier otro estupefaciente. Merece resaltarse que este tratado atribuya también carácter delictivo a la organización, gestión o financiación de las actividades antes mencionadas, así como a la conversión o transferencia de bienes con el objeto de ocultar o encubrir su origen ilícito. (Jump Figueroa, 2015, p. 29-30)

Adicionalmente, merece resaltarse que el Perú formula una reserva al momento de ratificar la presente Convención, en el sentido que la calificación como delito del cultivo de estupefacientes debería estar circunscrito al cultivo para fines ilícitos. Ello se explica por la presencia en nuestro país de un consumo tradicional, que no debe perderse de perspectiva, reviste proporciones menores en relación al conjunto de la población.

d. Convención Internacional para la represión del financiamiento del terrorismo

Esta Convención, adoptada a fines de 1999, resulta particularmente importante para el Perú debido a las conexiones actualmente existentes entre los remanentes de la subversión senderista y los cárteles del narcotráfico. Así, consagra como delito la acción de proveer o recolectar fondos con la intención de que se utilicen, o a sabiendas de que serán utilizados, para cometer en otro

Estado un acto de terrorismo o cualquier otro acto destinado a causar la muerte o lesiones corporales graves a un civil o a cualquier persona que no participe en las hostilidades en una situación de conflicto armado. Adicionalmente, dispone la obligación de cada Estado parte de sancionar estos delitos con penas adecuadas en las que se tenga en cuenta su carácter grave.

e. Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional

La importancia de este instrumento internacional, cuyo texto fue adoptado en una Conferencia internacional celebrada en Palermo, Italia, en diciembre de 2000, para el temático objeto de análisis, radica en que penaliza y combate el blanqueo de dinero procedente de delitos como el narcotráfico. En este sentido, establece un conjunto de disposiciones destinadas a la prevención, investigación y enjuiciamiento de las personas que intencionalmente conviertan o transfieran bienes a sabiendas que son producto del delito, así como a quienes oculten o disimulen el origen ilícito de un bien.

De igual forma, dispone la necesidad que las instituciones financieras y los bancos puedan ser supervisados a efectos de evitar que sean utilizados para el blanqueo de dinero. (Jump Figueroa, 2015, pp. 31-32)

➤ **Mecanismos**

a. Comisión de Estupefacientes

Se trata del órgano principal del sistema de Naciones Unidas, y, desde su constitución en 1946, se encuentra adscrito al Consejo Económico y Social de la organización. Entre sus funciones está la formulación de recomendaciones a los Estados miembros para la aplicación de los tratados internacionales en la materia. Al respecto, cabría resaltar que el Perú ha sido reelegido por aclamación como miembro de dicha Comisión para el período 2008-2011, junto con Argentina, Cuba, El Salvador, Trinidad y Tobago, Uruguay y

Venezuela. Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes (JIFE). (Jump Figueroa, 2015, pp. 33-34)

Se trata de un órgano instituido por la Convención Única sobre Estupefacientes de 1961 que está conformado por 13 miembros y cuyas funciones comprenden examinar los informes que los Estados partes deben presentar anualmente en relación al cumplimiento de las obligaciones previstas en el tratado. La Junta tiene la potestad de supervisar dicho cumplimiento, pudiendo para ello solicitar explicaciones, celebrar consultas y plantear sugerencias; en caso de no acogerse estas últimas, la Junta puede llamar la atención de las Partes, de la Comisión de Estupefacientes y del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas. Inclusive, la Junta se encuentra facultada para publicar un informe sobre el particular.

En relación al Perú, la JIFE ha instado al gobierno peruano a reforzar las medidas en materia de prevención, tratamiento y rehabilitación, destacando, de otro lado, la intensificación de las acciones de fiscalización de precursores (insumos) químicos. No obstante, ha expresado su preocupación por las iniciativas de algunas autoridades regionales y locales destinadas a aprobar normas que legalizan todo cultivo de coca, sin distinguir el destino o la finalidad que fuera a dársele. En efecto, los gobiernos regionales del Cuzco y Huánuco dictaron en 2005 unas ordenanzas destinadas a legalizar los cultivos de coca, sin discriminar el destino de estos ni importar que los productores estuvieran incluidos en el registro que lleva la Empresa Nacional de la Coca - ENACO S.A. Ello, a todas luces, resulta manifiestamente inaceptable, pues violenta de manera flagrante todos los compromisos internacionales asumidos por el Perú en la materia, donde se establece con meridiana claridad la obligación de erradicar todo cultivo ilícito e, incluso, penalizar a quienes participen en el cultivo ilícito, su procesamiento, comercialización y demás actividades vinculadas o derivadas de este. Afortunadamente, el Tribunal Constitucional declaró la inconstitucionalidad de tales

ordenanzas según consta en la sentencia anteriormente citada del 27 de septiembre de 2005.

b. Oficina de las Naciones Unidas contra las Drogas y el Delito (ONUDD)

La Oficina de las Naciones Unidas contra las Drogas y el Delito (ONUDD) se constituye como tal en octubre de 2002, al ampliarse las funciones y cambiar la denominación del Programa de las NN.UU. para la Fiscalización Internacional de Drogas-PNUFID. Este, a su vez, era el fruto de la transformación previa, en 1991, del Fondo de las Naciones Unidas para el Control del Abuso de Drogas-UNFDAC.

En ese sentido, cabe destacar que ONUDD concentra su labor en tres pilares:

- ✓ Las actividades de investigación y análisis para incrementar el conocimiento y facilitar las decisiones políticas en materia de drogas ilícitas y delincuencia.
- ✓ La labor normativa para facilitar la ratificación de tratados internacionales o la elaboración de legislación nacional sobre drogas ilícitas, delincuencia y terrorismo.
- ✓ Los proyectos de cooperación técnica destinados a incrementar la capacidad de los Estados miembros para combatir las drogas ilícitas, la delincuencia y el terrorismo.

➤ **En el marco de la Comunidad Andina**

El Perú y los demás países de la Comunidad Andina son parte de los instrumentos internacionales mencionados líneas atrás y participan en los mecanismos de cooperación previstos en ellos. Esto no obsta para que, en el marco de la política exterior andina, se plantee una acción coordinada en la lucha contra las drogas ilícitas que involucre a los órganos comunitarios y a los Estados miembros. Como evidencia de ese espíritu, existen decisiones adoptadas por el Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores, de la mayor importancia, tanto

por su contenido como por el hecho que estas normas tienen carácter jurídico vinculante y prevalente respecto de la normatividad nacional.

En ese sentido, la Decisión 505, del 22 de junio de 2001, aprueba el Plan Andino de Cooperación para la Lucha contra las Drogas Ilícitas y Delitos Conexos. Este se encuentra bajo la responsabilidad del Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores, disponiéndose el establecimiento de un Comité Ejecutivo que está integrado por funcionarios de alto nivel de los Ministerios de Relaciones Exteriores y los responsables nacionales de la lucha antinarcóticos; la Secretaría Técnica de dicho Comité, entretanto, es ejercida por la Secretaría General de la Comunidad Andina. Merece resaltarse que el Plan Andino contra las Drogas Ilícitas apunta a fortalecer las estrategias nacionales para cumplir los compromisos internacionales asumidos por los Estados miembros conforme a tratados de alcance más amplio, como la Convención de Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas de 1988.

Otros aspectos significativos del Plan Andino contra las Drogas Ilícitas son el haber contemplado niveles de cooperación a escala binacional y en el plano de una estrategia comunitaria integral. Esta última incide en el fortalecimiento de la cooperación y el intercambio de información entre los responsables de las políticas nacionales antidrogas, a nivel judicial y penal (promoviendo la armonización de las legislaciones) y en el campo del desarrollo alternativo, el cual es coordinado por el Comité Andino para el Desarrollo Alternativo (CADA) como instancia especializada.

Por otro lado, la Decisión 602, adoptada en Cuzco el 6 de diciembre de 2004, aprueba la Norma Andina para el Control de Sustancias Químicas que se utilizan en la fabricación ilícita de estupefacientes y sustancias psicotrópicas. Dicha norma busca reforzar las acciones en la materia, poniendo especial énfasis en

aquellas sustancias que pudieran utilizarse en los casos de la cocaína y la heroína.

Esta decisión es ampliamente respetuosa de los compromisos internacionales asumidos por los Estados miembros de la Comunidad Andina en tratados de alcance más amplio y de la facultad de aquellos para desarrollar la materia, pero tiene el valor agregado de contemplar una serie de medidas administrativas a ser cumplidas por los Estados, con prescindencia que las legislaciones de estos pudieran haberlas también considerado, como la existencia de un registro de personas naturales o jurídicas que importen o exporten sustancias químicas controladas, y el establecimiento de una Lista Única Comunitaria Básica de estas sustancias. Resulta muy importante para el Perú que tal lista contenida en el Anexo I incluya, entre otras, a la acetona, el ácido clorhídrico, el ácido sulfúrico, el carbonato de sodio y, muy especialmente, al permanganato de potasio. Finalmente, el Anexo II recoge, con buen criterio, los Cuadros I y II de la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas de 1988.

Al mismo tiempo, cabe destacar que la Decisión 614 determina también la forma cómo se articulan los instrumentos institucionales con vistas al cumplimiento de los objetivos planteados, encomendándose la responsabilidad del seguimiento y ejecución de la Estrategia al Comité Andino para el Desarrollo Alternativo (CADA) que fuera creado a través de la Decisión 549, de junio de 2004. A su vez, el Comité Andino de Cooperación para la Lucha contra las Drogas Ilícitas y Delitos Conexos define las líneas de acción para que el desarrollo alternativo converja con las demás acciones comunitarias en materia de lucha contra las drogas, y la Secretaría General de la Comunidad Andina interviene en la administración, seguimiento y revisión del Plan de Acción de la estrategia al ejercer la Secretaría Técnica del CADA. (Jump Figueroa, 2015, pp. 40-41)

Podemos sintetizar, que el problema de las drogas es global, por lo tanto, su atención requiere la participación activa y compartida de todos los países afectados. El Perú ha desplegado una estrategia internacional muy activa en el tema de drogas. Interviene en los distintos foros internacionales, contribuye al debate del tema de drogas y aporta su experiencia.

Durante el período 1989-2016, el Estado peruano ha suscrito 65 acuerdos internacionales, que comprenden 32 convenios bilaterales suscritos con 29 países de América, Europa y Asia; 19 convenios multilaterales suscritos con UNODC, Unión Europea, CICAD, UNASUR; y 14 acuerdos de cooperación interinstitucional suscritos principalmente por DEVIDA con sus pares de 11 países de América, Europa y Asia.

El 15.3% de los acuerdos internacionales están orientados al desarrollo alternativo, el 18.5% a la prevención y tratamiento, el 12.3% al control del tráfico ilícito de drogas, el 1.5% al fortalecimiento institucional, y el 52.4% comprende varias de las temáticas antes mencionadas. Por otro lado, el 52.3% de estos acuerdos se encuentra activo (vigentes y/o en ejecución), el 20.0% se encuentra inactivo (vigentes sin ejecución) y el 27.7% ha culminado.

La suscripción de estos acuerdos internacionales ha posibilitado el flujo de cooperación financiera, cooperación no reembolsable, asistencia técnica, capacitación y el intercambio de información, con otros países y organismos multilaterales, para enfrentar el problema de las drogas. Sin embargo, existe un desafío de las instituciones nacionales para implementar los compromisos y contar con un mecanismo de seguimiento eficaz que redunde en el fortalecimiento de capacidades e intercambio de información en tiempo real.

Tabla N° 2
Convenios y acuerdos antidrogas suscritos por el Estado peruano, 1989-2016

Convenio / Acuerdo	Total	DAIS	TID	Temática		Varias(*)	Activo	Estado		Culminado	Contraparte
				PyT	FI			Inactivo			
Convenios Bilaterales	32	2	1	2	0	27	17	12	3	29 países de América, Europa y Asia	
Convenios Multilaterales	19	7	3	6	1	2	5	1	13	UNODC, Unión Europea, CICAD, UNASUR	
Acuerdos Inter-institucionales	14	1	4	4	0	5	12	0	2	España, UNODC (Panamá), Vietnam, Tailandia, Rusia, Portugal, Indonesia, Francia, CICAD, Colombia, Argentina	
Total	65	10	8	12	1	34	34	13	18		
Porcentajes	100,0	15.3	12.3	18.5	1.5	52.4	52.3	20.0	27.7		

Fuente: DEVIDA.

2.3 Marco conceptual

Autoridad Marítima Nacional. - Autoridad ejercida por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 1° del Decreto Legislativo N° 1147 y a través de los funcionarios designados oficialmente para ejercer los cargos establecidos en el artículo 4° del citado Decreto. (Decreto Supremo N° 015, 2014, p. 6)

Autoridad Portuaria. - Se entiende como referida a la Autoridad Portuaria Nacional o a las autoridades portuarias regionales, según la jurisdicción y ámbito de competencia. La Autoridad Portuaria Nacional es el organismo técnico especializado encargado del sistema portuario nacional adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dependiente del ministro, con personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio y autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera, así como con facultad normativa por delegación del ministro de Transportes y Comunicaciones. (Decreto Supremo N° 015, 2014, p. 7)

Convenio. - Acuerdo entre dos o más personas o entidades sobre un asunto. (Cabanellas, 1982, p. 31).

Competencia. - El término competencia está vinculado a la capacidad, la habilidad, la destreza o la pericia para realizar algo en específico o tratar un tema determinado. (Cabanellas, 1982, p. 32).

Droga. - Sustancia natural, de origen vegetal o animal, o sintética, que se emplea en química, tintorería, en farmacia y medicina. (Ramírez, 1986, p. 54)

Estrategia. - Serie de acciones muy meditadas, encaminadas hacia un fin determinado. (Nelson y Winter, 1982. p.26)

Fortalecimiento. - Proceso mediante el cual los miembros de una comunidad (individuos interesados y grupos organizados) desarrollan conjuntamente capacidades y recursos para controlar su situación de vida, actuando de manera comprometida, consciente y crítica, para lograr sus objetivos. (Cabanellas, 1982, p. 64).

Fuerzas Armadas. - Las fuerzas armadas son y representan el poder militar de una nación. Porque un país dispone de diversos cuerpos, grupos, que son especialmente formados para desempeñarse en la labor de defensa y de seguridad nacional, es decir, reciben un entrenamiento especial para asumir tales responsabilidades. (Ramírez, 1986, p. 58)

Ilícito. - Un ilícito es aquello que no está permitido legal o moralmente. Se trata, por lo tanto, de un delito, un quebrantamiento de la ley. (Ramírez, 1986, p. 62)

Inteligencia estratégica. - Planeamiento para generar desarrollo, bienestar y competitividad en economías emergentes, como un mecanismo importante para el fortalecimiento efectivo de las organizaciones, regiones y sectores de un país. (Nelson y Winter, 1982. p.26)

Puerto. - Área geográfica que, ocupando espacios terrestres y acuáticos situados en las riberas del mar, ríos y lagos navegables, reúne las condiciones físicas, naturales o artificiales, y de organización que permiten las operaciones de tráfico portuario y otras actividades acuáticas. (Decreto Supremo N° 015, 2014, p. 10)

Principio precautorio. - Cuando exista peligro de daño grave o irreversible, la falta de certeza absoluta no debe utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces y eficientes para impedir la degradación del ambiente o la seguridad de la vida humana. (Decreto Supremo N° 015, 2014, p. 10)

Organización Marítima Internacional. - Organismo especializado de la Organización de las Naciones Unidas que promueve la cooperación entre Estados y la industria del transporte, para la adopción de estándares globales en materia de protección y seguridad de la vida humana, la prevención de la contaminación por los buques, y la represión de las actividades ilícitas en el mar. (Decreto Supremo N° 015, 2014, p. 10)

Tráfico. - Es un concepto que tiene su origen en un vocablo italiano y que se refiere al tránsito o desplazamiento de medios de transporte, seres humanos u objetos por algún tipo de camino o vía. El concepto de tráfico puede hacer mención tanto a la acción del movimiento como a las consecuencias de dicha circulación. (Cabanellas, 1982, p. 68).

Tráfico ilícito de drogas. - Es aquella actividad ilícita que promueve, favorece o facilita el consumo ilegal de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, mediante actos de fabricación, comercialización o tráfico de estas sustancias. (Cabanellas, 1982, p. 71).

Recursos. - Son los distintos medios o ayuda que se utiliza para conseguir un fin o satisfacer una necesidad. También se puede entender como un conjunto de elementos disponibles para resolver una necesidad o llevar a cabo una misión asignada. (Ramírez, 1986, p. 103)

CAPÍTULO III

Metodología de la investigación

3.1 Enfoque de investigación

De acuerdo al planteamiento metodológico realizado, el presente trabajo de investigación se presenta mediante un enfoque cualitativo; debido a sus particularidades y finalidad, este enfoque se sustenta a través de la recolección de datos no estandarizados y entrevistas a los actores, dando respuesta a la problemática y los supuestos establecidos en la investigación; es importante el análisis de los actores al interior del área de estudio, sobre los recursos con que cuenta la Autoridad Marítima Nacional para hacer frente a la lucha contra la droga, lo cual nos conduce a la descripción de la realidad tal y cual la contemplamos, para luego pasar a realizar una reflexión, la intervención, la acción y la resolución al problema.

