

# **ESCUELA NACIONAL DE MARINA MERCANTE**

## **“ALMIRANTE MIGUEL GRAU”**

**Programa Académico de Marina Mercante**

**Especialidad de Puente**



### **ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA BUQUES MERCANTES EN EL PUERTO DEL CALLAO, 2021**

**TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE  
OFICIAL DE MARINA MERCANTE **MENCIÓN EN PUENTE****

**PRESENTADA POR:**

**GARCÍA DÍAZ, ALEXIS PATRICIO  
LÓPEZ CONTRERAS, ANDRÉS JESSÓN**

**CALLAO, PERÚ**

**2021**

ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA BUQUES  
MERCANTES EN EL PUERTO DEL CALLAO, 2021

## **DEDICATORIA**

Dedico esta tesis primero a Dios por bendecir e iluminar mi camino, a mis padres quienes siempre me apoyaron incondicionalmente en la parte moral y económica para poder llegar a ser un profesional, a mi hija por ser una de mis principales razones para salir adelante, a mis hermanos y demás familiares en general por el apoyo que siempre me brindaron día a día en el transcurso de cada año de mi carrera universitaria.

*García Díaz, Alexis Patricio.*

## **DEDICATORIA**

A Dios, por darme su bendición y por haber escuchado mis plegarias para afrontar las adversidades.

A mi hija Ayni, por haberme hecho madurar y por ser mi motor y motivo.

A mis padres, por haberse esforzado tanto en desarrollar mis habilidades cognitivas y por su amor incondicional.

A mis asesores por haberme brindado el conocimiento oportuno para el desarrollo de esta investigación.

*López Contreras, Andrés Jessón.*

## **AGRADECIMIENTO**

A nuestra alma mater la Escuela Nacional de Marina Mercante “Almirante Miguel Grau”, a nuestros asesores D. Carlos Borja García y Antonio Flores Herrera, y a todas las personas que colaboraron para realizar el presente trabajo de investigación.

## ÍNDICE

	<b>Pág.</b>
Portada.....	i
Título.....	ii
Dedicatoria.....	iii
Agradecimiento.....	v
ÍNDICE.....	vi
LISTA DE TABLAS.....	ix
LISTA DE FIGURAS.....	x
RESUMEN.....	xii
ABSTRACT.....	xiv
INTRODUCCIÓN.....	xvi

### **CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

1.1. Descripción de la realidad problemática.....	1
1.2. Formulación del problema.....	4
1.2.1. Problema general.....	4
1.2.2. Problemas específicos.....	4
1.3. Objetivos de la investigación.....	5
1.3.1. Objetivo general.....	5
1.3.2. Objetivos específicos.....	5
1.4. Justificación de la investigación.....	6
1.4.1. Justificación teórica.....	6
1.4.2. Justificación metodológica.....	7
1.4.3. Justificación práctica.....	8
1.5. Limitaciones de la investigación.....	8
1.6. Viabilidad de la investigación.....	9

## **CAPÍTULO II: MARCO REFERENCIAL**

2.1. Antecedentes de la investigación .....	10
2.2. Marco teórico.....	18
2.2.1. Robos a mano armada perpetrados contra los buques.....	18
2.2.2. Reseña histórica de la piratería marítima y los robos a mano armada perpetrados contra los buques.....	24
2.2.3. Informe sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques.....	29
2.2.4. Impacto de los robos a mano armada y piratería perpetrados contra los buques.....	36
2.2.5. Protección del buque frente a incidentes de piratería y robos a mano armada.....	40
2.2.6. El riesgo como un espacio tridimensional.....	41
2.2.7. Plan de protección del buque.....	42
2.3. Marco legal.....	46
2.3.1. Convemar.....	46
2.3.2. Convenio SUA.....	48
2.3.3. Convenio SOLAS.....	50
2.3.4. Código PBIP.....	51
2.3.5. Resolución A. 1025(26).....	57
2.3.6. Circular MSC.1/Circ.1408.....	58
2.3.7. Circular MSC.1/Circ.1406/Rev.1.....	59
2.3.8. Circular MSC.1/Circ.1405/Rev.1.....	60
2.3.9. Circular MSC.1/Circ.1390.....	61
2.3.10. Circular MSC.1/Circ.1334.....	62
2.3.11. Circular MSC.1/Circ.1333.....	64
2.3.12. Decreto Legislativo N° 1147.....	66
2.3.13. Código penal – Artículo 189.....	67

## **CAPÍTULO III: DISEÑO METODOLÓGICO**

3.1. Diseño de la Investigación.....	70
3.2. Muestra.....	74
3.3. Sistema de categorías.....	76
3.4. Técnicas para la recolección de datos.....	79
3.4.1 Técnica.....	79
3.4.2 Instrumento.....	79
3.5. Técnicas para el procesamiento y análisis de los datos.....	80
3.6. Rigor Cualitativo.....	81
3.7. Aspectos éticos.....	82