El enfoque cualitativo se considera como un proceso activo, sistemático y riguroso de indagación dirigida, en el cual se toman decisiones sobre lo investigable en tanto este en el campo de estudio. (Hernández, 1998, p. 73)

3.2. Tipo de investigación

La investigación se efectuó en base al tipo de investigación Aplicada ya que se buscó la aplicación o la utilización de los conocimientos adquiridos y el desarrollo de los mismos, así como la implementación y la sistematización en la práctica. En este tipo de estudio, los conocimientos y los resultados permiten conocer la realidad de una forma organizada, rigurosa y sistemática. Se enfoca en el análisis y la solución de los problemas de la sociedad. (Hernández, Fernández y Baptista, 2006, p. 203)

Mediante los conocimientos adquiridos dentro del proceso de investigación, se busca aplicar los mismos a la práctica, teniéndose un panorama más amplio de la situación actual de la Autoridad Marítima Nacional en cuanto a los recursos que se le asigna para la lucha contra el

tráfico de drogas, y si estos resultan suficientes para erradicar el tráfico de la droga por vía marítima.

3.3. Método de investigación

El método es aquel que indica cómo se va a obtener la información, el derrotero que se seguirá para obtener el conocimiento de lo investigado. Esta necesidad no se puede solucionar de forma inmediata y, por lo tanto, se requiere de un método para lograr ese resultado. Es por ello que se empleó el método de Investigación Acción, siendo este método el indicado cuando el investigador no solo quiere conocer una determinada realidad o un problema específico y que también desea resolverlo. (Bernal, 2010, p. 112).

Con este tipo de método se evaluó la situación real del tema materia de investigación, el que gira en torno a la lucha contra el tráfico de drogas, ilícito que tiene como una de sus rutas de salida del país al puerto del Callao, planteándose así una propuesta de solución a la problemática.

3.4. Escenario de estudio

El escenario de estudio fue el puerto del Callao.

3.5. Objeto de estudio

El objeto de estudio es precisar de qué manera los recursos de la Autoridad Marítima Nacional resultan eficaces para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao.

3.6. Observables de estudio

Categoría N° 1.- Autoridad Marítima Nacional

Autoridad Marítima Nacional. - Es la autoridad ejercida por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 1° del Decreto Legislativo N° 1147 y a través de los funcionarios designados oficialmente para ejercer los cargos y funciones establecidos en la norma. (Decreto Supremo N° 015, 2014, p. 6)

Subcategorías:

- Competencia sobre actos ilícitos
- Seguridad y defensa nacional
- Interés marítimo

Categoría N° 2. - Tráfico ilícito de drogas

Tráfico ilícito de drogas. - Es aquella actividad ilícita que promueve, favorece o facilita el consumo ilegal de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, mediante actos de fabricación, comercialización o tráfico de estas sustancias. (Cabanellas, 1982, p. 71).

Subcategorías:

- Estrategia nacional
- Control del tráfico ilícito de drogas
- Normativa internacional.

3.7. Fuentes de información

Dentro de la recopilación de fuentes de información que fundamentan la investigación, tenemos a bien precisar las siguientes:

- La Carta Magna Peruana.
- Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas.
- Decreto Supremo N° 015-2014-DE, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147.
- Dicapi. (s.f.). Dicapi. Obtenido de <https://www.dicapi.mil.pe/historia.htm>
- Convención Única de 1961 sobre estupefacientes, enmendada por el Protocolo de 1972.
- Convenio sobre Sustancias Psicotrópicas de 1971.

- Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas de 1988.
- El Fortalecimiento y Modernización del Sistema de Inteligencia Nacional-SINA y de la Dirección Nacional de Inteligencia – DINI.
- Sistema de inteligencia Naval que tiene como ente Rector a la Dirección de Inteligencia de la Marina de Guerra del Perú (DINTEMAR).
- Capacidades del Área Funcional “Sistema de Inteligencia Naval” (PII-2019)

3.8. Técnicas e instrumentos de acopio de información

3.8.1. Técnicas de acopio de información

Se logró determinar que las técnicas que resultan pertinentes aplicarse a la investigación son la observación, para luego realizar el análisis de la documentación recabada y la aplicación de entrevistas.

Y conforme al canon de Hernández (1996), donde enuncia que el observador cualitativo debe insertarse y mantener una actitud activa en las situaciones sociales, por lo que esta observación va más allá de la simple contemplación del fenómeno. (p. 69)

Así mismo, se tomó en cuenta lo expresado por Bernal (2010) respecto de lo que es análisis documental: “Constituye el punto de entrada a la investigación e, incluso, en muchas ocasiones es el origen del tema o problema de investigación. Los documentos fuentes pueden ser de naturaleza diversa: personales, institucionales o grupales, formales o informales”.

Hernández, Fernández y Baptista (2014) definieron a la entrevista como “una reunión para conversar e intercambiar información entre una persona (el entrevistador) y otra (el entrevistado) u otras (entrevistados), a través de las preguntas y respuestas que logra una comunicación y la construcción conjunta de significados respecto de un tema”.

3.8.2. Instrumentos de acopio de información

Se consideró pertinente aplicar los siguientes instrumentos:

Guía de Observación: Es el instrumento que permite al observador situarse de manera sistemática en aquello que realmente es objeto de estudio para la investigación; también es el medio que conduce la recolección y obtención de datos e información de un hecho o fenómeno. (Bernal, 2010).

Ficha de análisis: El análisis de contenido comprende un conjunto de técnicas de investigación, destinadas a estudiar los contenidos de las legislaciones, doctrinas, convenios, estructuras organizativas e informes (Bernal, 2010).

Guía de entrevista: Es un documento que contiene los temas, preguntas sugeridas y aspectos a analizar en una entrevista. (Bernal, 2010)

3.9. Acceso al campo y acopio de información

3.9.1 Acceso al campo

Se presentó la solicitud a la autoridad competente de la Autoridad Marítima Nacional a efectos que pueda brindar la autorización de ingreso a las instalaciones de dicha institución para la realización del trabajo de campo, es decir, la aplicación de instrumentos.

3.9.2 Acopio de información

Se presentó la solicitud a la Autoridad Marítima Nacional a fin de que brinde autorización para el acopio de información de carácter reservado para realizar el análisis respectivo y tener una precisión del accionar y de los recursos con que cuenta para el cumplimiento de las funciones asignadas para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas.

3.10. Método de análisis de información

Para realizar el análisis de la información se sistematizó de forma ordenada lo que se obtuvo de cada una de las etapas de la aplicación de las

técnicas e instrumentos, y luego se procedió a procesar la información en el siguiente orden:

- Obtención de la información
- Captura, transcripción y orden de la información
- Identificación de estudios preliminares como antecedentes
- Se categorizó la información de acuerdo a las categorías
- Generación de algunas interrogantes necesarias para el análisis
- Interpretación de los datos obtenidos
- Resumen de los resultados

CAPÍTULO IV

Análisis y síntesis

Matriz de categorías y subcategorías

CATEGORÍAS	SUB CATEGORÍAS	DESCRIPCIÓN DE SIGNIFICADOS
<p>Categoría N° 1</p> <p>Autoridad Marítima Nacional</p> <p>Es la autoridad ejercida por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 1° del Decreto Legislativo N° 1147 y a través de los funcionarios designados oficialmente para ejercer los cargos y funciones establecidos en la norma. (Decreto Supremo N° 015, 2014)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Competencia sobre actos ilícitos • Seguridad y defensa nacional • Interés marítimo 	<ul style="list-style-type: none"> • Misión: “La Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú ejerce la Autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre, es responsable de normar y velar por la seguridad de la vida humana, la protección del medio ambiente y sus recursos naturales, así como reprimir todo acto ilícito, ejerciendo el control y vigilancia de todas las actividades que se realizan en el medio acuático, en cumplimiento de la ley y de los convenios internacionales, contribuyendo de esta manera al desarrollo nacional”. (Dicapi) • Finalidad: La finalidad de la Autoridad Marítima Nacional es aplicar y hacer cumplir la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte, para velar por la protección y seguridad de la vida humana en el medio acuático, la protección del medio ambiente acuático y sus recursos, y reprimir las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción. (Dicapi) • Normativa vigente que rige las funciones de la Autoridad Marítima Nacional en el combate contra el narcotráfico <ul style="list-style-type: none"> - Decreto Legislativo 1138, Ley de la Marina de Guerra del Perú - Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional - Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas, el Decreto Supremo N°015-2014-DE aprueba su reglamento. Inciso 3 del artículo 5°

“Reprimir las actividades ilícitas en el medio acuático, ejerciendo la Policía Marítima, Fluvial y Lacustre, de acuerdo con la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte”.

- Decreto Ley N° 17824, Ley de creación del Cuerpo de Capitanías y Guardacostas
 - Decreto Supremo N° 015-2014-DE, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147 - Autoridad Marítima Nacional
 - **Competencia de la Autoridad Marítima Nacional en cuanto a actos ilícitos**
Inciso 3 del artículo 5°
“Reprimir las actividades ilícitas en el medio acuático, ejerciendo la Policía Marítima, Fluvial y Lacustre, de acuerdo con la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte”.
 - **La Autoridad Marítima Nacional se ejerce por medio de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas**, que actúa a través de:
 - a. El director general, a nivel nacional.
 - b. Los jefes de Distrito de Capitanía, a nivel regional.
 - c. Los capitanes de puerto, en el ámbito de su jurisdicción.

Comandancia de Operaciones Guardacostas (COMOPERGUARD y las operaciones vinculadas a la lucha contra el tráfico ilícito de drogas.
Sistema de Inteligencia Nacional-SINA y de la Dirección Nacional de Inteligencia-DINI y el rol de la Dirección de Inteligencia de la Marina
 - **DINTEMAR**
Sistema de Inteligencia Naval que tiene como ente rector a la Dirección de Inteligencia de la Marina de Guerra del Perú (DINTEMAR)
 - **Amenazas a la seguridad nacional según PIN-2019 por orden de priorización**
 - 1) Actores extranjeros que afectan la seguridad y el desarrollo nacional.
 - 2) Terrorismo y subversión
 - 3) Afectación a la seguridad digital
 - 4) Tráfico ilícito de drogas (TID) y delitos conexos
 - 5) Afectación al medio ambiente y el desarrollo sostenible.
 - 6) Corrupción.
-

7) Crimen organizado y delincuencia común.

8) Afectación del Estado democrático.

9) Conflictividad social.

- **Seguridad y defensa nacional**

Capítulo XX de la Seguridad y Defensa Nacional en su artículo 163° señala que “El Estado garantiza la seguridad de la nación, mediante el Sistema de Defensa Nacional. La defensa nacional es integral y permanente. Se desarrolla en los ámbitos interno y externo. Toda persona, natural y jurídica, está obligada a participar en la defensa nacional de conformidad con la Ley”.

El Decreto Legislativo N° 743 de noviembre 1991, Ley del Sistema de Defensa Nacional, en su artículo 1° emite sobre defensa nacional el siguiente concepto “La defensa nacional es la adopción permanente e integral de las previsiones y acciones que garanticen la independencia, la soberanía y la integridad del país”.

- La seguridad nacional puede entenderse desde un sentido objetivo como: “la ausencia de amenazas o terror, la capacidad del Estado para garantizar su supervivencia, manteniendo su soberanía e independencia material y espiritual, preservando su forma de vida y posibilitando el logro de sus objetivos fundamentales, adquiriendo el carácter de disciplina del orden social, de la paz de la guerra o sea del derecho, de la política interna, de la política externa y de la estrategia militar”. (Sánchez, 2005,p. 40)

- El Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN) en el 2010 planteó una propuesta teórico-metodológica sobre la seguridad conceptualizándola de la siguiente manera:

como el margen de protección a la que tiene derecho una determinada persona, grupo social o Estado, frente a amenazas o riesgo de diversos tipos, sean esto imaginarios o reales, naturales o sociales y que constituye un derecho inalienable del hombre, para alcanzar el bienestar y desarrollo (p.42)

- **Los intereses marítimos del Perú**

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), Autoridad Marítima Nacional, sobre la base del Decreto Legislativo N° 1147, publicado en el diario El

Peruano el 11 diciembre 2012, es la responsable de velar por la protección y seguridad de la vida humana, la prevención de la contaminación del medio ambiente acuático y la protección de sus recursos naturales, así como de la represión de las actividades ilícitas en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre. Asimismo, DICAPI vela por los intereses marítimos de la nación ante organismos internacionales e interactúa con la comunidad marítima internacional, para la mejor implementación de la normativa internacional aplicable a las naves y a la gente de mar, bajo un enfoque de mejora continua.

- **La seguridad y el tráfico ilícito de droga en el puerto del Callao**

El Callao se ha constituido en la última década como uno de los puertos más empleados por las organizaciones criminales para el tráfico ilegal de drogas.

Las concesiones portuarias se dieron en el marco de desarrollar la infraestructura adecuada para los puertos y estos puedan atender la demanda del comercio exterior moderno, sin embargo, esto motivó que empresas privadas transnacionales se empoderen en estos lugares estratégicos de salida de mercancía y no se tomó en cuenta las funciones de las instituciones del Estado que tienen la responsabilidad de actuar en el marco de su potestad funcional, para que se actúe con autonomía en este recinto y no estar supeditado a las limitaciones de su accionar por empresas privadas de seguridad que obstaculizan la funciones policiales marítimas, el Ministerio Público y la Policía Nacional en forma conjunta como responsables de la lucha contra el tráfico ilícito de drogas.

- Los organismos internacionales han definido el tráfico de drogas como un comercio ilícito mundial que incluye el cultivo, la fabricación, la distribución y la venta de sustancias que están sujetas a leyes que prohíben drogas. En la Declaración sobre el Estado de Derecho, los Estados Miembros reconocieron la importancia de fortalecer la cooperación internacional en la lucha contra el problema mundial de las drogas (Naciones Unidas, 1988).
-

Categoría N° 2

Tráfico ilícito de drogas

Es aquella actividad ilícita que promueve, favorece o facilita el consumo ilegal de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, mediante actos de fabricación, comercialización o tráfico de estas sustancias. (Cabanellas, 1982, p. 71).

- Estrategia Nacional

- **La Estrategia Nacional de Lucha contra las Drogas**

El Estado peruano está representado por la Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida Sin Drogas - DEVIDA, institución que busca disminuir el consumo de drogas a nivel nacional a través de intervenciones preventivas y terapéuticas que fortalezcan el desarrollo personal de jóvenes y adultos. El logro del Plan Estratégico implica la necesidad de “mirarse” en la realidad multicultural del país con respeto y, a la vez, construir la modernidad, para ello el Estado realiza una millonaria inversión para el cumplimiento de las políticas públicas establecidas.

Se requiere de una intervención articulada de las entidades competentes con una visión de largo plazo, pero a la vez con acciones rápidas y concretas que constituyan el primer paso a la actividad lícita.

Debe existir un enfoque multisectorial efectivo y articulado reconociendo la multidimensionalidad de la problemática que enfrentan las zonas de erradicación de la droga y una ampliación de los programas presupuestales establecidos en el Plan Estratégico 2021-2025 de DEVIDA, en concordancia, con la necesidad de la participación de diversas entidades del Estado, para la recuperación de estos territorios del tráfico ilícito de drogas y la consolidación del desarrollo.

- **El control del tráfico ilícito de droga que sale al exterior**

La posición geográfica del Perú como centro regional financiero, portuario y multimodal, la hace vulnerable para ser utilizada como punto de tránsito de mercancías de actividades ilícitas, razón por la cual se hace necesario establecer a nivel nacional una estrategia efectiva de prevención y persecución, que incorpore a los estamentos de seguridad pública del Estado.

Es así que desde la Convención Única de 1961 sobre Estupefacientes y el Convenio sobre Sustancias Psicotrópicas de 1971, se previó combatir en forma frontal y decidida el tráfico ilícito de drogas, pero dirigiendo los esfuerzos hacia la represión de su comercialización y tráfico de sustancias ilícitas, es decir orientando los operativos policiales hacia el decomiso de drogas.

-
- Control del tráfico ilícito de drogas

Los puertos marítimos del Perú se han convertido en una de las principales vías de las organizaciones criminales internacionales para trasladar importantes cantidades de drogas hacia el extranjero.

Para exportar la droga, la vía marítima es la preferida por las organizaciones del TID. Los principales puertos son: Callao, Paita, Chimbote, Pisco, Matarani e Ilo. Para sacar esta droga mayormente es producida en el VRAEM.

La problemática existente en las operaciones antidrogas, aborda el compromiso y responsabilidad que asumen los operadores portuarios; presentando deficiencias en los terminales portuarios, siendo el puerto del Callao, un espacio restringido para implementar oficinas adecuadas para las instituciones de la PNP, Aduanas, Ministerio Público, DICAPI entre otras;

Así mismo es deficiente intercambio del flujo de información adecuada de parte del terminal, cuando se requiere a fin de efectuar el análisis oportuno de las cargas contaminadas, cuando estas han sido enviadas al exterior, limitando ejecutar operaciones de inteligencia contra el TID en forma efectiva; los policías de la división portuaria del Callao, refieren al respecto:

“No existe el compromiso serio de parte de los operadores portuarios del Callao, en apoyar la labor de interdicción antidrogas al no considerar importante la solicitud de pedidos relacionados a las facilidades del personal y mayor inversión en seguridad del puerto para prevenir y desarrollar operaciones policiales exitosas, conjuntamente con aduanas y los fiscales antidrogas”.