## **CAPÍTULO IV: RESULTADOS**

4.1. Analizar cuál es la situación respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.....	84
4.1.1. Identificar qué características relevantes se observan en los incidentes sobre robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.....	84
4.1.2. Conocer qué valoración se tiene sobre la capacidad de respuesta por	

parte de la Autoridad Marítima respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.....	134
4.1.3. Conocer qué repercusiones generan los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.....	162
4.1.4. Señalar qué mecanismos legales existen para la prevención y sanción de los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.....	180

## **CAPÍTULO V: DISCUSIÓN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

5.1. Discusión.....	197
5.2. Conclusiones.....	202
5.3. Recomendaciones.....	206

### **FUENTES DE INFORMACIÓN**

Referencias bibliográficas.....	208
Referencias electrónicas.....	210

### **ANEXOS**

Anexo 1. Matriz de consistencia.....	214
Anexo 2. Lista de términos y abreviaturas.....	216
Anexo 3. Guía de entrevista.....	219
Anexo 4. Validez de unidades de información documental y guía de entrevista.....	222
Anexo 5. Consentimiento informado aplicado antes de realizar entrevistas a la muestra de estudio compuesta por sujetos.....	257

## LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1: Muestra.....	75
Tabla 2: Matriz categorial.....	77
Tabla3: Definiciones conceptuales.....	78

## LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1: Piratería.....	19
Figura 2: Zonas marítimas establecidas por Convemar.....	20
Figura 3: Robos a mano armada.....	23
Figura 4: Reseña histórica de la piratería marítima.....	26
Figura 5: Principales rutas comerciales marítimas durante la antigüedad....	26
Figura 6: Ataques piratas contra buques en todo el mundo entre años 2010-2019.....	27
Figura 7: Análisis de reportes relacionados con piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes reportados en el año 2020.....	31
Figura 8: Estadísticas anuales de incidentes ocurridos desde el año de 1984 (Regional y Global).....	32
Figura 9: Navegando por aguas controladas por piratas somalíes.....	39
Figura 10: El espacio tridimensional del riesgo.....	41
Figura 11: Diagrama secuencial de ataques piratas en aguas costeras.....	64
Figura 12: Buque petroquímico Torm Arawa.....	86
Figura 13: Buque granelero Nordic Seoul.....	88
Figura 14: Buque granelero Baker River.....	90
Figura 15: Buque granelero Port Osaka.....	92

Figura 16: Buque granelero Sea Success.....	94
Figura 17: Buque petrolero Admiral.....	96
Figura 18: Buque petrolero Maersk Borneo.....	98
Figura 19: Buque petrolero Maersk Borneo.....	100
Figura 20: Buque granelero Santa Barbara.....	102
Figura 21: Buque petrolero Name Withheld.....	104
Figura 22: Buque granelero Santos Eagle.....	106
Figura 23: Buque containero Warnow Beluga.....	108
Figura 24: Buque containero Bochem Luxembourg.....	110
Figura 25: Buque granelero Nordorinoco.....	112

## RESUMEN

La presente investigación tuvo como objetivo analizar cuál es la situación actual respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021. Fue un estudio de enfoque cualitativo, tipo básica, nivel exploratorio y diseño narrativo. Se utilizó un muestreo no probabilístico inicial, considerando a 14 incidentes reportados por GISIS y un muestreo de participantes voluntarios, considerando a 17 unidades de información compuesto por sujetos que representaron a oficiales de marina mercante nacionales e internacionales, experto en protección, OPIPs, abogado penalista y guardacostas. Se utilizó como técnica de recolección de datos la documentación y la entrevista. Los resultados permitieron establecer teorizaciones sobre las características relevantes, capacidad de respuesta por parte de la Autoridad Marítima, repercusiones y mecanismos legales referentes a los robos a mano armada, tomando en cuenta el contexto vinculado a los incidentes del puerto del Callao. Se concluyó estableciendo que la situación actual respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021, es preocupante, ya que dicha zona es considerada como peligrosa

dentro de la comunicad marítima internacional, lo cual representa una desventaja que minimiza la competitividad del puerto y perjudica al desarrollo económico, así como las afectaciones que se producen por lo materiales robados en los buques y otras de índole psicológico determinados por sentimientos de temor y estrés en la gente de mar que tripula naves que arriban al puerto señalado.

**Palabras clave:** Robos, Mano, Armada, Perpetrados, Buques, Mercantes, Puerto, Callao.

## **ABSTRACT**

The present research aimed to analyze the current situation regarding armed robberies perpetrated against merchant ships in the port of Callao, 2021. It was a study with a qualitative approach, basic type, exploratory level and narrative design. An initial non-probabilistic sampling was used, considering 14 incidents reported by GISIS and a sample of volunteer participants considering 17 information units made up of subjects who represented national and international merchant marine officers, protection expert, criminal lawyer and coast guard. Documentation and interview were used as data collection technique. The results allowed to establish theorizations about the relevant characteristics, response capacity by the Maritime Authority, repercussions and legal mechanisms regarding armed robberies, taking into account the context linked to the incidents in the port of Callao. It was concluded by establishing that the current situation regarding armed robberies perpetrated against merchant ships in the port of Callao, 2021, is worrying, since said area is considered dangerous within the international maritime community, which represents a disadvantage that It minimizes the competitiveness of the port and harms economic

development, as well as the effects that are produced by the materials stolen from the ships and others of a psychological nature determined by feelings of fear and stress in the seafarers who man ships that arrive at the designated port.

**Keywords:** Robbery, Hand, Navy, Perpetrated, Ships, Merchants, Port, Callao.

## **INTRODUCCIÓN**

La presente investigación se refiere al tema de los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes, lo cual representa un fenómeno social de trascendencia en los últimos años, que sumado a los actos de piratería conllevan a repercusiones económicas para el transporte marítimo y afectaciones psicológicas en la gente de mar quienes tripulan naves quienes navegan por zonas peligrosas.

Los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes se definen como actos donde confluyen la violencia, el secuestro, el hurto y la depredación cuya afectación principalmente recae sobre los propietarios de la nave, la gente de mar y el usuario final o consignatarios, los cuales perjudican al desarrollo comercial y la gestión interna propia de las actividades que se realizan a bordo.

Considerando el contexto en el cual se desarrolla el presente trabajo de investigación, lo cual tiene que ver con el puerto del Callao, los índices que se proyectan por organismos internacionales han determinado considerarlo como una

zona peligrosa para los buques que arriban, generando con ello que la imagen de dicha jurisdicción sea negativa frente al exterior.

El presente estudio se realizó con el propósito de analizar la situación actual respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021, que desde una perspectiva holística e interpretativa pueda generar un conocimiento base para que a través de la actividad científica se puedan formular cambios en un corto plazo que ayude a reprimir dichos actos delictivos.

Los aspectos que formaron parte del análisis respecto al tema central se basó en obtener información en razón de las características relevantes, capacidad de respuesta por parte de la Autoridad Marítima, repercusiones y mecanismos legales; todo lo antes mencionado como aspectos coherentes en relación con los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes observados en el contexto nacional, tomando en cuenta los sucesos que acontecieron en el puerto del Callao en el presente año (2021).

Para el desarrollo de la investigación, fue necesario recopilar fuentes documentales de los reportes establecidos por el Sistema integrado de información marítima mundial (GISIS), así como las experiencias y perspectivas de los entrevistados quienes representaron a unidades de información los cuales poseían el conocimiento en razón de las necesidades de información que cumplen con el objetivo de estudio.

Para la recolección de datos se aplicaron la documentación y entrevistas, cuya información obtenida analizada cumpliendo con los criterios de validez y confiabilidad, en razón de un estudio de carácter cualitativo de tal manera que los resultados y conclusiones cumplan con el rigor científico necesario y forme parte del cúmulo de conocimientos para buscar posibles soluciones prácticas respecto a la problemática observada.

El presente informe de tesis se halla dividido de la siguiente manera:

**CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA,** Se presenta la descripción y formulación del problema, los objetivos, la justificación, las limitaciones y la viabilidad de la investigación.

**CAPITULO II: MARCO REFERENCIAL,** Comprende, los antecedentes de la investigación, el marco legal y el marco teórico.

**CAPITULO III: DISEÑO METODOLÓGICO,** Se presenta el diseño de investigación, muestra, sistema de categorías, técnicas de recolección de datos, las técnicas para el procesamiento y análisis de los datos, rigor cualitativo y aspectos éticos.

**CAPITULO V: RESULTADOS,** Se presentan los resultados en función a los objetivos específicos sobre los aspectos que corresponden a las subcategorías de análisis que dan respuesta en conjunto al objetivo general del presente estudio a partir de las teorizaciones establecidas.

**CAPITULO VI: DISCUSIÓN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES,** Se formulan las discusiones, conclusiones y recomendaciones en relación a los objetivos.

Finalmente se incluyen las referencias generales y sus anexos correspondientes.

# **CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

## **1.1. Descripción de la realidad problemática**

Los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes se consideran a todos los actos ilícitos caracterizados por la violencia o detención en perjuicio de buques mercantes o contra los tripulantes, los bienes, etc., realizado dentro de aguas interiores, archipelágicas o mar territorial de un Estado, lo cual representa un fenómeno social marítimo de actualidad y que trae consigo consecuencias negativas significativas (A, 2010).

A nivel mundial, en el año 2020, se han registrado 229 actos de piratería y robos a mano armada, que a comparación de los 193 casos reportados en el año 2019 configuran una situación que estadísticamente representa un aumento del 19 % a nivel global tomando como línea base los dos últimos años, siendo las zonas más afectadas África occidental, los estrechos de Malaca y Singapur y el mar de China meridional, seguidas del Pacífico de América del Sur, el océano Índico y la región del Caribe de América del Sur (MSC, 2021).

En América Latina y el Caribe, los casos de piratería y robos a mano armada contra buques registraron 29 sucesos donde los actos se caracterizaron por ser violentos habiéndose producido en inclusive secuestros y toma de rehenes, produciéndose además robos de materiales de mantenimiento, cabos, efectos personales de la tripulación, equipos de navegación, equipos de seguridad, etc. donde los delincuentes utilizan pistolas, cuchillos y armas no declaradas (MSC, 2021).