- **Tipos o modalidades utilizadas para realizar el tráfico ilícito de drogas en el medio acuático del Puerto del Callao**
 - Estructura en el contenedor
 - Método de gancho ciego o rip off
 - Contaminación del producto
 - Narco buzos
-

-
- Parásitos o tubos en forma de torpedos
 - Ducto de succión de la obra viva
 - Caletas
 - Empleo de embarcaciones de recreo
- **Normativa: Instrumentos y mecanismos internacionales de lucha contra el Tráfico Ilícito de drogas**
 - Convención única de 1961 sobre estupefacientes, enmendada por el protocolo de 1972.
 - Convenio sobre Sustancias Psicotrópicas de 1971
 - Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas de 1988
 - Convención Internacional para la represión del financiamiento del terrorismo
 - Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional
 - **Mecanismos**
 - a. Comisión de Estupefacientes
 - b. Oficina de las Naciones Unidas contra las Drogas y el Delito (ONUDD)
 - Plan Andino de Cooperación para la Lucha contra las Drogas Ilícitas y Delitos Conexos

- Normativa Internacional

Del análisis efectuado de las categorías y subcategorías del tema de investigación, podemos sintetizar los siguientes aspectos:

- El Perú ha asumido un serio compromiso en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas en todas sus formas y modalidades, el que se evidencia mediante la normatividad nacional e internacional adoptada. La lucha antidrogas se encuentra enmarcada dentro de la Estrategia Nacional de Lucha contra las Drogas, establecida por la Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas, DEVIDA, esta estrategia contiene las principales acciones para hacer frente al problema, tiene un enfoque integral que involucra a varios sectores del Estado, a la sociedad y a la comunidad internacional, y el Estado le asigna presupuesto para el cumplimiento de sus objetivos de lucha contra las drogas, se apoya en el Sector Interior en el cumplimiento exclusivo del objetivo estratégico de interdicción.
- La Autoridad Marítima Nacional es la autoridad ejercida por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, de acuerdo a lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1147, dispone de una serie de funciones relacionadas a la seguridad y defensa nacional, empleando los medios disponibles de acuerdo a las directivas de la Comandancia General de la Marina y a la Ley de la MGP en el dominio marítimo, y en el caso del TID es responsable de reprimir las actividades ilícitas (entre ellas el TID) en el medio acuático, ejerciendo la Policía Marítima, Fluvial y Lacustre, de acuerdo con la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte, para lo cual desarrolla actividades en el ámbito que la ley le confiere y en base a la inteligencia disponible.
- La Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), en cumplimiento a lo establecido en el D. Leg. N° 1147, trabaja conjuntamente con los Órganos Desconcentrados de Inteligencia Marítima a nivel nacional y con el Centro de Información Marítima (CIM), los que tienen como propósito: **Artículo 12°.** - Ejerce labores de Policía Marítima, Fluvial y Lacustre, así como reprime las actividades ilícitas en el medio acuático y franja ribereña, de conformidad con la normatividad nacional, instrumentos internacionales de los que Perú es parte y otras normas de derecho internacional sobre la materia que puedan ser de aplicación al Estado peruano.

Artículo 6.3°. - Las unidades guardacostas realizan funciones de policía marítima, fluvial o lacustre, protección acuática, búsqueda y rescate, salvamento, prevención y mitigación de la contaminación, seguridad de la vida humana, preservación de recursos naturales, así como la represión de actividades ilícitas, en el ámbito de su competencia, dentro del medio acuático.

Artículo 28.1.- La Autoridad Marítima Nacional, para que en su ámbito de competencia pueda intervenir, inmovilizar y conducir a puerto naves, artefactos navales y personas a fin de evitar la perpetración y/o continuación de actividades ilícitas, tales como tráfico ilícito de drogas, precursores químicos controlados, trata y tráfico de personas, de armas, entre otros, de conformidad a la normativa nacional, instrumentos internacionales de los que el Perú es parte y demás normas de derecho internacional sobre la materia que puedan ser de aplicación al Estado peruano.

- La Comandancia de Operaciones Guardacostas (COMOPERGUARD) tiene dentro de sus funciones la responsabilidad de realizar operaciones vinculadas a la lucha contra el tráfico ilícito de drogas.
- La Dirección General de Capitanías y Guardacostas, en el marco reglamentario vigente para su operación y funcionamiento, dispone de presupuesto asignado por la Marina de Guerra, así mismo, colabora en financiar sus operaciones mediante la generación de recursos directamente recaudados, sin embargo, resulta insuficiente para el efectivo cumplimiento de sus funciones.
- La Dirección de Inteligencia de la Marina de Guerra del Perú (DINTEMAR) ha emitido la Directiva que norma el funcionamiento del Órgano Desconcentrado de Inteligencia Marítima (ODIMAR) en apoyo a las operaciones de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.
- La Constitución Política del Perú, en su capítulo XX de la Seguridad y Defensa Nacional, artículo 163°, señala que “El Estado garantiza la seguridad de la nación, mediante el Sistema de Defensa Nacional. La defensa nacional es integral y permanente. Se desarrolla en los ámbitos interno y externo. Toda persona, natural y jurídica, está obligada a participar en la defensa nacional de conformidad con la Ley”.
- La defensa nacional está ligada a la existencia misma del Estado y a su supervivencia como entidad social, política, económica y jurídica. La defensa

nacional afronta un conjunto de problemas complejos y permanentes en cuya solución intervienen los altos órganos de conducción política del Estado, los dirigentes de las actividades económicas, sociales, culturales, públicas y privadas y especialmente las Fuerzas Armadas protagonizan la acción principal mediante el empleo de las armas en situación de emergencia, pero este criterio es muy poco difundido en el medio de la educación y es por ello que existe la idea errónea que la defensa nacional es tarea de las instituciones castrenses.

- Una de las amenazas a la seguridad nacional consideradas en el PIN según la DINI y que ocupa el 4° lugar en precedencia, es el tráfico ilícito de drogas.
- Los intereses marítimos del Perú son los espacios, recursos, actividades y factores de diversa índole vinculados al ámbito marítimo, que forman un conjunto integrado e interrelacionado que es preciso conocer cualitativa y cuantitativamente, para establecer y evaluar apropiadamente sus efectos e influencia en la vida nacional con el fin de contribuir al bienestar y seguridad nacional en forma permanente. Es necesario tener un adecuado empleo y control de los intereses marítimos, para que garanticen en el mediano y largo plazo, el incremento del desarrollo nacional. Asimismo, en relación al desarrollo nacional, la protección de los intereses marítimos es de responsabilidad de la Marina de Guerra del Perú.
- Los intereses marítimos son el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social y militar que obtiene una nación de todas las actividades relacionadas con el uso del mar. Las mencionadas actividades las realiza tanto el Estado como los particulares en la alta mar, en las aguas jurisdiccionales, en el fondo marino y en el litoral con la finalidad de aprovechar sus facilidades y explotar los recursos contenidos en ellos. Requieren para consolidar su éxito, de una sólida conciencia marítima nacional. Esta última, entendida como el conocimiento exacto y reflexivo de los factores que se relacionan con el mar y que aporta la fuerza intelectual que da vida, incluso a conceptos como el del mar.
- La Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), Autoridad Marítima Nacional, sobre la base del Decreto Legislativo N° 1147, publicado en el diario El Peruano el 11 diciembre 2012, es la responsable de velar por la protección y seguridad de la vida humana, la prevención de la contaminación

del medio ambiente acuático y la protección de sus recursos naturales, así como de la represión de las actividades ilícitas en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre. Asimismo, la DICAPI vela por los intereses marítimos de la nación ante organismos internacionales e interactúa con la comunidad marítima internacional, para la mejor implementación de la normativa internacional aplicable a las naves y a la gente de mar, bajo un enfoque de mejora continua.

- El tráfico ilícito de drogas, en todas sus modalidades, en particular las que se desarrollan en el ámbito marítimo, lacustre y fluvial, son actos delictivos que amenazan seriamente los intereses marítimos nacionales.
- La concesión de los terminales portuarios (caso del puerto del Callao) ha permitido que empresas privadas transnacionales se empoderen en lugares estratégicos de salida de mercancía, facilitando actividades ilícitas como el TID, no tomando en cuenta las funciones de las instituciones del Estado que tienen la responsabilidad de actuar en el marco de su potestad funcional, limitando la autonomía de las mismas, debido al accionar de empresas privadas de seguridad que obstaculizan la funciones policiales marítimas, del Ministerio Público y de la Policía Nacional en forma conjunta como responsables de la lucha contra el tráfico ilícito de drogas, situación que conlleva a rediseñar estrategias más acordes con la realidad que se presenta en estos terminales portuarios de mayor capacidad de operaciones de carga, teniendo en cuenta que el 90% de la carga de exportación se moviliza por el puerto del Callao.
- Los organismos internacionales han definido el tráfico de drogas como un comercio ilícito mundial que incluye el cultivo, la fabricación, la distribución y la venta de sustancias que están sujetas a leyes que prohíben drogas. En la Declaración sobre el Estado de Derecho, los Estados Miembros reconocieron la importancia de fortalecer la cooperación internacional en la lucha contra el problema mundial de las drogas (Naciones Unidas, 1988).
- La Estrategia Nacional de Lucha contra las Drogas en el Estado peruano está representado por la Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida Sin Drogas - DEVIDA, institución que busca disminuir el consumo de drogas a nivel nacional a través de intervenciones preventivas y terapéuticas que fortalezcan el desarrollo personal de jóvenes y adultos. El logro del plan estratégico implica la necesidad de “mirarse” en la realidad multicultural del país con respeto y, a

la vez, construir la modernidad, para ello el Estado realiza una millonaria inversión para el cumplimiento de las políticas públicas establecidas.

Se requiere de una intervención articulada de las entidades competentes con una visión de largo plazo, pero a la vez con acciones rápidas y concretas que constituyan el primer paso a la actividad lícita.

Debe existir un enfoque multisectorial efectivo y articulado reconociendo la multidimensionalidad de la problemática que enfrentan las zonas de erradicación de la droga y una ampliación de los programas presupuestales establecidos en el Plan Estratégico 2021-2025 de DEVIDA, en concordancia con la necesidad de la participación de diversas entidades del Estado para la recuperación de estos territorios del tráfico ilícito de drogas y la consolidación del desarrollo.

- Los puertos marítimos del Perú se han convertido en una de las principales vías de las organizaciones criminales internacionales para trasladar importantes cantidades de droga hacia el extranjero; y esto en razón a la gran capacidad de trasladar grandes cargas de droga y el bajo costo que significa su traslado comparado con otras vías de traslado; la estadística de los últimos años, sobre comiso de drogas, describe la situación de los puertos del Perú, siendo una de las razones fundamentales para el uso de este medio marítimo de transporte el incremento de las exportaciones y la cobertura a nivel internacional y esto por la suscripción de los diversos tratados de libre comercio, firmados por el gobierno peruano, incrementando la actividad comercial por vía marítima de importaciones y exportaciones, indicándose que el 90% de los contenedores se movilizan desde el puerto del Callao.
- Para exportar la droga, la vía marítima es la preferida por las organizaciones del TID. Los principales puertos son: Callao, Paita, Chimbote, Pisco, Matarani e Ilo. La mayor parte de esta droga es producida en el VRAEM.
- No existe el compromiso serio de parte de los operadores portuarios del Callao, en apoyar la labor de interdicción antidrogas al no considerar importante la solicitud de pedidos relacionados a las facilidades del personal y mayor inversión en seguridad del puerto para prevenir y desarrollar operaciones policiales exitosas, conjuntamente con aduanas y los fiscales antidrogas.

- La convicción de que el tráfico ilícito de drogas constituye una amenaza a la seguridad internacional ha llevado a los Estados y a diversas organizaciones internacionales a promover la celebración de diversos tratados y a la creación de una serie de mecanismos, en los planos universal, birregional, regional, subregional y bilateral, destinados a promover la cooperación en la lucha contra este flagelo y otros delitos conexos.
- En el caso del Perú, debe destacarse su condición de parte en los referidos instrumentos y mecanismos internacionales, lo cual conlleva la obligación de ajustar su comportamiento a tales compromisos. Actuar en sentido contrario no solo genera responsabilidad internacional, desde una perspectiva jurídica, sino también graves consecuencias en los campos político, económico y social, desde una perspectiva práctica.
- En la normatividad internacional existente para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas encontramos los siguientes instrumentos y mecanismos:
 - Convención Única de 1961 sobre estupefacientes, enmendada por el Protocolo de 1972
 - Convenio sobre Sustancias Psicotrópicas de 1971
 - Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas de 1988
 - Convención Internacional para la represión del financiamiento del terrorismo
 - Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional
 - Plan Andino de Cooperación para la Lucha contra las Drogas Ilícitas y Delitos Conexos

CAPÍTULO V

Diálogo teórico-empírico

Matriz de triangulación

CATEGORÍAS	SÍNTESIS DE ANÁLISIS DOCUMENTAL	SÍNTESIS DE ENTREVISTAS	SÍNTESIS DE OBSERVACIÓN DIRECTA
<p>Categoría N° 1</p> <p>Autoridad Marítima Nacional</p> <p>Es la Autoridad ejercida por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 1° del Decreto Legislativo N° 1147 y a través de los funcionarios designados oficialmente para ejercer los cargos y funciones establecidas en la norma.</p> <p>Subcategorías</p> <ul style="list-style-type: none"> • Competencia sobre actos ilícitos • Seguridad y defensa nacional • Interés marítimo 	<p>Normativa vigente que rige las funciones de la Autoridad Marítima Nacional en el combate contra el narcotráfico</p> <p>Decreto Legislativo 1138, Ley de la Marina de Guerra del Perú</p> <p>Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional</p> <p>Decreto Legislativo N° 1147 que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas</p> <p>Decreto Supremo N°015-2014-DE aprueba su reglamento. Inciso 3 del artículo quinto</p> <p>“Reprimir las actividades ilícitas en el medio acuático, ejerciendo la Policía Marítima, Fluvial y Lacustre, de acuerdo con la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte”.</p> <p>Decreto Ley N° 17824 Ley de Creación del Cuerpo de Capitanías y Guardacostas</p> <p>Decreto Supremo N° 015-2014-DE que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147 - Autoridad Marítima Nacional</p> <p>Competencia de la Autoridad Marítima Nacional en cuanto a actos ilícitos</p> <p>Reprimir las actividades ilícitas en el medio acuático, ejerciendo la Policía Marítima, Fluvial y</p>	<p>El Decreto Legislativo N° 824, Ley de lucha contra el tráfico ilícito de drogas y sus modificatorias, encaminada con la Estrategia Nacional de Lucha contra las Drogas 2017-2021, trata de reducir drásticamente el tráfico ilícito y el consumo de drogas, teniendo como cabeza de esta lucha a la Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas – DEVIDA,</p> <p>Sin embargo, la norma vigente (D.Leg. N° 824) otorga las facultades a la Policía Nacional a través de sus órganos especializados para prevenir, investigar y combatir el tráfico ilícito de drogas, y a la Marina de Guerra del Perú la faculta para interceptar las embarcaciones nacionales o extranjeras a efectos de establecer su identificación y destino final, en caso de apreciar indicios de tráfico ilícito de drogas, pondrá el hecho de conocimiento del Ministerio Público y la Policía Nacional.</p> <p>DEVIDA mantiene convenios con DICAPI, mediante estos convenios le asigna presupuesto, pero este resulta insuficiente para la realización de operaciones de policía marítima, operaciones de inteligencia y equipamiento para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas.</p>	<p>En lo que respecta a personal se aprecia que la DICAPI cuenta con el personal de oficiales, personal subalterno y personal civil suficiente para operar los medios que dispone, sin embargo, de incrementarse los medios se hace necesario incrementar el recurso humano a la DICAPI.</p> <p>El personal que integra las diferentes tripulaciones y en general el sistema de capitanías de puerto, no se encuentra bien instruido en los protocolos que se deben seguir para actuar en contra del tráfico ilícitos de drogas en el dominio marítimo, debido principalmente a que esta función recae en la Policía Nacional y en el Ministerio Público.</p> <p>Los recursos asignados por la Marina de Guerra del Perú a la DICAPI resultan insuficientes para cumplir con los roles asignados, entre los principales: Búsqueda y rescate, control de ilícitos y protección del medio ambiente. Las acciones que operativizan estas misiones normalmente se realizan por disposición superior, no se encuentran apoyadas con</p>