Los actos de robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes generan cuantiosas pérdidas económicas principalmente para los buques mercantes y la gente de mar quienes tripulan dichas naves, quienes son víctimas de dichos actos delincuenciales, cuyo recurso humano suelen ser considerados la primera línea quienes se exponen a situaciones de miedo y estrés postraumático por ser objeto de un ataque que caracteriza a dicho delito.

Según la Asociación Peruana de Agentes Marítimos (2020) señala que la Oficina Marítima Internacional (IMB) indica que “Haití, Perú y Venezuela como los países más propensos a sufrir ataque de piratería y robo a mano armada en América del Sur, América Central y El Caribe” (párr. 14). Así también, en lo que va del año (agosto 2021) el Sistema Mundial integrado de información marítima (GISIS, 2021) de la OMI ha reportado 14 casos de incidentes en el puerto del Callao, lo que año tras año, tras los constantes casos que se observan determina que se considere como una de las zonas más peligrosas dentro de las rutas comerciales a nivel mundial.

La causa a dicha problemática puede estar relacionado con la falta de políticas contundentes por parte de la Autoridad Marítima Nacional, quienes al no propiciar una adecuada vigilancia en el puerto determina que delincuentes y ladrones utilicen los fondeaderos como espacios atractivos para poder delinquir y afectar a buques extranjeros que arriban al puerto en mención, determinando a su vez que existan condiciones que al Perú como un “Estado Fallido” dentro de la comunidad marítima internacional.

La consecuencia a dicha problemática principalmente se observa en la imagen que proyectamos frente al exterior desde el punto de vista comercial marítimo, lo que determina que el puerto pierda competitividad, afectando de manera económica al desarrollo del país, a lo que se suma situaciones de repercusiones psicológicas en la gente de mar quienes tripulan los buques que arriban al puerto del Callao por sentimientos de miedo al poder ser violentados por los robos a mano armada que pudieran suscitarse, conllevando a posibles situaciones donde podrían perder hasta la vida.

En ese sentido, bajo la situación señalada, el presente trabajo de investigación, desde una perspectiva cualitativa busca analizar la situación actual respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, de tal manera que se puedan identificar las características relevantes de dichos eventos, establecer una valoración respecto a la capacidad de respuesta, generar una teorización sobre las posibles repercusiones y los mecanismos legales que existen para frenar dicha condición, de tal manera de generar un

conocimiento base que ayude a problematizar y discutir sobre las mejoras posibles respecto a dicho fenómeno social marítimo local.

## **1.2. Formulación del problema**

### **1.2.1. Problema general**

¿Cuál es la situación actual respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021?

### **1.2.2. Problemas específicos**

-¿Qué características relevantes se observan en los incidentes sobre robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021?

-¿Qué valoración se tiene sobre la capacidad de respuesta por parte de la Autoridad Marítima respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021?

-¿Qué repercusiones generan los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021?

-¿Qué mecanismos legales existen para la prevención y sanción de los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021?

### **1.3. Objetivos de la investigación**

#### **1.3.1. Objetivo general**

Analizar cuál es la situación actual respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.

#### **1.3.2. Objetivos específicos**

-Identificar qué características relevantes se observan en los incidentes sobre robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.

-Conocer qué valoración se tiene sobre la capacidad de respuesta por parte de la Autoridad Marítima respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.

-Conocer qué repercusiones generan los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.

-Señalar qué mecanismos legales existen para la prevención y sanción de los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.

## **1.4. Justificación de la investigación**

### **1.4.1. Justificación teórica**

El presente trabajo de investigación aporta con un conocimiento sistematizado respecto al concepto de “robos a mano armada” así como de los conceptos lingüísticos asociados más importantes y que se relacionan considerando el objetivo del presente trabajo de investigación.

Considerando el problema actual que representa dicha condición en el puerto del Callao, los resultados del presente estudio brindarán diversas orientaciones sobre las cuales se pueden establecer discusiones y reflexiones que ayuden a los organismos responsables por velar la seguridad de la vida humana en el mar, en el plano local a adoptar medidas o analizar condiciones que puedan conllevar a mejorar dicha situación.

Además, aporta con cuestiones vinculantes al plano jurídico, donde se da apertura al debate por tratar de comprender el marco legal a nivel nacional que configura las sanciones adecuadas en correspondencia con dichos actos

delictivos que configuran los robos a mano armada contra los buques mercantes que son perpetrados en el puerto del Callao.

Considerando además, que la temática abordada resulta no poseer una literatura satisfactoria, los aspectos teóricos abordados pueden establecer que se pueda observar puntos de análisis que sean coherentes con las problemáticas y deficiencias que se observan para poder tener mayor capacidad de respuesta en el plano nacional frente a dicho fenómeno.

#### **1.4.2. Justificación metodológica**

Considerando los cajones conceptuales (categorías de análisis) que caracterizan el presente estudio, metodológicamente el presente estudio brinda dimensiones hermenéuticas los cuales representan a ejes empíricos sobre los cuales se pueden establecer las estrategias para recopilar datos y de esta forma conllevar a generar mayor conocimiento y discusión sobre las teorías que enmarcan al fenómeno del robo a mano armada perpetrados contra los buques mercantes en el puerto del Callao.

Por otra parte, la información documental y la guía de entrevista lo cual representan a ser recursos esenciales pueden ayudar a brindar una luz previa sobre la problematización del problema respecto a la línea de investigación, estableciendo una referencia sobre la cual futuros investigadores puedan desarrollar estudios tomando en cuenta antecedentes directos para poder

someter a discusiones con mayor significado y en ese sentido obtener conclusiones con mayor rigor científico.

### **1.4.3 Justificación práctica**

El fenómeno estudiado, representa una condición negativa que afecta económicamente a los buques y la gente de mar quienes son víctimas del acto delictivo que caracteriza a la línea de investigación del presente estudio y que se desarrolla en el puerto del Callao, cuya zona de acción corresponde a que desde el plano local se establezcan acciones por parte de los organismos encargados para poder encontrar posibles soluciones de mejora a través de la generación de conocimiento y la reflexión.

Con los resultados del presente estudio, se aporta con una teoría que enmarca cuestiones señaladas en torno a las subcategorías de análisis que se enmarcaron en la matriz categorial, sobre la cual se pueden plantear nuevos estudios que se orienten a proveer soluciones prácticas tomando en cuenta las condiciones negativas que se encuentran relacionadas con cada una de las problemáticas que son consecuencia de los robos a mano armada perpetrados contra los buques mercantes en el puerto del Callao.

### **1.5. Limitaciones de la investigación**

Una de las principales limitaciones respecto al presente trabajo de investigación tuvo que ver con la falta de bibliografía nacional que aborde temas

relacionados con los robos a mano armada en las zonas de la jurisdicción marítima peruana, lo que conllevó a que se puedan considerar antecedentes que tengan cierto grado de coincidencia tomando en cuenta también el fenómeno de la piratería, ya que es una problemática similar que se diferencia por la zona geográfica de acción respecto al observado dentro del presente estudio

Otra de las limitaciones con respecto al presente estudio, fue al elegir unidades de información que contribuyan con datos sustanciales respecto a las necesidades de información que proyectó el presente estudio, lo que conllevó a que se establezca mayor tiempo al planeado. Por otra parte, las restricciones establecidas por la pandemia del COVID-19 fue otro factor limitante para poder realizar entrevistas de manera personal, lo que conllevó a que se utilice plataformas virtuales de comunicación para cumplir con el proceso empírico del presente estudio.

#### **1.6. Viabilidad de la investigación**

El presente trabajo de investigación fue viable porque se pudo contar con el recurso humano, financiero, económico y tecnológico para responder de manera satisfactoria y argumentada a los objetivos del presente trabajo de investigación, generando de esta manera conclusiones en correspondencia con el rigor científico de todo proceso de investigación del plano académico y profesional.

## CAPÍTULO II: MARCO REFERENCIAL

### 2.1. Antecedentes de la investigación

La presente investigación se respalda en antecedentes internacionales tal es el caso de Akwetey (2020), quien realizó un trabajo de investigación titulado: *Establecimiento de la agenda de la OMI: Perspectivas sobre las amenazas de la piratería y el robo a mano armada contra buques*. Se planteó como objetivo evaluar y obtener información sobre como las reuniones y negociaciones realizadas en la OMI han influido en la agenda relacionado con la piratería y el robo a mano armada perpetrados contra buques, y entender como las políticas marítimas internacionales combaten dicha amenaza que se ha venido transformando con el pasar del tiempo. Fue un estudio de enfoque cualitativo, tipo básica, nivel exploratorio y diseño fenomenológico. Utilizó como técnicas de recolección de datos la documentación y como herramienta de recolección de datos fichas de investigación. La muestra estuvo compuesta por 733 documentos establecidos por OMI relativos a piratería y robos a mano armada en los buques, para cuyo indagación se utilizó el análisis de contenido. Los resultados señalan de

que, a lo largo de los años, debido a la gravedad de los incidentes, la piratería y el robo a mano armada contra los buques han aumentado de forma drástica, llamando cada vez más la atención de hacer uso de los servicios de guardias armados. Se concluyó estableciendo de que el reconocimiento y la definición de un problema social relacionado con la piratería y el robo a mano armada contra buques por parte de los Estados Miembros y las Organizaciones internacionales de la OMI, ha permitido implementar varias medidas para ayudar a reprimir y prevenir las amenazas de piratería y ataques de robo en el mar.

Zanfara (2019) con un estudio titulado: *“Fortalezas y debilidades de las estrategias legales para combatir la piratería marítima en Nigeria”*. Se planteó como objetivo examinar las fortalezas y debilidades de las estrategias legales del fenómeno de la piratería en Nigeria debido a la introducción de nuevas leyes recientemente establecidas en el año 2019. Fue un estudio de enfoque cualitativo, tipo básica, nivel exploratorio y diseño narrativo. Utilizó como técnicas de recolección de datos la documentación y como muestra elementos informativos extraídos de libros, artículos de revistas, informes, materiales gubernamentales documentados, etc. Los resultados permitieron establecer teorizaciones respecto a las fortalezas de las disposiciones legales sobre piratería marítima y robo a mano armada en Nigeria; las debilidades de las estrategias legales para combatir la piratería marítima y robo a mano armada en Nigeria; los desafíos de la lucha contra la piratería marítima y el robo a mano armada; las perspectivas de las estrategias legales para combatir la piratería y el robo a mano armada en aguas de Nigeria; y las implicaciones prácticas correspondientes. Se concluyó estableciendo que Nigeria ha hecho un enorme esfuerzo en la promulgación de

leyes recientemente para acoplar el enfoque internacional de la seguridad marítima y combatir el robo a mano armada en los mares de jurisdicción propia y aguas internacionales, exigiendo que la formulación de políticas considere las fortalezas identificadas en razón de las leyes y sanciones bien articuladas para intensificar esfuerzos y así atender las debilidades ante la falta de implementación de leyes previstas para garantizar la protección marítima.