<p>Categoría N° 2</p> <p>Tráfico ilícito de drogas</p> <p>Es aquella actividad ilícita que promueve, favorece o facilita el consumo ilegal de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, mediante actos de fabricación, comercialización o tráfico de estas sustancias.</p> <p>Subcategorías</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estrategia Nacional • Control del tráfico ilícito de drogas • Normativa Internacional. 	<p>Lacustre, de acuerdo con la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte.</p> <p>La Autoridad Marítima Nacional se ejerce por medio de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, que actúa a través de:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. El director general, a nivel nacional. b. Los jefes de Distrito de Capitanía, a nivel regional. c. Los capitanes de puerto, en el ámbito de su jurisdicción. <p>La Comandancia de Operaciones Guardacostas COMOPERGUARD es la dependencia encargada de conducir operaciones vinculadas a la lucha contra el tráfico ilícito de drogas</p> <p>DINTEMAR</p> <p>Sistema de inteligencia Naval que tiene como ente rector a la Dirección de Inteligencia de la Marina de Guerra del Perú</p> <p>Amenazas a la seguridad nacional según PIN-2019 por orden de priorización</p> <p>4) Tráfico ilícito de drogas (TID) y delitos conexos</p> <p>Seguridad y defensa nacional</p> <p>Capítulo XX de la Seguridad y Defensa Nacional en su artículo 163° señala que “El Estado garantiza la seguridad de la nación, mediante el Sistema de Defensa Nacional. La defensa nacional es integral y permanente. Se desarrolla en los ámbitos interno y externo. Toda persona, natural y jurídica, está</p>	<p>La norma genera un conflicto dentro las funciones que tienen los diversos organismos de la Marina de Guerra, pues mediante D. Leg. N° 1147, es la Autoridad Marítima Nacional quien tiene la facultad de efectuar visitas a las naves durante sus labores de policía marítima, fluvial y lacustre, para lo cual dispone de personal entrenado en la materia, sin embargo, no dispone de las unidades necesarias ni de los recursos logísticos necesarios. Para combatir la gran cantidad de tráfico ilícito de drogas efectuado por vía marítima, es necesario que la Autoridad Marítima Nacional disponga de mayores facultades legales, actualmente no cuenta con las necesarias para operaciones directas contra el tráfico ilícito de drogas, asimismo, le faltaría capacitación al personal y asignación de equipos e insumos especiales.</p> <p>Los medios logísticos son bastante pobres, para enfrentar a este enemigo que es altamente poderoso en la parte logística, siendo necesario mayor apoyo logístico y la tecnología necesaria para combatirlo.</p> <p>La norma indica que en caso de apreciarse indicios de tráfico ilícito de drogas se pondrá el hecho de conocimiento del Ministerio Público y la Policía Nacional, sin embargo, la posibilidad de detectar un cargamento de drogas en una nave, a simple vista es muy improbable, pues esta es camuflada como parte de la carga o en un compartimento de</p>	<p>el soporte logístico adecuado (poca asignación de combustible). Solo se cuenta con una Patrullera oceánica orgánica, el BAP Carbajal.</p> <p>La identificación de las naves es una labor que se efectúa cotidianamente en los puestos de capitanía y unidades guardacostas, sin embargo, esta labor no está destinada al tráfico ilícito de drogas puntualmente, sino se efectúa como parte de las funciones de la Autoridad Marítima Nacional de policía marítima, fluvial y lacustre.</p> <p>La Autoridad Marítima, DICAPI, cuenta con el Centro de Información Marítima - CIM, el cual efectúa coordinaciones con DIRANDRO, obteniendo inteligencia puntual contra el TID en algunos casos, sin embargo, el accionar del CIM se ve limitado por la falta de facultades legales para la generación de inteligencia contra el TID.</p> <p>El Sistema de Identificación y Monitoreo del Trafico Acuático, SIMTRAC, brinda la información del movimiento de naves, sin embargo, las embarcaciones que no cuentan con este sistema no pueden ser monitoreadas, y son ese tipo de naves las que mayormente se usan para el traslado</p>
---	---	--	---

obligada a participar en la defensa nacional de conformidad con la Ley”.

El Decreto Legislativo N° 743 de noviembre 1991 “Ley del Sistema de Defensa Nacional”, en su artículo 1° emite sobre defensa nacional el siguiente concepto “La defensa nacional es la adopción permanente e integral de las previsiones y acciones que garanticen la independencia, la soberanía y la integridad del país”.

Los intereses marítimos del Perú

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), Autoridad Marítima Nacional, sobre la base del Decreto Legislativo N° 1147, publicado en el diario El Peruano el 11 diciembre 2012, es la responsable de velar por la protección y seguridad de la vida humana, la prevención de la contaminación del medio ambiente acuático y la protección de sus recursos naturales, así como de la represión de las actividades ilícitas en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre. Asimismo, DICAPI vela por los intereses marítimos de la nación ante organismos internacionales e interactúa con la comunidad marítima internacional, para la mejor implementación de la normativa internacional aplicable a las naves y a la gente de mar, bajo un enfoque de mejora continua.

La Estrategia Nacional de Lucha contra las Drogas

la nave (tanques, falsos cascos, falsas cubiertas, falsos techos).

La forma más eficaz de detectar el transporte ilegal de drogas a bordo de naves es conociendo la información previamente, para ello es necesario tener un sistema de inteligencia que efectúe un filtro y poder direccionar los esfuerzos a aquellas naves en donde probablemente se lleve droga.

El DL N° 1141, Ley del Sistema de Inteligencia Nacional - SINA, diferencia la inteligencia militar con la inteligencia policial; es por ello que la Marina de Guerra no puede disponer que su Dirección de Inteligencia Naval produzca información dirigida al tráfico ilícito de drogas, por cuanto esta es considerada inteligencia policial, la cual, como se indicó, solo puede ser generada por órganos del Ministerio del Interior.

Actualmente contamos con el Centro de Información Marítima - CIM, el cual viene efectuando coordinaciones con un sector de la DINANDRO, con buenos resultados en el sector marítimo en el combate contra el tráfico ilícito de drogas, el accionar del CIM se ve limitado por las facultades para la generación de inteligencia contra el TID.

Es necesario modificar la norma, el DL N° 1141, para que los órganos de inteligencia de la Marina de Guerra puedan generar inteligencia para combatir el tráfico ilícito de drogas.

de droga desde las caletas hacia las naves mercantes.

Otra fuente de información son los esporádicos patrullajes que efectúan las unidades guardacostas y unidades de la Marina de Guerra asignadas temporalmente a la Autoridad Marítima Nacional.

La Autoridad Marítima Nacional para el cumplimiento de sus funciones al no contar con los medios suficientes se apoya en los medios que dispone la Marina de Guerra del Perú (Fuerza naval, aviación naval, submarinos, FOES, entre otros)

La Autoridad Marítima Nacional carece de capacidad de patrullajes prolongados en el Dominio Marítimo más allá de las 100 millas de distancia de costa, sus unidades existentes, como patrulleras marítimas y patrulleras de costa, no cuentan con esa capacidad, los patrullajes aéreos que efectúan las unidades de aviación naval asignadas a la Autoridad Marítima Nacional son muy esporádicos

La Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida Sin Drogas - DEVIDA es la institución del Estado que tiene como misión disminuir el consumo de drogas a nivel nacional, mediante intervenciones preventivas y terapéuticas que fortalezcan el desarrollo personal de jóvenes y adultos.

El Plan Estratégico requiere de una millonaria inversión para el cumplimiento de las políticas públicas establecidas.

Se requiere de una intervención articulada de las entidades competentes con una visión de largo plazo, pero a la vez con acciones rápidas y concretas que constituyan el primer paso a la actividad lícita.

Debe existir un enfoque multisectorial efectivo y articulado reconociendo la multidimensionalidad de la problemática que enfrentan las zonas de erradicación de la droga y una ampliación de los programas presupuestales establecidos en el Plan Estratégico 2021-2025 de DEVIDA, en concordancia, con la necesidad de la participación de diversas entidades del Estado, para la recuperación de estos territorios del tráfico ilícito de drogas y la consolidación del desarrollo.

El control del tráfico ilícito de drogas que sale al exterior

La posición geográfica del Perú como centro regional financiero, portuario y multimodal, lo hace vulnerable a ser utilizado como punto de tránsito de mercancías de actividades ilícitas,

Los organismos con los que se cruza información, para determinar alguna irregularidad son el Ministerio de la Producción, Ministerio Público, MTC, Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, Unidad de Inteligencia Financiera del Perú, SUNAT, OSINERGMIN, DEVIDA, DINANDRO, e instituciones extranjeras como la DEA, el USSOUTHCOM (Comando Sur de los Estados Unidos), sin embargo, con excepción de la DINANDRO, el intercambio de información no es muy fluido, por lo que se podría establecer canales de comunicación.

Existe una enorme brecha entre la información que se dispone y el control total de las actividades que se desarrollan en el Dominio Marítimo peruano, hecho por el cual no se puede proporcionar información a los organismos encargados de efectuar directamente a la investigación y los operativos contra el tráfico ilícito de drogas.

La Autoridad Marítima Nacional carece de capacidad de patrullajes prolongados en el Dominio Marítimo más allá de las 100 millas de distancia de costa, sus unidades existentes, como patrulleras marítimas y patrulleras de costa, no cuentan con esa capacidad, los patrullajes aéreos que efectúan las unidades de aviación naval asignadas a la Autoridad Marítima Nacional son muy esporádicos y en su mayoría son misiones de búsqueda y rescate.

La Policía Nacional tiene la misión de combatir el TID a través de sus órganos especializados, la DICAPI no puede efectuar operativos puntuales

y en su mayoría son misiones de búsqueda y rescate.

Cuando se identifican casos de TID, se pone en conocimiento del Ministerio Público y la Policía Nacional, tal como lo señala la norma, sin embargo, no existe un protocolo de interoperabilidad con estas instituciones.

razón por la cual se hace necesario establecer a nivel nacional una estrategia efectiva de prevención y persecución, que incorpore a los estamentos de seguridad pública del Estado.

Es así que desde la Convención Única de 1961 sobre Estupefacientes y el Convenio sobre Sustancias Psicotrópicas de 1971, se previó combatir en forma frontal y decidida el tráfico ilícito de drogas, pero dirigiendo los esfuerzos hacia la represión de su comercialización y tráfico de sustancias ilícitas, es decir, orientando los operativos policiales hacia el decomiso de drogas. Los puertos marítimos del Perú se han convertido en una de las principales vías de las organizaciones criminales internacionales para trasladar importantes cantidades de drogas hacia el extranjero.

Para exportar la droga, la vía marítima es la preferida por las organizaciones del TID. Los principales puertos son: Callao, Paita, Chimbote, Pisco, Matarani e Ilo. Para sacar esta droga que mayormente es producida en el VRAEM.

La problemática existente en las operaciones antidrogas aborda el compromiso y responsabilidad que asumen los operadores portuarios; presentando deficiencias en los terminales portuarios, siendo el puerto del Callao, un espacio restringido para implementar oficinas adecuadas para las instituciones de la PNP, Aduanas, Ministerio Público, DICAPI, entre otras.

contra el tráfico ilícito de drogas; por no tener la competencia y por no tener personal ni equipos especializados para este tipo de intervenciones.

La Policía Nacional, que tiene la facultad de operación contra el tráfico ilícito de drogas, no tiene capacidad de acción en el medio marítimo, mientras perdure ese divorcio entre instituciones, los narcotraficantes hacen del medio marino su mejor vía de tránsito.

Uno de los intereses marítimos es el comercio marítimo (que incluye la marina mercante, puertos, cabotaje, aduanas, agencias marítimas, corredores logísticos, etc.), el narcotráfico le otorga una mala imagen al país, por cuanto todos los barcos que necesiten recalar en el país, al llegar a otro puerto son objeto de inspecciones minuciosas por la sospecha de estar transportando ilícitamente drogas, a los cuales inclusive les sueldan al casco compartimentos donde colocan la droga, es por ello que se ha reducido el número de líneas mercantes serias que consideren a los puertos peruanos como puertos de destino.

La DICAPI cuenta con capitánías de puerto en los puertos principales, puestos de capitán en las caletas, unidades guardacostas de larga y corta autonomía, sistemas de control de tráfico, personal capacitado para intervenciones, sin embargo, no cuenta con las facultades para operaciones directas contra el tráfico ilícito de drogas, asimismo, le faltaría capacitación al personal y asignación de equipos e insumos especiales.

Tipos o modalidades utilizadas para realizar el TID en el medio acuático del puerto del Callao

- Estructura en el contenedor
- Método de gancho ciego o rip off
- Contaminación del producto
- Narcobuzos
- Parásitos o tubos en forma de torpedos
- Ducto de succión de la obra viva
- Caletas
- Empleo de embarcaciones de recreo

Normativa internacional para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas

- Convención Única de 1961 sobre estupefacientes, enmendada por el Protocolo de 1972.
- Convenio sobre Sustancias Psicotrópicas de 1971
- Convención de la ONU contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas de 1988
- Convención Internacional para la represión del financiamiento del narcoterrorismo
- Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional
- Plan Andino de Cooperación para la Lucha contra las Drogas Ilícitas y Delitos Conexos.

No existe un protocolo de interoperabilidad con la PNP, para actuar contra el TID, tal como es el caso entre el Ministerio Público y la Policía Nacional.

El accionar de la DICAPI en el control de ilícitos como el narcotráfico se desarrolla durante la navegación, manteniendo un monitoreo de las naves, asimismo, en puerto se puede efectuar a las naves una inspección como Estado rector del puerto, el cual se desarrolla inclusive cuando las naves se encuentren amarrados a terminales portuarios, por lo que la privatización del Terminal Portuario del Callao no afecta el accionar de la DICAPI.

Para efectivizar el accionar de la Autoridad Marítima Nacional se debería facultarla para operar, prevenir, investigar y combatir el tráfico ilícito de drogas, para lo cual se deberá modificar el Decreto Legislativo N° 824, el Decreto Legislativo N° 1147 y normas complementarias, iniciar con una capacitación del personal, implementar de equipos e insumos para el combate contra las drogas, la capacitación del personal, trasladar el Centro de Información Marítima a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, asignar mayores presupuestos, que permita efectuar una cobertura total del Dominio Marítimo.

Diálogo teórico-empírico

La normatividad legal que rige las funciones de la Autoridad Marítima Nacional en el combate contra el tráfico ilícito de drogas está definida por:

El Decreto Legislativo N° 1138, Ley de la Marina de Guerra del Perú, que determina y regula su naturaleza jurídica, funciones, estructura y competencias de la Autoridad Marítima Nacional.

El Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas, establece las funciones de la Autoridad Marítima Nacional - DICAPI relacionadas al control del TID, siendo una de ellas “Reprimir las actividades ilícitas en el medio acuático, ejerciendo la policía marítima, fluvial y lacustre, de acuerdo con la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte”.

Así mismo, el DL N° 1147 establece las funciones de la Autoridad Marítima Nacional, DICAPI, como Policía Marítima y la faculta para actuar entre otros, contra las actividades ilícitas (TID) en el ámbito acuático.

En la práctica, la Autoridad Marítima Nacional se ejerce por medio de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, y se rige en todo momento por la normativa legal existente, la DICAPI no ejecuta acciones que no se encuentren contempladas en la norma legal, por lo tanto, legalmente tiene plena facultad para actuar contra el TID.

Así mismo, se aprecia que la Policía Nacional del Perú dispone de facultades y de órganos especializados para prevenir, investigar y combatir el tráfico ilícito de drogas, y la DICAPI se encuentra facultada para interceptar las embarcaciones nacionales o extranjeras a efectos de establecer su identificación y destino final, sin embargo, actualmente en caso de detectar indicios de tráfico ilícito de drogas, pone el hecho de conocimiento del Ministerio Público y la Policía Nacional.

Esta situación genera un conflicto y confusión en las funciones que tienen los diversos organismos de la DICAPI, ya que si bien es cierto es la Autoridad Marítima

Nacional quien tiene la facultad de efectuar visitas a las naves durante sus labores de policía marítima, fluvial y lacustre, no tiene la libertad de acción legal para intervenir directamente.

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas, en el marco reglamentario vigente para su operación y funcionamiento, dispone de presupuesto asignado por la Marina de Guerra del Perú, así mismo, colabora a financiar sus operaciones mediante la generación de recursos directamente recaudados.

En la práctica se puede apreciar que el presupuesto asignado resulta insuficiente para el efectivo cumplimiento de sus funciones, la logística para el cumplimiento de labores contra el TID es insuficiente, debido a que las unidades guardacostas no disponen de presupuesto adicional para combustible y mantenimiento, motivo por el cual no se podrían realizar mayores patrullajes marítimos, en apoyo a las operaciones contra el TID.

La Autoridad Marítima Nacional carece de capacidad de patrullajes prolongados en el Dominio Marítimo más allá de las 100 millas de distancia de costa, sus unidades existentes, como patrulleras marítimas y patrulleras de costa, no cuentan con esa capacidad, los patrullajes aéreos que efectúan las unidades de aviación naval asignadas a la Autoridad Marítima Nacional son muy esporádicos y en su mayoría son misiones de búsqueda y rescate.

En la actualidad solo se dispone de una patrullera oceánica orgánica, el BAP Carbajal, que resulta insuficiente para cubrir el área marítima de responsabilidad de la Autoridad Marítima Nacional.

El DL N° 1141, del Sistema de Inteligencia Nacional - SINA y de la Dirección Nacional de Inteligencia - DINI, claramente establece quiénes son los órganos que producen inteligencia dirigida al orden interno, orden público y seguridad ciudadana, no pudiendo ser efectuado por alguna entidad del Sector Defensa.

La DINTEMAR produce inteligencia militar, legalmente no puede producir inteligencia policial para actuar contra ilícitos como el tráfico ilícito de drogas, la

DICAPI para el accionar contra ilícitos como el TID depende de otros organismos del Estado.

Sin embargo, en la práctica, la Marina de Guerra mediante del Centro de Información Marítima (CIM) procesa la información proveniente de los sistemas con los que cuenta la DICAPI, de las acciones de patrullaje efectuadas por los elementos de la Autoridad Marítima Nacional y de los asignados a ella, reuniendo detalles en la navegación de los buques no regulares, que podrían encontrarse realizando actividades de tráfico ilícito de drogas, información que es entregada a la DIRANDRO, con quienes se han efectuado operativos conjuntos, resultando en varias ocasiones acertadas las sospechas.

Cabe indicar que el Centro de Información Marítima (produce inteligencia militar) no depende orgánicamente de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, sino actúa como un brazo de la Dirección de Inteligencia Naval, y el intercambio de información que se realiza con otros organismos de inteligencia estatales y no estatales no es muy fluido, por lo que se debería mejorar los canales de comunicación.