Brume (2017) realizó un estudio titulado: *“Aplicación de la ley marítima en Nigeria: Los desafíos de lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar”*. Se planteó como objetivo proporcionar un análisis completo de las medidas de aplicación de la ley contra las actividades piratas en Nigeria, identificando las lagunas en la aplicación de la ley y los desafíos de combatir la piratería y el robo a mano armada en Nigeria. Fue una investigación de enfoque cualitativo, tipo básica, nivel exploratorio, diseño narrativo. Utilizó como técnicas de recolección de datos la documentación y como muestra eligió unidades documentales compuesto por informes y registros de Organizaciones nacionales e internacionales, revistas, investigaciones previas, literatura existente, periódicos y publicaciones en línea. Los resultados señalaron teorizaciones con respecto a los desafíos legales, desafíos operativos, el esfuerzo realizado por Nigeria para combatir la piratería y el robo a mano armada en el mar y sobre algunas cuestiones que se enmarcan como el camino a seguir para luchar contra dicho flagelo. Se concluyó estableciendo de que se están realizando esfuerzos para combatir la piratería y el robo a mano armada en el mar tanto en Nigeria como a nivel regional, sin embargo, se considera que se necesitan más esfuerzos, especialmente en el aspecto de la provisión de leyes a nivel nacional y la

coordinación entre iniciativas regionales las cuales conduzcan a que se establezcan marcos jurídicos significativos que conlleven a proveer soluciones prácticas.

Fernández (2017) realizó un estudio titulado: *“Piratería marítima en el estrecho de Malaca, Somalia y Nigeria. Causas, consecuencias y respuestas. Un fenómeno en perspectiva comparada”*. Se planteó como objetivo analizar de manera exhaustiva el fenómeno de la piratería, demostrando que existe una serie de elementos que favorecen la aparición y desarrollo del fenómeno en determinadas áreas del planeta, lo que conllevaría a que se pueda anticipar a la aparición de nuevos focos de ataques piratas antes de que éstos lleguen a desarrollarse. Fue un estudio de enfoque cualitativo, tipo básica, nivel exploratorio y diseño fenomenológico. Utilizó como técnicas de recolección de datos la entrevista y la documentación. Las unidades de información estuvieron conformadas por expertos en materia de piratería y seguridad marítima, así como de fuentes documentales de Organismos como Naciones Unidas, Unión Europea, Servicio Europeo de Exteriores o la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático, etc. Los resultados establecieron síntesis conceptuales respecto al fenómeno de la piratería en general, la piratería en el estrecho de Malaca, la situación geográfica y política de Somalia y el fenómeno de piratería de Nigeria, para luego establecer una perspectiva comparada. Concluyó estableciendo de que la piratería es una consecuencia de la desestructuración e inestabilidad política, económica y social de las zonas afectadas, lo cual tiene un origen histórico, donde los grandes focos de ataques piratas se producen en importantes rutas

comerciales, pero no en todas las rutas comerciales, por lo que existen elementos nítidos para que dicho fenómeno pueda producirse.

Alonso (2016) realizó un estudio titulado: *“Piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques 2015-2016”*. Se planteó como objetivo analizar la piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes entre los años 2015-2016. Fue un estudio de enfoque cualitativo, tipo básica, nivel exploratorio y diseño narrativo. Utilizó como técnicas de recolección de datos la documentación y como herramientas fichas de investigación. La muestra estuvo conformada por diversas fuentes documentales tanto físicas como electrónicas. Los resultados permitieron señalar diversas síntesis conceptuales respecto al aumento de la piratería en el año 2015, enfocando el sudeste asiático, golfo de guinea y océano Índico; los métodos de protección; y la reducción de la piratería en el 2016. Concluyó estableciendo que el descenso de los niveles de piratería globales durante el último cuatrimestre del 2015 y lo que se lleva en el año 2016 es sin duda una buena noticia, pero que, sin duda, la gran mayoría de las agencias antipiratería coinciden que no hay lugar para el conformismo y la relajación, considerando además de que las patrullas podrían tomarse en cuenta como una medida a aplicarse para reducir dicho problema.

Moral (2015) realizó un estudio titulado: *“La piratería marítima, un fenómeno de índole regional y alcance global, naturaleza e impacto económico”*. Se propuso realizar un estudio comparativo y actual de la piratería marítima en las principales zonas donde predomina, haciendo especial hincapié en los efectos económicos que conlleva y en la necesidad de enfrentarlos de manera conjunta entre Estados

y Organizaciones internacionales. Fue un estudio de enfoque cualitativo, tipo básica, nivel exploratorio y diseño narrativo. Utilizó como técnicas de recolección de datos la documentación. La muestra estuvo conformada por fuentes documentales tanto físicas como electrónicas. Los resultados plasmaron teorizaciones con respecto a incidencias del fenómeno en Asia, África, América, y los respectivos impactos que producen. Además, se presenta una síntesis conceptual de las lecciones aprendidas de las amenazas de piratería suscitadas en Somalia. Concluyó estableciendo que la amenaza de la piratería marítima sigue muy latente en diversas regiones del planeta, y que los países emergentes no disfrutan de estructuras y mecanismos de seguridad para poder hacer frente a dicho problema social.

Regueiro (2011) realizó un estudio titulado: *“La vuelta a la delincuencia del pasado: La piratería y el robo a mano armada”*. Se planteó como objetivo identificar cuáles son las características de los ataques piratas en el continente africano y si existen diferencias regionales, para luego averiguar sobre los factores que pueden explicar que los ataques piratas tengan tal intensidad actualmente en dicha zona del mundo. Fue un estudio de enfoque cualitativo, tipo básica, nivel exploratorio y diseño narrativo. Utilizó como técnicas de recolección de datos la documentación. La muestra lo conformaron fuentes documentales escritas y electrónicas referente a la zona del continente Africano. Los resultados permitieron establecer teorizaciones respecto a la piratería como amenaza para el continente Africano; nociones de piratería y los problemas prácticos que enfrenta; los factores que explican el resurgimiento del fenómeno; las zonas conflictivas; los modos de actuación contra la piratería y la valoración de la efectividad del hecho

mismo; y las posibles soluciones. Se concluyó estableciendo de que las aguas de Nigeria son las más peligrosas del mundo, así como las son las aguas de Somalia, y que, aunque el factor de riesgo ha bajado de forma bastante importante debido a la masiva presencia internacional en la zona, se señala importante declarar que el continente africano puede ser considerado como el que tiene las rutas marítimas más arriesgadas del mundo.

Por último, Logina (2009) realizó un estudio titulado: “*El derecho internacional relacionado con la protección marítima: Un análisis de su eficacia en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada*”. Se planteó como objetivo identificar algunos de los problemas en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada contra buques que surgen de un derecho internacional inadecuado, relacionado con la protección marítima y hacer recomendaciones para mejorar dicho cuerpo legal. Fue un estudio de enfoque cualitativo, tipo básica, nivel exploratorio y diseño narrativo. Utilizó como técnicas de recolección de datos la documentación y como muestra diversas unidades documentales respecto al tema central de análisis. Los resultados permitieron mostrar que el derecho internacional relacionado con la seguridad marítima está fragmentado y las definiciones que describen la violencia ilegal en el mar, poco claras, lo que obstaculiza la lucha efectiva contra la violencia ilegal en el mar, incluidos los actos conocidos como piratería y robo a mano armada según el derecho internacional vigente. Concluyó señalando de que en el derecho internacional relacionado con la protección marítima en sí mismo puede ayudar poco a combatir la violencia ilegal en el mar, ya que el poder de la ley está en la correcta implementación, por lo que se considera importante contar con un derecho internacional adecuado que

determine medidas prácticas contra la violencia ilegal en el mar, identificando particularidades en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada que surgen de un derecho internacional inadecuado.

## **2.2. Marco teórico**

### **2.2.1. Robos a mano armada perpetrados contra los buques**

Los robos a mano armada perpetrados contra los buques, así como la piratería, constituyen dos fenómenos sociales que en la actualidad asechan a los buques mercantes, afectando al transporte de mercancías llevado a cabo por vía marítima y a la gente de mar quienes operan dichas naves.

En cuanto a robos a mano armada, dentro del contexto señalado se refiere, es importante resaltar lo que significa la piratería como un concepto lingüístico asociado e indisoluble a la problemática, ya que existen coincidencias muy cercanas, pero también diferencias que son válidas señalarlas en cuanto al desarrollo de un análisis.

Según Convemar (Convención de las naciones unidas sobre el derecho del mar) en el artículo 101 define a la piratería de la siguiente manera:

Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

- a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:
  - i) contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;

- ii) contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;
- b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata.
- c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente (ONU, 2001).

Una primera lectura en cuanto a la definición de piratería establecida por Convemar, dan cuenta que la piratería involucra una amenaza donde se desata violencia y extracción de bienes el cual puede ser perpetrado contra buques en aguas internacionales, dejando de lado zonas de jurisdicción propias de un Estado.