La Autoridad Marítima Nacional tiene por función la administración de las áreas acuáticas, las operaciones y los servicios que se realizan en el medio acuático, las naves, instalaciones acuáticas y embarcaciones en general, con el fin de velar por la protección y seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables; la protección del medio ambiente acuático y la represión de las actividades ilícitas dentro del ámbito de su jurisdicción y competencia, y para su cumplimiento cuenta con dependencias, unidades y personal capacitado, siendo el equipamiento militar de sus unidades, defensivo y no ofensivo.

Sin embargo, en la práctica, el Ministerio de Defensa los considera como parte del planeamiento estratégico para la defensa nacional, concentrando su misión en el patrullaje de las fronteras y la vigilancia de las actividades que se desarrollan en el dominio marítimo a fin de que no representen una amenaza a la independencia, soberanía, integridad territorial y orden constitucional de la República.

La DICAPI, dentro del marco de la regulación que define sus competencias, contribuye al logro de los intereses marítimos de diversas maneras:

En el desarrollo del comercio marítimo, actividad creadora de fuentes de trabajo, desarrollo y riqueza, en el control de la construcción de naves, manteniendo un control permanente de las condiciones de navegabilidad, seguridad y protección de la tripulación y protección del medio ambiente. También se encarga de la seguridad durante la navegación, fortaleciendo medidas de vigilancia y control como Estado rector de puerto para el cumplimiento de las normas de gestión de seguridad, para lo cual también cuenta con sistemas eficientes y eficaces de obtención, procesamiento y distribución de la información de naves en el mar, ríos y lagos navegables.

De la misma manera, en la extracción de recursos renovables, la Autoridad Marítima Nacional se encarga de las naves, la titulación del personal y las empresas afines, asimismo, controla que se cumplan las disposiciones establecidas por el sector competente.

Otro de los intereses del país es la actividad turística, la que está teniendo cada vez más auge en el medio marítimo, tales como la navegación recreativa, paseos turísticos, actividades recreativas como natación con tortugas marinas, entre otros, para lo cual la DICAPI a través de sus unidades y personal, verifica que se desarrollen en forma segura.

El Decreto Legislativo N° 824, Ley de lucha contra el tráfico ilícito de drogas contiene la Estrategia Nacional de Lucha contra las Drogas 2017-2021, promovida por DEVIDA, en la cual se detallan las rutas y modalidades de tráfico ilícito de drogas, que incluye las rutas marítimas, así como las medidas de control destinadas a frenar esta actividad.

Esta estrategia, en su objetivo 2, establece la reducción de la oferta de la droga: reducir la producción y tráfico ilícito de drogas, así como sus delitos conexos, el que tiene como uno de los indicadores la incautación de cocaína, la que está a cargo de la DIREJANDRO.

Podemos apreciar que se tienen identificados los ejes sobre los cuales deben ir dirigidas las acciones contra el tráfico ilícito de drogas, sin embargo, esta ilícita actividad es muy rentable para quienes la desarrollan, por lo que las acciones deben ser más agresivas, principalmente en las zonas productoras, basados en la teoría de que si no hay producto que traficar, no existirá el tráfico en sí; las enormes cantidades de cocaína que se exportan son un indicador negativo de que las acciones para la erradicación no reflejan los resultados esperados.

La DICAPI cuenta con capitanías de puerto en los puertos principales, puestos de capitanía en las caletas, unidades guardacostas de larga y corta autonomía, sistemas de control de tráfico, personal capacitado para intervenciones, sin embargo, no cuenta con las facultades legales para operaciones directas contra el tráfico ilícito de drogas, asimismo, le falta capacitar al personal y asignación de equipos e insumos especiales para acciones contra el TID.

La función de la DICAPI en lo referente al tráfico ilícito de drogas es la identificación de las naves, labor que efectúa el personal guardacostas cotidianamente, como dotación de los puestos de capitanía y unidades guardacostas, sin embargo, esta labor no está destinada al tráfico ilícito de drogas puntualmente, sino se efectúa como parte de las funciones de la Autoridad Marítima Nacional de policía marítima, fluvial y lacustre.

La norma indica que en caso de apreciarse indicios de tráfico ilícito de drogas se pondrá el hecho en conocimiento del Ministerio Público y la Policía Nacional, sin embargo, la posibilidad de detectar un cargamento de drogas en una nave, a simple vista es muy improbable, pues esta es camuflada como parte de la carga o en un compartimento de la nave (tanques, falsos cascos, falsas cubiertas, falsos techos, etc.).

La forma más eficaz de detectar el transporte ilegal de drogas a bordo de naves es conociendo la información previamente, para ello es necesario tener un sistema de inteligencia que efectúe un filtro para direccionar los esfuerzos a aquellas naves en donde probablemente se lleve droga.

Si bien actualmente contamos con el Centro de Información Marítima - CIM, el que viene efectuando coordinaciones con un sector de la DINANDRO, con buenos resultados en el sector marítimo en el combate contra el tráfico ilícito de drogas, el accionar del CIM se ve limitado por las facultades para la generación de inteligencia contra el TID.

Entonces, para aprovechar todo el despliegue que tiene la Autoridad Marítima Nacional y del órgano de apoyo de la Marina de Guerra para generar inteligencia en lo referente al tráfico ilícito de drogas, es necesario primero que se modifiquen las normas antes mencionadas, para posteriormente poder esquematizar las siguientes normas y reglamentos que permitan una actuación eficaz en este asunto.

Existe la normatividad internacional para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas, podemos mencionar los siguientes:

- Convención Única de 1961 sobre estupefacientes, enmendada por el Protocolo de 1972
- Convenio sobre Sustancias Psicotrópicas de 1971
- Convención de la ONU contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas de 1988
- Convención Internacional para la represión del financiamiento del narcoterrorismo
- Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional
- Plan Andino de Cooperación para la Lucha contra las Drogas Ilícitas y Delitos Conexos

Sin embargo, en la práctica, la DICAPI intercambia información y recibe algún tipo de apoyo de organismos extranjeros como la DEA (Drug Enforcement Administration del Departamento de Justicia de los Estados Unidos), el USSOUTHCOM (Comando Sur de los Estados Unidos), no observándose o no siendo evidente el empleo de los convenios internacionales existentes.

Conclusiones

1. La Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), en el marco de la estrategia nacional de la lucha contra las drogas promovida por DEVIDA, dispone para el cumplimiento de su función contra el tráfico ilícito de drogas del marco legal adecuado, el cual le brinda facultadas para actuar contra el TID y para desempeñar funciones de Policía Marítima, sin embargo, estas funciones no se encuentran correctamente definidas y existen vacíos en el accionar contra el TID en el ámbito marítimo, requiriendo a la fecha coordinar con el Ministerio del Interior – Policía Nacional del Perú y el Ministerio Público la conducción de este tipo de operaciones.
2. La Dirección General de Capitanías y Guardacostas es considerada por el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas para el planeamiento estratégico de la defensa nacional, participando con los medios que dispone, así mismo, contribuye al logro de los intereses marítimos mediante el cumplimiento de sus competencias en el ámbito acuático.
3. La Dirección de Capitanías y Guardacostas no dispone de recursos suficientes (financieros y económicos), en la práctica se puede apreciar que el presupuesto asignado resulta insuficiente para el efectivo cumplimiento de las funciones que la ley le impone en el marco de la Estrategia Nacional de Lucha contra las Drogas promovida por DEVIDA.
4. La Dirección General de Capitanías y Guardacostas dispone de recursos logísticos limitados, los que no aseguran el efectivo cumplimiento de sus funciones contra el TID, debido a que las unidades guardacostas no disponen de presupuesto adicional para combustible y mantenimiento, situación que limita la distancia de operación de sus patrulleras marítimas y de costa, así mismo, solo se dispone de una patrullera oceánica orgánica, el BAP Carbajal, que resulta insuficiente para cubrir el área marítima de responsabilidad de la Autoridad Marítima Nacional.

5. La Dirección General de Capitanías y Guardacostas no dispone de inteligencia oportuna para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas en el ámbito acuático, debido a que la DINTEMAR produce inteligencia militar y legalmente no puede producir inteligencia policial.

Recomendaciones

1. Es necesario y conveniente que la Autoridad Marítima Nacional (DICAPI) disponga del marco legal adecuado, que le permita explotar las capacidades de sus unidades y de su personal para efectuar operaciones contra el tráfico ilícito de drogas.
2. Para optimizar el accionar de la Autoridad Marítima Nacional, se le debe facultar para operar, prevenir, investigar y combatir el tráfico ilícito de drogas, para lo cual se deberá modificar el Decreto Legislativo N° 824, el Decreto Legislativo N° 1147 y normas complementarias a fin de dotar a la DICAPI del marco legal adecuado para el cumplimiento de sus funciones.
3. Gestionar mediante la Marina de Guerra del Perú ante el Ministerio de Defensa el incremento de recursos económico-financieros (presupuesto), de la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios, para fortalecer las capacidades militares con que cuenta, pudiendo ser empleadas en la prevención y represión de las actividades ilícitas que derivan del tráfico ilícito de drogas que se desarrolla a lo largo de nuestro litoral, particularmente en los puertos costeros principales.
4. Gestionar ante la Marina de Guerra del Perú, la asignación del equipamiento logístico necesario para las funciones de abastecimiento, mantenimiento y transporte, implementar equipos e insumos para el combate contra las drogas, particularmente de las patrulleras marítimas y de costa, que llevan el esfuerzo principal en la intervención de la DICAPI en las actividades que derivan del tráfico ilícito de drogas.
5. Potenciar el despliegue que tiene la Autoridad Marítima Nacional y del órgano de apoyo de la Marina de Guerra para generar inteligencia, gestionando ante la Marina de Guerra del Perú. la autorización y la asignación de recursos necesarios para realizar coordinaciones con otras agencias, así como para la producción de inteligencia táctica, operacional y predictiva en favor de la lucha contra el tráfico ilícito de drogas.

Propuesta para enfrentar la realidad problemática

1. Gestionar convenios entre la Autoridad Marítima con DEVIDA para la asignación de un presupuesto anual entre 8 a 10 millones de soles con la finalidad de potenciar las capacidades militares, adquisición de equipamiento logístico y producción de inteligencia necesaria para la conducción de operaciones necesarias en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas.
2. Proponer la modificatoria y adecuación de la normatividad legal vigente, la que en la actualidad no define bien las funciones y crea conflicto en el cumplimiento de las funciones, en el sentido de permitir a la DICAPI actuar con independencia de la Policía Nacional del Perú para la ejecución de operaciones contra el TID.
3. El Centro de Información Marítima debe pasar a depender únicamente de la Autoridad Marítima Nacional, a fin de realizar el apoyo de inteligencia para operar contra el tráfico ilícito de drogas en el ámbito marítimo, sin dependencia funcional de la DINTEMAR.

Referencias bibliográficas

- Allen, C. (2005). An industrial geography of cocaine.
- Bernal Torres, C. A. (2010). Metodología de la investigación: Administración, economía, humanidades y ciencias sociales. Editorial Pearson Educación, Colombia. Tercera Edición.
- Bersch, K. (2013). State Capacity and Bureaucratic Autonomy Within National States: Mapping the Archipelago of Excellence in Brazil. The Latin American Studies Association Conference.
- Bertranou, J. (2015). Capacidad estatal: Revisión del concepto y algunos ejes de análisis de debate. Buenos Aires: FLACSO. P. 37-59.
- Cabanas (2015). Egresado de la Universidad Politécnica de Cataluña - Barcelona - España, quien realizó su Trabajo Final de Grado en Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo, investigación denominada “La cooperación internacional en espacios marítimos para la lucha contra el tráfico de drogas”.
- Cabanellas de Torres, G. (1982). Diccionario jurídico elemental. 2ª Ed. Buenos Aires, Editorial Helihasta.
- CAEN. (2010). Planteamientos doctrinarios y metodológicos del desarrollo, seguridad y la defensa nacional. Edit. CAEN, Lima, Perú.
- Carpenter, D. (2001). The Forging of Bureaucratic Autonomy: Reputations Networks and Policy innovation in Executive Agencies. Princeton University Press.
- Constitución Política del Perú (1993). Art. 44°. Recuperado de: Justicia <http://spij.minjus.gob.pe/>
- Convención Única de 1961 sobre estupefacientes, enmendada por el Protocolo de 1972.
- Convenio sobre Sustancias Psicotrópicas de 1971.
- Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas de 1988.
- Chávez (2019). En su trabajo para la obtención del Grado Académico de Magíster en Derecho Penal para la Escuela Universitaria Nacional de Posgrado Federico Villarreal, sustentó una investigación sobre las “Técnicas de investigación criminal en el tráfico de drogas de bandas organizadas en el Callao”.
- Dicapi. (s.f.). Dicapi. Obtenido de <https://www.dicapi.mil.pe/historia.htm>

- Decreto Legislativo N° 1147. Regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas.
- Decreto Supremo N° 015-2014-DE que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147.
- Guibert, Y., Cruz, M., & Figueroa, M. (2015). *La modernización del puerto del Callao*. Revista de Ciencia Política y Gobierno. P. 99-127.
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2006). *Metodología de la investigación*. Caracas: McGraw-Hill. Marques.
- Hernández Sampieri, R. (1998). *Fundamentos de la metodología de la investigación*. Editorial McGraw-Hill/ Interamericana de España, S.A. Segunda Edición.
- Hernández y Vera (2017). Realizaron una investigación denominada “Análisis prospectivo y estratégico de la Marina de la República de Colombia al año 2030” con la finalidad de lograr la obtención del Grado de Magíster en Pensamiento Estratégico y Prospectiva en la Universidad Externado de Colombia.
- Hilderbrand, M. y Merilee, G. (1997). *Building Sustainable Capacity in the Public Sector*. Harvard University Press.
- Iglesias, J. (2015). *El crimen organizado y el narcotráfico en el panorama internacional*. p. 7-21.
- Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú - IEHMP (2017). *Fundamentos de doctrina marítima*. Lima: IEHMP.
- Jump Figueroa, J. A. (2015). *Tráfico ilícito de drogas y trata de personas Huánuco - 2015*. (Tesis de Maestría). Universidad Nacional Hermilio Valdizán, Escuela de Postgrado. Perú.
- Lesmes (2015). Quien estudió en la Universidad del Salvador Colegio Interamericano de Defensa Buenos Aires, Argentina, realizó una investigación titulada “Eficacia de las operaciones de interdicción marítima frente al tráfico de cocaína por mar desde Colombia hacia Estados Unidos”.
- Ley de creación del Cuerpo de Capitanías y Guardacostas (1969). Cuerpo de Capitanías y Guardacostas. Lima, Perú: PRP.
- Ley del Sistema Portuario Nacional (2003). Política Portuaria. Lima, Perú: PCM.
- Mann, M. (2007). *El poder autónomo del Estado: Sus orígenes, mecanismos y resultados*. Proyecto de Modernización del Estado.

- Ministerio de Defensa. (2014). Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147. Reglamento de fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional. Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Lima, Perú: Diario El Peruano.
- Nelson, R. y Winter, S. (1982). *Una teoría evolutiva del cambio económico*. Belknap Press de Harvard University Press, Cambridge, EE.UU.
- Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. (2016). *Monitoreo de Cultivos de Coca 2015*. Lima: Imaginen Studios SAC.
- Osorio, M. (2003). *Diccionario jurídico*. Edit. Kapelusz. España. 2da edición.
- Padilla (2015). En su investigación sobre la “Evolución de las funciones que desempeña la Autoridad Marítima para el desarrollo y protección de los intereses marítimos y del Estado”, trabajo de investigación para obtener el Grado Académico de Magíster en Estrategia Marítima en la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú.
- Palomino (2017). En su investigación denominada “Concesión del puerto del Callao y su influencia en las modalidades del tráfico ilícito de drogas, año 2014-2015”, estudio realizado para la obtención del Grado Académico de Magíster en Ciencia Política y Gobierno con Mención en Políticas Públicas y Gestión Pública de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Peña Cabrera Freyre, A. R. (2014). *Derecho Penal. Parte Especial*. Tomo IV, 2° Ed. Lima, Perú: Idemsa.
- Pozzo, C. (2007). *Globalización y la seguridad*, Edit. Norma. Colombia.
- Ramírez, J. (1986). *Diccionario jurídico*. Argentina: Heliasta.
- Remedios (2016). Egresado de la Universidad de Málaga - España y realizó una investigación designada “La seguridad marítima: Problemática y alternativas institucionales”, para optar el Grado Académico de Doctor.
- Ricaurte (2016). Efectuó un “Análisis de las actividades de narcotráfico en el mar territorial y litoral ecuatoriano y su incidencia en la seguridad ciudadana en las provincias costeras del Ecuador del 2009 al 2012”, investigación realizada con el propósito de optar el Grado de Magíster en Seguridad y Defensa en el Instituto de Altos Estudios Nacionales – IAEN, Universidad de Postgrado del Estado del Ecuador.
- Sáenz y Vindrola (2014). Egresados del Centro de Altos Estudios Nacionales del Perú, realizaron un estudio sobre “Rol de la Marina de Guerra del Perú en la

lucha contra el narcotráfico en la región Piura y su incidencia en el desarrollo y defensa nacional. 2010-2012.

Sánchez P., Z. (2005). *Estrategia de seguridad regional: Hacia una política exterior de cooperación*, CID, Washington DC.

Skocpol, T. (1990). *El Estado regresa al primer plano: estrategias de análisis en la investigación actual*. EDUCA. p. 12-31.

Sobrino, J. (2007). *Mares y océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*. Valencia: Editorial Tirant Lo Blanch.

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de consistencia

Título: “Recursos de la Autoridad Marítima Nacional contra el Tráfico Ilícito de Drogas por medio Marítimo en el Puerto del Callao”

Preguntas de investigación	Objetivos	Justificación	Observables	Metodología
<p>Problema general ¿De qué manera los recursos de la Autoridad Marítima Nacional resultan eficaces para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao?</p> <p>Problemas específicos ¿De qué manera la inteligencia estratégica de la Autoridad Marítima Nacional resulta eficaz para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao?</p> <p>¿De qué manera la logística de la Autoridad Marítima Nacional resulta eficaz para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao?</p>	<p>Objetivo general Precisar de qué manera los recursos de la Autoridad Marítima Nacional resultan eficaces para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao.</p> <p>Objetivos específicos Precisar de qué manera la inteligencia estratégica de la Autoridad Marítima Nacional resulta eficaz para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao.</p> <p>Precisar de qué manera la logística de la Autoridad Marítima Nacional resulta eficaz para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao.</p>	<p>El presente estudio se justifica ya que permite profundizar y actualizar el conocimiento sobre los recursos económicos, recursos humanos, recursos logísticos e inteligencia estratégica con los que cuenta la Autoridad Marítima Nacional para el cumplimiento de sus funciones en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas en la zona marítima del puerto del Callao.</p>	<p>Categoría Autoridad Marítima Nacional</p> <p>Sub categorías •Competencia sobre actos ilícitos</p> <p>•Seguridad y defensa nacional</p> <p>•Interés marítimo</p> <p>Categoría Tráfico ilícito de drogas</p> <p>Sub categorías •Estrategia nacional</p> <p>•Control del tráfico ilícito de drogas</p> <p>•Normativa internacional</p>	<p>•Enfoque de investigación De acuerdo al planteamiento metodológico realizado, el presente trabajo de investigación será de enfoque cualitativo</p> <p>•Tipo de investigación El tipo de investigación en el presente estudio es Aplicada</p> <p>•Método de investigación Se empleó el método de Investigación Acción.</p>

Anexo 2: Guía de entrevistas

Formato

- I. **TITULO:** Guía de entrevista sobre Recursos de la autoridad marítima nacional contra el tráfico ilícito de drogas por medio marítimo en el puerto del Callao.
- II. **OBJETIVO:** Conocer la problemática existente respecto a la participación de la Autoridad Marítima Nacional, contra el narcotráfico en el ámbito marítimo.
- III. **LUGAR:** Capitanía de Puerto del Callao **FECHA:** 15/10/2020
HORA DE INICIO: 0850 hrs. **HORA DE FINALIZACION:** 1100 hrs.
- IV. **DATOS GENERALES**
NOMBRE DEL ENTREVISTADO: Capitán de Fragata Samuel Namihas Castro
PROFESION U OCUPACION: Primer Ayudante de la Capitanía de Puerto del Callao
EDAD 42
INSTITUCION DONDE LABORA Marina de Guerra del Perú
- V. **NOMBRE DEL (LOS) ENTREVISTADOR (ES)**
José Antonio Champa Sánchez
- VI. **PREGUNTAS DE LA ENTREVISTA**
 1. ¿Qué comentarios podría hacer sobre el marco jurídico nacional e internacional que regula la realización de acciones contra ilícitos en particular sobre el tráfico ilícito de drogas en el ámbito marítimo por parte de la DICAPI?

El Decreto Legislativo N° 824, Ley de lucha contra el tráfico ilícito de drogas y sus modificatorias, encaminada con la Estrategia Nacional de Lucha contra las Drogas 2017-2021, trata de reducir drásticamente el tráfico ilícito y el consumo de drogas, teniendo como cabeza de esta lucha a la Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas – DEVIDA, sin embargo el tráfico ilícito de drogas por tener una demanda global, genera en el país grupos organizados (mafias), caracterizado por la violencia y

luchas internas entre estos grupos, así como la corrupción en todos los niveles. La propia estrategia señala que el tráfico ilícito de drogas es muy dinámico y se va adaptando rápidamente a las condiciones que se presentan en el entorno global y nacional, y utiliza diversas vías para el traslado de la droga (terrestre, marítimo, fluvial y aérea), usa distintas modalidades para la exportación de la droga.

Particularmente, en el medio marítimo los principales puertos por donde se embarca la droga son Paita, Chimbote, Callao, Pisco, Matarani e Ilo, así como en las caletas del norte y sur del Perú, con rutas a diferentes países del mundo.

Sin embargo, la norma vigente (D.Leg. N° 824) otorga las facultades a la Policía Nacional a través de sus órganos especializados para prevenir, investigar y combatir el tráfico ilícito de drogas, y a la Marina de Guerra del Perú la facultad para interceptar las embarcaciones nacionales o extranjeras a efectos de establecer su identificación y destino final, en caso de apreciar indicios de tráfico ilícito de drogas, pondrá el hecho de conocimiento del Ministerio Público y la Policía Nacional.

Esta norma genera un conflicto dentro las funciones que tiene los diversos organismos de la Marina de Guerra, pues mediante D. Leg. N° 1147, es la Autoridad Marítima Nacional quien tiene la facultad de efectuar visitas a las naves durante sus labores de policía marítima, fluvial y lacustre, para lo cual tiene personal profesional en esta materia y equipados adecuadamente, lo que no presenta unidad de la Marina de Guerra.

Asimismo, para combatir el gran tráfico de drogas efectuado por vía marítima, como te mencioné, es necesario que la Autoridad Marítima Nacional tenga mayores facultades, que permita explotar las capacidades de sus unidades y personal, lo que no ocurre actualmente.

2. ¿Considera Ud., que los recursos logísticos y medios que posee actualmente la DICAPI le permiten actuar eficientemente contra ilícitos como el tráfico ilícito de drogas en el dominio marítimo ¿

Como te mencioné, según la norma vigente, la función de la DICAPI en lo referente al tráfico ilícito de drogas es la identificación de las naves, labor que efectúa el personal guardacostas cotidianamente, como dotación de los puestos de capitanía y unidades guardacostas, sin embargo, esta labor no está destinada al tráfico ilícito de drogas puntualmente, sino se efectúa como parte de las funciones de la Autoridad Marítima Nacional de policía

marítima, fluvial y lacustre. La norma indica que en caso de apreciarse indicios de tráfico ilícito de drogas se pondrá el hecho de conocimiento del Ministerio Público y la Policía Nacional, sin embargo, la posibilidad de detectar un cargamento de drogas en una nave, a simple vista es muy improbable, pues ésta es camuflada como parte de la carga o en un compartimento de la nave (tanques, falsos cascos, falsas cubiertas, falsos techos).

La forma más eficaz de detectar el transporte ilegal de drogas a bordo de naves es conociendo la información previamente, para ello es necesario tener sistema de inteligencia que efectúe un filtro y poder direccionar los esfuerzos a aquellas naves en donde probablemente se lleve droga. Sin embargo, el Decreto Legislativo N° 1141 Ley de Sistema de Inteligencia Nacional – SINA, diferencia la inteligencia militar con la inteligencia policial, la primera está destinada al conocimiento sobre las capacidades y vulnerabilidades del poder y potencial militar de los actores de interés para garantizar la independencia, soberanía, integridad territorial y orden constitucional de la República, por otro lado la inteligencia policial está destinada al conocimiento de las capacidades y vulnerabilidades de los actores de interés, nacionales y extranjeros, para garantizar, mantener y restablecer el orden interno, orden público y seguridad ciudadana, estableciendo asimismo que los órganos de inteligencia del sector defensa producen inteligencia militar y los órganos de inteligencia del sector interior producen inteligencia policial; es por ello que la Marina de Guerra no puede disponer que su Dirección de Inteligencia Naval produzca información dirigida al tráfico ilícito de drogas, por cuanto esta es considerada inteligencia policial, la cual, como se indicó, solo puede ser generada por órganos del Ministerio del Interior.

Si bien, actualmente contamos con el Centro de Información Marítima - CIM, el cual viene efectuando coordinaciones con un sector de la DINANDRO, con buenos resultados en el sector marítimo en el combate contra el tráfico ilícito de drogas, el accionar del CIM se ve limitado por las facultades para la generación de inteligencia contra el TID.

Entonces, para aprovechar todo el despliegue que tiene la Autoridad Marítima Nacional y del órgano de apoyo de la Marina de Guerra para generar inteligencia en lo que confiere al tráfico ilícito de drogas, es necesario primero que se cambien las normas antes mencionadas, para posteriormente poder esquematizar las siguientes normas y reglamentos que permitan una actuación eficaz en este asunto.

3. ¿Considera Ud., que la normatividad de la DICAPI, permite ejecutar convenios de cooperación con las diferentes Agencias de Inteligencia del estado peruano? ¿Qué recomendaciones propondría para superar estas barreras?

Como antes se indicó, el D. Leg. N° 1141 que fortalece y moderniza el Sistema de Inteligencia Nacional – SINA y la Dirección Nacional de Inteligencia – DINA, claramente establece quienes son los órganos que producen inteligencia dirigida al orden interno, orden público y seguridad ciudadana, no pudiendo ser efectuado por alguna entidad del sector defensa, sin embargo la Marina de Guerra a través del Centro de Información Marítima (CIM) procesa información proveniente de los sistemas con los que cuenta la Autoridad Marítima Nacional y acciones de patrullaje efectuados por los elementos de la Autoridad Marítima Nacional y asignados a ella, reuniendo detalles en la navegación de los buques no regulares, que podría significar que se encuentren efectuando tráfico ilícito de drogas, la que es entregada a la DINANDRO, con quienes se ha efectuado operativos conjuntos, resultando en varias ocasiones acertadas las sospechas; como fue el caso de la embarcación pesquera TLALOC, de bandera mexicana, capturada en Ilo, el velero AUDACITER, de bandera británica, capturado en El Callao, la motonave CARLOTA, de bandera liberiana, intervenido en el puerto del Callao, entre otros.

Asimismo, se efectúa el seguimiento de naves pesqueras, recreativas u otras, con navegaciones irregulares, los cuales presuntamente se utilizan para el traslado de droga. Cabe indicar que el Centro de Información Marítima no depende orgánicamente de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, sino actúa como un brazo de la Dirección de Inteligencia Naval.

Los organismos con los que se cruza información, para determinar alguna irregularidad son el Ministerio de la Producción, Ministerio Público, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, Unidad de Inteligencia Financiera del Perú, SUNAT, Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (OSINERGMIN), DEVIDA, DINANDRO, e instituciones extranjeras como la DEA (Drug Enforcement Administration del Departamento de Justicia de los Estados Unidos), el USSOUTHCOM (Comando Sur de los Estados Unidos), sin embargo, con excepción de la DINANDRO, el intercambio de información no es muy fluido, por lo que se podría establecer canales de comunicación.

4. ¿Cuáles considera Ud. que son los factores más importantes a tener en cuenta por la DICAPI, para la ejecución de acciones contra el tráfico ilícito de drogas?

La información que se recibe del movimiento de naves es a través del SIMTRAC, por lo que las embarcaciones que no cuentan con este sistema no pueden ser monitoreadas, y son las usadas para el traslado de droga desde las caletas hacia las naves mercantes, quienes la trasladarán hacia distintas partes del planeta, asimismo se recibe información desde los esporádicos patrullajes que se efectúan las unidades guardacostas y unidades de la Marina de Guerra asignados temporalmente a la Autoridad Marítima Nacional, por lo que el factor más importante es la enorme brecha entre la información con la que se cuenta y el control total de las actividades que se desarrollan en el Dominio Marítimo peruano, ya que la función de la Autoridad Marítima Nacional es la de proporcionar información a los organismos encargados de efectuar directamente a la investigación y los operativos contra el tráfico ilícito de drogas.

5. ¿Se pueden lograr mejores resultados en base a la colaboración con otras entidades afines?

Por supuesto, como se comentó anteriormente, para combatir el tráfico ilícito de drogas a través del medio marítimo lo más importante es la información, ya que las modalidades utilizados por las organizaciones criminales son muy dinámicas y se adaptan rápidamente conforme a las condiciones actuales en el país y en el mundo, por lo que la colaboración con las entidades afines influiría positivamente en el actuar contra estos actos criminales.

6. ¿Considera Ud. que la DICAPI dispone las capacidades para actuar en favor de la Seguridad y Defensa nacional ante amenazas que la puedan afectar en el ámbito marítimo?

La Autoridad Marítima Nacional tiene por función la administración de áreas acuáticas, las operaciones que realizan y los servicios que prestan o reciben en el medio acuático las naves, artefactos navales, instalaciones acuáticas y embarcaciones en general, con el fin de velar por la protección y seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables; la protección del medio ambiente acuático y la represión de las actividades ilícitas dentro del ámbito de su jurisdicción y competencia, y para el cumplimiento de ello cuenta con dependencias, unidades y personal capacitado; el equipamiento militar de sus unidades es defensivo y no

ofensivo, sin embargo el Ministerio de Defensa los considera como parte del planeamiento estratégico para la Defensa Nacional, concentrando su misión en el patrullaje de las fronteras y la vigilancia de las actividades que se desarrollan en el Dominio Marítimo a fin no representen una amenaza a la independencia, soberanía, integridad territorial y orden constitucional de la República.

La Autoridad Marítima Nacional carece de capacidad de patrullajes prolongados en el Dominio Marítimo más allá de las 100 millas de distancia de costa, sus unidades existentes, como patrulleras marítimas y patrulleras de costa, no cuentan con esa capacidad, los patrullajes aéreos que efectúan las unidades de aviación naval asignados a la Autoridad Marítima Nacional son muy esporádicos y en su mayoría son misiones de búsqueda y rescate.

7. ¿Considera significativo el aporte del accionar de la DICAPI a la Seguridad y Defensa nacional en el ámbito marítimo?

Definitivamente, la presencia de unidades guardacostas en las fronteras marítimas del norte y el sur es significativo, no solo porque reprime que naves pesqueras de los países vecinos ingresen a nuestro mar a extraer ilegalmente los recursos hidrobiológicos, sino que representan la presencia de Estado en las zonas de frontera, evitando los asaltos a naves de bandera nacional como ocurre en el norte del país, así como el desarrollo de otros ilícitos, incluido el tráfico ilícito de drogas.

Asimismo, con sistemas como el SIMTRAC y otros medios de seguimiento se efectúa una vigilancia de las actividades realizadas en el Dominio Marítimo, a fin no atenten con los intereses nacionales.

8. ¿Considera que la interacción de la PNP con la DICAPI optimizaría o pondría en riesgo una misión contra el tráfico ilícito de drogas en el ámbito marítimo?

La entidad misionada para efectuar acciones para prevenir, investigar y combatir el tráfico ilícito de droga es la Policía Nacional a través de sus órganos especializados, por lo que la interacción con esta entidad es necesaria, no puede la DICAPI efectuar operativos puntuales contra el tráfico ilícito de drogas; por no tener la competencia y por no tener personal ni equipos especializados para este tipo de intervenciones.

9. ¿Opina Ud. que el alto volumen de producción del narcotráfico que tiene como ruta de salida el ámbito marítimo, afectan los intereses marítimos del país?

Uno de los intereses marítimos es el comercio marítimo (que incluye la marina mercante, puertos, cabotaje, aduanas, agencias marítimas, corredores logísticos, etc), el narcotráfico le otorga una mala imagen al país, por cuanto todos los barcos que necesiten recalar en el país, al llegar a otro puerto son objeto de inspecciones minuciosas por la sospecha de estar transportando ilícitamente drogas, a los cuales inclusive les sueldan al casco compartimentos donde colocan la droga, es por ello que se ha reducido el número de líneas mercantes serias que consideren a los puertos peruanos como puertos de destino.

Para las operaciones contra el tráfico ilícito de drogas se destinan los recursos de diversas entidades del Estado, los cuales deberían estar destinados al mejoramiento de los servicios a la ciudadanía, sin embargo, producen un estancamiento de las entidades, quienes no pueden optar por mejorar sus sistemas y equipos, ya que sus presupuestos son limitados.

10. Cree Ud. ¿Que la DICAPI contribuye al logro de los intereses marítimos del Perú?

La DICAPI, dentro del marco de la regulación que define sus competencias, contribuyen al logro de sus intereses marítimos de diversas maneras:

En el desarrollo del comercio marítimo, actividad creadora de fuentes de trabajo, desarrollo y riqueza, contribuye en el control de la construcción de naves, desde la aprobación de sus planos hasta su inmatriculación, manteniendo un control permanente de las condiciones de navegabilidad, seguridad y protección de la tripulación y protección del medio ambiente, asimismo se encarga que el personal que dota estas naves tenga las competencias adecuadas, por lo que se encarga del funcionamiento de los centros de instrucción, establecimiento de la malla curricular y titulación de la gente de mar, que incluye una capacitación permanente. La DICAPI también se encarga de la seguridad durante la navegación, fortaleciendo medidas de vigilancia y control como Estado Rector de Puerto para el cumplimiento de las normas de gestión de seguridad, para lo cual también cuenta con sistemas eficientes y eficaces de obtención, procesamiento y distribución de la información de naves en el mar, ríos y lagos navegables.

Para el desarrollo continuo del comercio marítimo la Autoridad Marítima Nacional registra y supervisa las empresas relacionadas con las actividades acuáticas, tales como: astilleros, varaderos, diques, empresa de trabajos submarinos, fabricación y venta de equipos de seguridad, guardianía a bordo, entre otros.

De la misma manera, en la extracción de recursos renovables, la Autoridad Marítima Nacional, se encarga de las naves, la titulación del personal y las empresas afines, asimismo controla que se cumplan las disposiciones establecidas por el sector competente.

Otro de los intereses del país es la actividad turística, el cual está teniendo cada vez más auge en el medio marítimo, tales como la navegación recreativa, paseos turísticos, actividades recreativas como natación con tortugas marinas, entre otros, para lo cual la DICAPI a través de sus unidades y personal, verifica que se desarrollen en forma segura.

La DICAPI, a través de su servicio de búsqueda y rescate, mantiene un sistema eficaz, para evitar la pérdida de vidas humanas en el desarrollo de actividades acuáticas. Asimismo, la DICAPI fomenta la conciencia medioambiental, sensibilización, la responsabilidad social mediante la mejora de una política ambiental sostenible que reduzca al mínimo los efectos negativos del transporte marítimo, así como la implantación eficaz y uniforme de las normas nacionales e internacionales en materia de prevención de la contaminación ocasionada por los buques y otras formas de contaminación de las aguas.

11. ¿Cree Ud. que existe una estrategia nacional concertada para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas, que incluya el ámbito marítimo?

Si, existe la Estrategia Nacional de Lucha contra las Drogas 2017-2021, promovida por DEVIDA, en la cual se detallan las rutas y modalidades de tráfico ilícito de drogas, que incluye las rutas marítimas, así como las medidas de control destinadas a frenar esta actividad.

Esta estrategia en su objetivo 2 establece la reducción de la oferta de la droga: reducir la producción y tráfico ilícito de drogas, así como sus delitos conexos, el cual tiene como uno de los indicadores la incautación de cocaína, el cual está a cargo de la DIREJANDRO.

12. En relación a la estrategia de lucha contra el narcotráfico de DEVIDA, ¿Considera Ud., que la DICAPI puede apoyar activamente la estrategia con los recursos y medios que dispone?

Efectivamente, la DICAPI cuenta con capitanías de puerto en los puertos principales, puestos de capitanía en las caletas, unidades guardacostas de larga y corta autonomía, sistemas de control de tráfico, personal capacitado para intervenciones, sin embargo, no cuenta con las facultades para operaciones directas contra el tráfico ilícito de drogas, asimismo le faltaría capacitación al personal y asignación de equipos e insumos especiales.

13. ¿Considera que existe interoperabilidad entre el Ministerio Público y la DICAPI para las acciones contra el narcotráfico en el ámbito marítimo?

Cuando se ha apreciado indicios de tráfico ilícito de drogas durante las labores de policía marítima o durante el monitoreo de la navegación de embarcaciones, se ha puesto el hecho de conocimiento del Ministerio Público y la Policía Nacional, tal como lo señala la norma, los cuales han acudido en todos los casos; sin embargo, no existe un protocolo de interoperabilidad con estas instituciones, como si existe entre el Ministerio Público y la Policía Nacional.

14. ¿Cree Ud. que las estrategias para el control del narcotráfico en el ámbito marítimo son las más adecuadas?

La Estrategia Nacional de Lucha contra las Drogas 2017-2021, se basa en tres objetivos intermedios:

- Desarrollo alternativo integral sostenible: Reducir la dependencia económica del cultivo de coca de la población de las zonas de influencia cocalera, incorporándola al desarrollo alternativo
- Reducción de la oferta de drogas; Reducción de la producción y tráfico ilícito de drogas, así como sus delitos conexos. Desarticular, judicializar y penalizar a las asociaciones del crimen organizado.
- Reducción de la Demanda: Disminuir el consumo de drogas mediante acciones preventivas – articulando los tres niveles de gobierno – que favorezca el desarrollo personal y genere espacios protectores en la familia, escuela y la comunidad. Fortalecer programas de prevención del consumo de drogas y atención a personas consumidoras y dependientes de drogas legales e ilegales.

De lo cual se puede apreciar que se tiene identificado cuales son los ejes por los cuales debe ir dirigido las acciones contra el tráfico ilícito de drogas, sin

embargo esta ilícita actividad de muy rentable para quienes la desarrollan, por lo que las acciones deben ser más agresivas, principalmente en las zonas productoras, basados en la teoría de que si no hay producto que traficar, no existirá el tráfico en sí; las enormes cantidades que se exportan de cocaína son un indicador negativo de las acciones para la erradicación de los cultivos de marihuana.

15. ¿Considera Ud. ¿Que la privatización del puerto del Callao afecta el accionar de la DICAPI en el control de ilícitos como el narco tráfico en el ámbito marítimo?

Son dos cosas distintas, la administración de los puertos es jurisdicción de la Autoridad Portuaria Nacional, quien tiene competencia sobre los terminales portuarios, la privatización de los puertos no afecta a las operaciones contra el tráfico ilícito de drogas, por cuanto el organismo competente actúa de la mano con la Fiscalía Antidrogas, quien puede disponer el ingreso a las instalaciones portuarias, así se consideren como propiedad privada.

El accionar de la DICAPI en el control de ilícitos como el narcotráfico se desarrolla durante la navegación, manteniendo un monitoreo de las naves, asimismo en puerto se puede efectuar a las naves una inspección como Estado Rector del Puerto, el cual se desarrolla inclusive cuando las naves se encuentren amarrados a terminales portuarios, por lo que la privatización del Terminal Portuario del Callao no afecta el accionar de la DICAPI.

16. ¿Cree Ud. que las políticas planteadas por el Estado en la lucha contra del narcotráfico son apropiadas para el país?

Las políticas de Estado, esas que son perpetuas (distintas a las Políticas de Gobierno las cuales tiene tiempo de vigencia durante el gobierno de turno), están destinadas a erradicar la producción, tráfico y consumo de drogas en el país, sin embargo la voluntad política tiene que ser mayor al capital que mueven los narcotraficantes, por lo que se requiere una acción decidida que combata este ilícito desde todos los frentes existente, y estar preparado también para la magnitud en la capacidad de respuesta de los narcotraficantes.

17. ¿Cree Ud. que existe una adecuada capacidad de control de la DICAPI en la lucha contra el narcotráfico en el ámbito marítimo?

Como se comentó anteriormente, la DICAPI cuenta con unidades, personal capacitado y sistemas para el control y monitoreo de las naves, con los que efectúa un control parcial del área de responsabilidad. Para efectuar un control total se tendría que habilitar de unidades tipo Patrulleras Oceánicas, así como de aeronaves de ala fija y ala rotatoria, con un programa sostenible de mantenimiento y combustible necesario para la cobertura del extenso Dominio Marítimo peruano, equivalente a 2'230,166.25 millas náuticas cuadradas, donde se realiza una diversidad de actividades como comercio marítimo, pesca, turismo, recreativos, extracción de petróleo, investigación, entre otros.

18. ¿Considera Ud. que existe una normatividad efectiva para el control del narcotráfico marítimo?

No, por cuanto los elementos operativos de la Autoridad Marítima Nacional no tienen la facultad de efectuar operaciones contra el tráfico ilícito de drogas y las unidades de la Policía Nacional que tienen la facultad de operación contra el tráfico ilícito de drogas no tienen capacidad de acción en el medio marítimo, mientras perdure ese divorcio entre instituciones, los narcotraficantes hacen del medio marino su mejor vía de tránsito.

19. ¿Cómo se podría mejorar la gestión de DICAPI dentro de las políticas del Estado en la lucha contra el narcotráfico?

Para efectivizar el accionar de la Autoridad Marítima Nacional se debería facultarla para operar prevenir, investigar y combatir el tráfico ilícito de drogas, para lo cual deberá modificar el Decreto Legislativo N° 824, el Decreto Legislativo N° 1147 y normas complementarias, iniciar con una capacitación del personal, implementar de equipos e insumos para lo combate contra las drogas, la capacitación del personal, trasladar el Centro de Información Marítima a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, asignar mayores presupuestos, que permita efectuar una cobertura total del Dominio Marítimo.

20. ¿Considera Ud., que la Normatividad Internacional, garantiza las condiciones para que la DICAPI pueda accionar en coordinación con otros estados en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas en el ámbito marítimo?

En los operativos de control de tráfico acuático ejecutados por la Autoridad Marítima Nacional en conjunto con entidades internacionales como la DEA (Drug Enforcement Administration del Departamento de Justicia de los Estados Unidos) y el USSOUTHCOM (Comando Sur de los Estados

Unidos) ha tenido resultados positivos, por lo que la coordinación con otros estados no sería ningún inconveniente, si la DICAPI ejecutara operaciones directas contra el tráfico ilícito de drogas.

21. ¿Considera Ud., que el Centro de Información Marítima presenta algún tipo de problemática para el apoyo con inteligencia contra ilícitos (Tráfico ilícito de drogas en el ámbito marítimo)?

Como se indicó anteriormente el Centro de Información Marítima (CIM) procesa la información proveniente de los sistemas con los que cuenta la Autoridad Marítima Nacional y acciones de patrullaje efectuados por los elementos de la Autoridad Marítima Nacional y aquellas unidades asignados a ella, reuniendo detalles en la navegación de los buques no regulares, que podría significar que se encuentren efectuando tráfico ilícito de drogas; sin embargo, de acuerdo al Decreto Legislativo N° 1141, Ley de Sistema de Inteligencia Nacional – SINA, el CIM como órgano de la Dirección de Inteligencia Naval y éste a su vez como órgano de inteligencia del Sector Defensa, debería producir solo inteligencia militar, cuyo objetivo es el conocimiento sobre las capacidades y vulnerabilidades del poder y potencial militar de los actores de interés para garantizar la independencia, soberanía, integridad territorial y orden constitucional de la República, no encontrándose en este rubro la información referida al tráfico ilícito de drogas, la cual es considerada inteligencia policial, que solo puede ser generada por órganos del Ministerio del Interior.

22. ¿Considera Ud., que el Centro de Información Marítima trabaja en forma articulada con la DINI?

La Dirección Nacional de Inteligencia – DINI como ente rector del Sistema de Inteligencia Nacional, tiene subordinados a los órganos de inteligencia de los sectores relaciones exteriores, defensa e interior, que incluye al Centro de Información Marítima; la información es compartida con la DINANDRO y que ha servido para efectuar operativos exitosos en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas.

¡MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACION!

- I. **TITULO:** Guía de entrevista sobre Recursos de la autoridad marítima nacional contra el tráfico ilícito de drogas por medio marítimo en el puerto del Callao.
- II. **OBJETIVO:** Conocer la problemática existente respecto a la participación de la Autoridad Marítima Nacional, contra el narcotráfico en el ámbito marítimo.
- III. LUGAR: Callao FECHA 16 de octubre del 2020 HORA DE INICIO 1030 horas HORA DE FINALIZACION
- IV. **DATOS GENERALES**
NOMBRE DEL ENTREVISTADO Eduardo Carlos Seminario Torres Silva
PROFESION U OCUPACION Capitán de Corbeta de la Marina de Guerra del Perú EDAD 34
INSTITUCION DONDE LABORA: Marina de Guerra del Perú – Jefe del Centro de Información Marítima
- V. NOMBRE DEL (LOS) ENTREVISTADOR (ES)
José Antonio Champa Sánchez
- VI. **PREGUNTAS DE LA ENTREVISTA**

1. ¿Qué comentarios podría hacer sobre el marco jurídico nacional e internacional que regula la realización de acciones contra ilícitos en particular sobre el tráfico ilícito de drogas en el ámbito marítimo por parte de la DICAPI?

Bajo el decreto ley 1147 el Artículo 12 refiere que “La dirección general de Capitanías y Guardacostas ejerce labores de policía marítima, fluvial y lacustre, así como **reprimir las actividades ilícitas** en el medio acuático...” Así también el Artículo 6.3 indica que “... las unidades guardacostas realizan funciones de policía marítima, fluvial o lacustre, protección acuática, búsqueda y rescate, salvamento, prevención y mitigación de la contaminación, seguridad de la vida humana, preservación de recursos naturales, **así como la represión de actividades ilícitas**, en el ámbito de su competencia, dentro del medio acuático.”

Finalmente el artículo 28.1 manifiesta lo siguiente “La Autoridad Marítima Nacional para que en su ámbito de competencia, pueda intervenir, inmovilizar y conducir a puerto naves, artefactos navales y personas a **fin de evitar la perpetración y/o continuación de actividades ilícitas**, tales

como tráfico ilícito de drogas, precursores químicos controlados, trata y tráfico de personas, de armas, entre otros, de conformidad a la normativa nacional, instrumentos internacionales de los que el Perú es parte y demás normas de derecho internacional sobre la materia que puedan ser de aplicación al estado peruano.”

2. ¿Considera Ud., que los recursos logísticos y medios que posee actualmente la DICAPI le permiten actuar eficientemente contra ilícitos como el tráfico ilícito de drogas en el dominio marítimo?

DICAPI cuenta con los medios para actuar eficientemente con los ilícitos como el TID, logísticamente no, debido a que las unidades guardacostas con las que cuenta DICAPI tienen el presupuesto necesario asignado para combustible y mantenimiento con lo cual se podría realizar mayores patrullajes marítimos, y poder ejercer un mejor control contra el TID.

3. ¿Considera Ud., que la normatividad de la DICAPI, permite ejecutar convenios de cooperación con las diferentes Agencias de Inteligencia del estado peruano? ¿Qué recomendaciones propondría para superar estas barreras?

Dicapi mantiene convenios de intercambio de información con Sunat Aduanas y Diviport de la PNP, en cuanto a naves y contenedores que podrían estar contaminadas, en cambio los convenios de cooperación con Agencias de Inteligencia se realizan a través de la Dirección de Inteligencia de la Marina, órgano rector de Inteligencia a nivel Institucional.

4. ¿Cuáles considera Ud. que son los factores más importantes a tener en cuenta por la DICAPI, para la ejecución de acciones contra el tráfico ilícito de drogas?

Legalidad de las Operaciones de interdicción

Uso de la Fuerza

Rapidez en la ejecución para no perder el factor sorpresa

5. ¿Se pueden lograr mejores resultados en base a la colaboración con otras entidades afines?

Se viene desarrollando colaboración con otras entidades afines, lo cual está empezando a generar resultados para el corto plazo en el que se viene trabajando de esta manera.

6. ¿Considera Ud. que la DICAPI dispone las capacidades para actuar en favor de la Seguridad y Defensa nacional ante amenazas que la puedan afectar en el ámbito marítimo?

Las capacidades las tiene Dirección General de Capitanías y Guardacostas, pero estas capacidades necesitan el respaldo logístico para poder ser llevadas con normalidad.

7. ¿Considera significativo el aporte del accionar de la DICAPI a la Seguridad y Defensa nacional en el ámbito marítimo?

Sí, porque Dirección General de Capitanías y Guardacostas tiene el control en el ámbito marítimo a lo largo de la Costa Nacional, con diferentes Capitanías de Puerto y Patrulleras Costeras y Marítimas desplegadas en el Mar de Grau

8. ¿Considera que la interacción de la PNP con la DICAPI optimizaría o pondría en riesgo una misión contra el tráfico ilícito de drogas en el ámbito marítimo?

Se viene desarrollando la interacción con la PNP, pero se podría mejorar. De igual manera, siempre existe el riesgo en las operaciones contra el TID, debido al hecho de intervenir mayor cantidad de personas, podría generarse fuga de información por parte de alguno de los implicados y pondría en riesgo cualquier operación.

9. ¿Opina Ud. que el alto volumen de producción del narcotráfico que tiene como ruta de salida el ámbito marítimo, afectan los intereses marítimos del país?

Si, el TID afecta de manera directa e indirecta todas las áreas en las que se ve involucrada en todo el proceso que esto conlleva.

10. Cree Ud. ¿Que la DICAPI contribuye al logro de los intereses marítimos del Perú?

Si, ejerciendo soberanía y luchando contra los ilícitos que se puedan originar en el mar de Grau.

11. ¿Cree Ud. que existe una estrategia nacional concertada para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas, que incluya el ámbito marítimo?

No, el órgano rector de la lucha contra el TID a Nivel Nacional es la Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas (DEVIDA), el cual en el año 2019 y 2020, no asignó presupuesto a DICAPI para la Lucha contra el TID en el ámbito marítimo.

12. En relación a la estrategia de lucha contra el narcotráfico de DEVIDA, ¿Considera Ud., que la DICAPI puede apoyar activamente la estrategia con los recursos y medios que dispone?

La estrategia de lucha contra el TID dada por DEVIDA considera el control y erradicación de cultivos de hoja de coca, no considera la lucha contra el TID en el ámbito marítimo.

Si ésta fuera considerada, DICAPI si podría apoyar activamente con recursos y medios que sean asignados.

13. ¿Considera que existe interoperabilidad entre el Ministerio Público y la DICAPI para las acciones contra el narcotráfico en el ámbito marítimo?

Existe y de manera sostenida al mantener vínculos con representantes del Ministerio Público de manera seguida y sólida.

14. ¿Cree Ud. que las estrategias para el control del narcotráfico en el ámbito marítimo son las más adecuadas?

Si, basándonos en los medios logísticos asignados.

15. ¿Considera Ud. ¿Que la privatización del puerto del Callao afecta el accionar de la DICAPI en el control de ilícitos como el narco tráfico en el ámbito marítimo?

No debería afectar.

16. ¿Cree Ud. que las políticas planteadas por el Estado en la lucha contra del narcotráfico son apropiadas para el país?

Respuesta a la pregunta número 11

17. ¿Cree Ud. que existe una adecuada capacidad de control de la DICAPI en la lucha contra el narcotráfico en el ámbito marítimo?

Sí, pero se podría mejorar siempre. Depende muchas veces de los fondos asignados para la inteligencia y operatividad para la lucha contra el TID

18. ¿Considera Ud. que existe una normatividad efectiva para el control del narcotráfico marítimo?

En mi opinión sí. Respuesta de la pregunta 1.

19. ¿Cómo se podría mejorar la gestión de DICAPI dentro de las políticas del Estado en la lucha contra el narcotráfico?

Con la asignación de recursos necesarios para poder realizar inteligencia táctica, operacional y predictiva en favor de la Lucha contra el TID, así como la asignación de recursos para la operatividad, alistamiento y mantenimiento de las unidades guardacostas que luchan contra el TID

20. ¿Considera Ud., que la Normatividad Internacional, garantiza las condiciones para que la DICAPI pueda accionar en coordinación con otros estados en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas en el ámbito marítimo?

Sí, pero con cada Estado la coordinación es distinta, y eso genera en muchos casos burocracia que afectan la premura de operaciones y se pierde el principio de oportunidad y factor sorpresa en estas.

21. ¿Considera Ud., que el Centro de Información Marítima presenta algún tipo de problemática para el apoyo con inteligencia contra ilícitos (Tráfico ilícito de drogas en el ámbito marítimo)?

22. ¿Considera Ud., que el Centro de Información Marítima trabaja en forma articulada con la DINI?

El CIM trabaja bajo los parámetros establecidos en la ley de Inteligencia Nacional que es la 1141, en donde el PIN (Plan de Inteligencia Nacional) en el cual la DINI como órgano Rector de la Inteligencia Nacional, enlista y prioriza las amenazas a la Seguridad Nacional, dentro de las cuales figura en los ítems 4 y 5 tráfico ilícito de drogas (TID) y delitos conexos y la afectación al medio ambiente y el desarrollo sostenible, respectivamente.

En cuanto a trabajar de forma articulada, no se podría realizar debido a que la DINI trabaja Inteligencia a Nivel Estratégico todas las amenazas al Estado y posibles nuevas amenazas, y el CIM a nivel táctico operacional sobre algunas de las amenazas al Estado.

¡MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACION!

- I. **TITULO:** Guía de entrevista sobre Recursos de la autoridad marítima nacional contra el tráfico ilícito de drogas por medio marítimo en el puerto del Callao.
- II. **OBJETIVO:** Conocer la problemática existente respecto a la participación de la Autoridad Marítima Nacional, contra el narcotráfico en el ámbito marítimo.
- III. LUGAR: Callao FECHA 26 octubre HORA DE INICIO 1600 HORA DE FINALIZACION 2000

IV. **DATOS GENERALES**

NOMBRE DEL ENTREVISTADO José NAVARRO Palacios
PROFESION U OCUPACION Oficial de Marina EDAD 46
INSTITUCION DONDE LABORA Comandancia de Operaciones
Guardacostas

- V. NOMBRE DEL (LOS) ENTREVISTADOR (ES)
José Antonio Champa Sánchez

VI. **PREGUNTAS DE LA ENTREVISTA**

1. ¿Qué comentarios podría hacer sobre el marco jurídico nacional e internacional que regula la realización de acciones contra ilícitos en particular sobre el tráfico ilícito de drogas en el ámbito marítimo por parte de la DICAPI?

Me voy a referir al ámbito en donde me desempeño, en el cual se ha conferido a la Autoridad Marítima Nacional a través del DL 1147 y su reglamento, la atribución para que pueda realizar en el ámbito de su competencia, la represión de los distintos ilícitos que se puedan llevar a cabo, entre ellos el tráfico ilícito de drogas. Además el Estado Peruano como miembro de las Organización Marítima Internacional forma parte y adopta las recomendaciones en acciones contra ilícitos, asimismo la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópica de 1988, permite al Perú realizar las acciones para evitar el tráfico ilícito por mar y la intervención a naves extranjeras.

2. ¿Considera Ud., que los recursos logísticos y medios que posee actualmente la DICAPI le permiten actuar eficientemente contra ilícitos como el tráfico ilícito de drogas en el dominio marítimo?

Considero que los medios con los que se cuenta, son importantes para el control de las actividades acuáticas, pero hay que recalcar que nuestro mar cubre un gran espacio geográfico y si considero necesario contar con más unidades de superficie y aéreas que puedan mejorar las capacidades actuales.

3. ¿Considera Ud., que la normatividad de la DICAPI, permite ejecutar convenios de cooperación con las diferentes Agencias de Inteligencia del estado peruano? ¿Qué recomendaciones propondría para superar estas barreras?

Las relaciones de inteligencia que tiene DICAPI está dada directamente con DINTEMAR y esta a su vez con las otras agencias. No considero que deba existir una relación directa en el manejo de la información entre DICAPI y otra agencia de inteligencia que no sea la de la institución.

4. ¿Cuáles considera Ud. que son los factores más importantes a tener en cuenta por la DICAPI, para la ejecución de acciones contra el tráfico ilícito de drogas?

Considero dos acciones importantes:

- El patrullaje permanente, así como el control de las actividades acuáticas en todo el ámbito marítimo.
- Las operaciones de inteligencia que realiza DINTEMAR y que son coordinadas y las operaciones realizadas con los medios con los que cuenta DICAPI.
- Conocimiento de las rutas marítimas empleadas para el transporte de la droga al exterior como Centroamérica – México, Europa, Chile, Australia (Oceanía), Brasil.

5. ¿Se pueden lograr mejores resultados en base a la colaboración con otras entidades afines?

Si es posible, pero básicamente a través del intercambio en los canales adecuados de información de inteligencia, con otras instituciones nacionales o internacionales.

6. ¿Considera Ud. que la DICAPI dispone las capacidades para actuar en favor de la Seguridad y Defensa nacional ante amenazas que la puedan afectar en el ámbito marítimo?

La seguridad como bien público que el Estado provee, también es un derecho de las personas, en ese sentido DICAPI a través de sus unidades operativas, garantiza la seguridad interna y externa dentro de las competencias que le confiere la ley, siendo la seguridad nacional un servicio público en donde deben intervenir todas las instituciones públicas y la sociedad en su conjunto y se garantice la soberanía, independencia e integridad territorial y a las personas de distintas amenazas internas y externas y de distinto tipo como terrorismo, drogas otros ilícitos o ambientales, pobreza o como lo estamos viviendo ahora luchando contra una pandemia.

DICAPI también participa en la defensa nacional, realizando acciones que garantizan nuestra soberanía, independencia e integridad, así como nuestros intereses nacionales.

Las amenazas que pudieran afectar el ámbito marítimo pueden ser el terrorismo, los distintos ilícitos que se pueden realizar en el como el tráfico de drogas, armas, personas, explotación de nuestros recursos marinos.

7. ¿Considera significativo el aporte del accionar de la DICAPI a la Seguridad y Defensa Nacional en el ámbito marítimo?

Si, ya que, a través del cumplimiento permanente de sus funciones, garantizan la ejecución de la política de seguridad y defensa nacional en el ámbito de su competencia, contra las amenazas que afecten el correcto funcionamiento del Estado y mantener de esta forma una condición libre de esta amenaza.

8. ¿Considera que la interacción de la PNP con la DICAPI optimizaría o pondría en riesgo una misión contra el tráfico ilícito de drogas en el ámbito marítimo?

Cada uno tiene sus funciones y responsabilidades en el ámbito de sus competencias y en el mar es la Autoridad Marítima la encargada de la represión de los ilícitos y para ello cuenta con personal y medios, su participación con la PNP se podría dar en operaciones programadas y con presencia también del representante del Ministerio Público.

9. ¿Opina Ud. que el alto volumen de producción del narcotráfico que tiene como ruta de salida el ámbito marítimo, afectan los intereses marítimos del país?

El medio marítimo es adecuado para esta actividad por su gran extensión, siendo complicado identificar a las naves acondicionadas para esta actividad, (tipo go fast, sumergibles, semisumergibles, entre otros), por otro lado, las naves mercantes se convierten en el transporte ideal por cuanto pueden recalar en varios puertos, transportando su ilegal carga, afectando los intereses marítimos portuarios.

Siendo los intereses marítimos el conjunto de medios con los que dispone el Estado para lograr los objetivos nacionales relacionados al ámbito marítimo, es difícil considerar que el TID afecte nuestros intereses en el mar, sus riquezas naturales o la forma en la que lo empleamos.

10. Cree Ud. ¿Que la DICAPI contribuye al logro de los intereses marítimos del Perú?

Si, ya que los intereses marítimos como parte de los intereses nacionales, enmarcan a aquellos recursos y las actividades relacionadas al uso y explotación del mar, tales como el comercio por vía marítima, los recursos naturales, la industria y construcciones navales, son actividades en donde la Autoridad Marítima participa directamente y están en el ámbito de su competencia.

11. ¿Cree Ud. que existe una estrategia nacional concertada para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas, que incluya el ámbito marítimo?

La Estrategia Nacional de la Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas (DEVIDA) contempla a través de convenios con la Dirección General de Capitanías y Guardacostas la ejecución de Planes Operativos Anuales (POA) como parte del apoyo en la lucha contra el tráfico ilícito de droga en el área marítima, apoyo que debería ser permanente.

12. En relación a la estrategia de lucha contra el narcotráfico de DEVIDA, ¿Considera Ud, que la DICAPI puede apoyar activamente la estrategia con los recursos y medios que dispone?

Si, ya que la estrategia es integral e involucra a todas las instituciones del Estado en donde DICAPI tiene una función resaltante en combatir este ilícito en el ámbito marítimo, básicamente en el eje de reducción de la oferta.

13. ¿Considera que existe interoperabilidad entre el Ministerio Público y la DICAPI para las acciones contra el narcotráfico en el ámbito marítimo?

Si, dentro de las funciones de DICAPI está la coordinación con el Ministerio Público y la Policía Nacional la adecuada ejecución de las acciones que requieran su participación, y en el caso del tráfico ilícito de drogas, luego de una intervención o durante la ejecución de un operativo es necesario la participación del representante del Ministerio Público para que realice las acciones de su competencia y continúe con el proceso legal correspondiente.

14. ¿Cree Ud. que las estrategias para el control del narcotráfico en el ámbito marítimo son las más adecuadas?

Si, estas se dan en forma permanente y coordinada, desde la parte operacional de control y vigilancia del espacio marítimo, así como de la información de inteligencia que se pueda recabar de los organismos especializados.

15. ¿Considera Ud. ¿Que la privatización del puerto del Callao afecta el accionar de la DICAPI en el control de ilícitos como el narco tráfico en el ámbito marítimo?

No afecta, el accionar de DICAPI, ya que, en coordinación con la Autoridad Portuaria Nacional y la División de la Policía Portuaria, se realizan inspecciones conjuntas en los muelles de las instalaciones portuarias, asimismo En el caso de la aplicación de las disposiciones del Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP), esta se realiza de acuerdo a la competencia de la Autoridad Marítima Nacional.

16. ¿Cree Ud. que las políticas planteadas por el Estado en la lucha contra del narcotráfico son apropiadas para el país?

Considero que las políticas en relación al tema son las adecuadas, porque están orientadas a fortalecer la lucha contra este ilícito, empleando los recursos y medios necesarios, así como promover normas que permitan apoyar a reprimir este ilícito considerado una amenaza a la seguridad nacional. Lo que se debe es desarrollar estrategias y planes que no solo abarque el apoyo a ciertos sectores de Estado para en algunos ejes como son el control de la demanda, ya que también en el campo del control de la oferta, la vigilancia y la interdicción de este ilícito constituye un aspecto importante a considerar.

17. ¿Cree Ud. que existe una adecuada capacidad de control de la DICAPI en la lucha contra el narcotráfico en el ámbito marítimo?

La función de DICAPI es la de reprimir las actividades ilícitas en el ámbito marítimo, para eso cuenta con distintos tipos de medios como las patrulleras de costa o las patrulleras marítimas, el control que se da esta limitado por la cantidad de unidades y el sostenimiento logístico de los mismos considerando el tamaño de la costa peruana, así como el gran espacio geográfico que representa el Dominio Marítimo que se debe vigilar y controlar.

18. ¿Considera Ud. que existe una normatividad efectiva para el control del narcotráfico marítimo?

Si, existen los lineamientos y la normatividad que especifica las funciones de las entidades del Estado relacionadas a la represión de ilícitos en el ámbito marítimo, ya sea durante la travesía de las embarcaciones o durante su permanencia en puerto.

19. ¿Cómo se podría mejorar la gestión de DICAPI dentro de las políticas del Estado en la lucha contra el narcotráfico?

El tráfico ilícito de drogas es considerado una de las principales amenazas que afectan a la seguridad nacional, y está considerado dentro de las políticas de Estado, como en la Política de Seguridad y Defensa Nacional.

20. ¿Considera Ud., que la Normatividad Internacional, garantiza las condiciones para que la DICAPI pueda accionar en coordinación con otros estados en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas en el ámbito marítimo?

DICAPI, participa a través de la Dirección de Control de Drogas del Ministerio de Relaciones Exteriores en las reuniones mixtas con representantes de las instituciones nacionales que intervienen en el control y represión del TID y los representantes de distintos países de la región que tienen la misma problemática, estableciendo objetivos y compromisos comunes para luchar contra este ilícito.

21. ¿Considera Ud., que el Centro de Información Marítima presenta algún tipo de problemática para el apoyo con inteligencia contra ilícitos (Tráfico ilícito de drogas en el ámbito marítimo)?

No, ellos tienen sus propios procedimientos y formas de manejar la información de los ilícitos que se llevan a cabo en el ámbito marítimo.

22. ¿Considera Ud., que el Centro de Información Marítima trabaja en forma articulada con la DINI?

No, tiene más relación con la DIRANDRO y directamente con DINTEMAR.

¡MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACION!

Anexo 3: Solicitud de Autorización de acceso al campo

MINISTERIO DE DEFENSA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS	
RECEBIDO	
Fecha:	12 AGO. 2020
Hora:	13.09
Grado/Institución:	

San Miguel, 12 de agosto del 2020

Señor Vicealmirante
Ricardo Menéndez Calle
Director General de la Dirección de Capitanías y Guardacostas
Av. Constitución S/N – Plaza Grau del Callao

Tengo el agrado de dirigir a Ud. con el fin de solicitarle en mi calidad de egresado de la Maestría de Desarrollo y Defensa Nacional del Centro de Altos Estudios Nacionales, tenga a bien concederme la autorización para recabar información de su entidad en razón que el suscrito viene realizando un proyecto de Tesis titulado "El Fortalecimiento de la Autoridad Marítima en la lucha contra los delitos de tráfico ilícito de drogas en el medio acuático en el Puerto del Callao del año 2019", así como absolver algunas interrogantes que me permitan profundizar algunos puntos que son materia de mi investigación.

Al respecto y con el ánimo de no interrumpir ni distraer la atención innecesariamente de sus funcionarios me permito realizar las siguientes interrogantes:

1. ¿Qué área o departamento de la Autoridad Marítima se encuentra a cargo de estas operaciones vinculadas a la lucha contra el TID?
2. ¿Con qué dispositivos legales cuenta la Autoridad Marítima para el fortalecimiento en sus funciones?
3. ¿Con qué equipos tecnológicos cuenta la Autoridad Marítima para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas?
4. ¿Cuál es el procedimiento que realizan para sus intervenciones ante un caso flagrante de tráfico ilícito de drogas en el medio acuático?
5. ¿Cuenta la Autoridad con personal especializado y capacitado en delitos de tráfico ilícito de drogas?
6. ¿Cuántos casos de tráfico ilícitos de drogas han tenido durante el año pasado en el Puerto del Callao y cuantos a nivel nacional?
7. ¿Qué tipos o modalidades conocen que son utilizadas para realizar el tráfico ilícito de drogas en el medio acuático del Puerto del Callao?
8. ¿Qué debilidades tiene la Autoridad Marítima para lograr una efectiva acción en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas?

Aprovecho la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi mayor consideración y estima personal.

Atentamente,



José Antonio CHAMRA Sánchez
DNI 44843503

Anexo 4: Autorización para el levantamiento de información



PERÚ

Ministerio
de Defensa

Marina de Guerra
del Perú

Dirección General de
Capitanías y Guardacostas

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"AÑO DE LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y LA IMPUNIDAD"

Callao, 11 SEP 2020.

Oficio N° 0894 /51

Señor
Teniente Primero CJ.
José Antonio CHAMPA Sánchez
Ciudad.-

Asunto: Apoyo con información para fines de estudio

Tengo el agrado de dirigirme a Ud., para expresarle mi cordial saludo y a la vez referirme a su Carta de fecha 12 de agosto del 2020, mediante la cual solicita autorización para recabar información relacionado a la lucha contra el tráfico ilícito de drogas en el ámbito de competencia de la Autoridad Marítima Nacional, para fines de estudio.

Al respecto, se ha dispuesto que la Comandancia de Operaciones Guardacostas le brinde las facilidades del caso para recabar la información requerida, para lo cual deberá apersonarse y coordinar los detalles.

Hago propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi especial consideración y deferente estima



Atentamente,
Conyalmirante SGC
Werner MEIER VON SHIERENBECK Martínez

Director Ejecutivo de la Dirección
General de Capitanías y Guardacostas