**Figura 1**  
*Piratería*

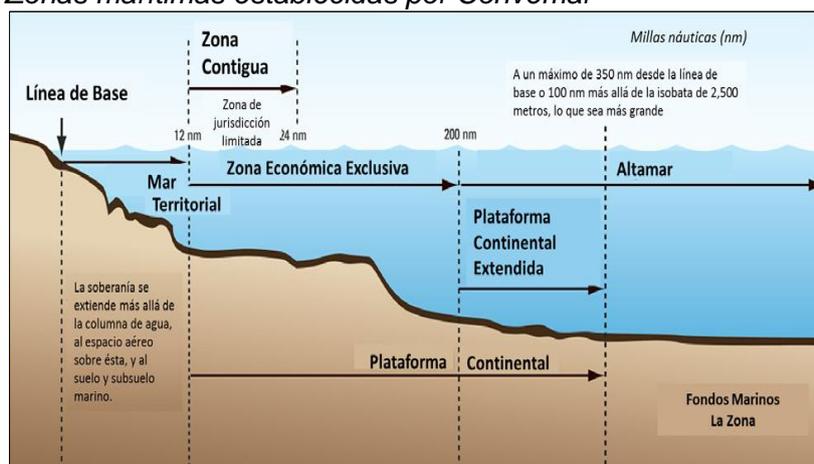


*Nota.* La piratería representa un fenómeno social marítimo que se presenta como una amenaza que afecta a los bienes del buque, mercancías y la gente de mar. (<https://ingenieromarino.com/seguridad-y-proteccion-del-buque/>)

De acuerdo con lo establecido con Valverth (2018) la Convemar distingue zonas marítimas las cuales son las siguientes:

- Aguas interiores: Corresponden a las áreas entre tierra y la línea base.
- Plataforma continental: Comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden hasta la prolongación natural del borde exterior del margen continental o hasta una distancia de 200 millas marinas.
- Mar territorial: Comprende desde la línea base a 12 millas marinas.
- Zona contigua: Comprende desde la línea base a 24 millas marinas.
- Zona económica exclusiva: Comprende desde la línea base a 200 millas marinas.
- Alta mar: Área abierta a todos los Estados sean ribereños o sin litoral, adecuándose a normas internacionales donde se tienen libertades de comunicación, de vuelo, de navegación, instalación de cables, tuberías, construcción de islas submarinas, investigación científica, etc.

**Figura 2**  
*Zonas marítimas establecidas por Convemar*



*Nota.* Las zonas marítimas establecidas por Convemar son de aplicabilidad para los Estados quienes han firmado y/o ratificado dicho instrumento normativo de corte internacional. (<https://www.senado.gob.mx>)

De acuerdo a lo que señala Convemar, la piratería se desarrolla en aguas que pertenecen a alta mar, donde no existe dominio de un Estado ribereño de acuerdo a las zonas marítimas señaladas por dicho instrumento normativo, por lo que se determina que representa un problema observado desde un plano naturalmente internacional.

Entre las actividades que se realizan como parte de la piratería se corresponden a actos de violencia y robos ya sean de mercancías, buques mismos, pertenencias personales, etc., lo cual tiene un fin netamente privado y personal desarrollado por organizaciones criminales, los cuales vienen generando zozobra desde tiempos históricos hasta la actualidad.

Con respecto a los robos a mano armada, la orientación teórica guarda cierta similitud, pero que se diferencia con la zona en donde se perpetra el delito. Los robos a mano armada, desde un punto de vista constructivista en razón del tiempo en la cual se genera el concepto no tiene mucha antigüedad, ya que se habla del mismo desde hace ya unas décadas.

Uno de los principales responsables de la definición lo estableció la Organización Marítima Internacional (OMI), definiéndolo y considerándolo a la actualidad de la siguiente manera:

Todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un

buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un Estado; Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente (OMI, 2010).

Bajo lo establecido se puede observar que los robos a mano armada y la piratería tienen una connotación similar pero que se diferencia de acuerdo al área geográfica en donde se consuma el hecho. La piratería se realiza en aguas internacionales, mientras que los robos a mano armada se realizan dentro de áreas pertenecientes a la jurisdicción marítima de un Estado costero.

La Convemar establece el concepto de piratería, mientras que la OMI a través de instrumentos normativos que nacen en seno propio, define robos a mano armada perpetrados contra buques con una orientación que tiene coincidencias con respecto a las características que delincuentes de la mar realizan.

Uno de los puntos resaltantes a tomar en cuenta con respecto a los robos a mano armada tiene que ver con que los incidentes son perpetrados en zonas cercanas a tierra, donde una adecuada vigilancia por parte del Estado costero competente podría mejorar dicha situación.

Por otra parte, la piratería, lo cual se consuma en alta mar determina una situación donde la ayuda o el rescate se prolongue o sea más dificultoso, lo

que corresponde a que las medidas que se tomen en cuenta dependan exclusivamente de un plan de protección que el propio buque pueda establecer.

### **Figura 3**

#### *Robos a mano armada*



*Nota.* Los robos a mano armada se realizan en zonas cercanas a jurisdicciones marítimas pertenecientes a Estados ribereños (<https://apam-peru.com/web/america-latina-registro-29-casos-de-pirateria-y-robo-a-mano-armada-en-contra-de-buques-en-2019/>)

Bajo lo establecido es importante señalar que piratería y robos a mano armada son dos términos que representan a fenómenos sociales marítimos los cuales no deben confundirse, ya que existe una delimitación con respecto al área o zona de acción donde se realiza el delito.

Por el grado de similitud de cada uno de los conceptos, se puede establecer que ambos fenómenos muchas veces son tratados de manera conjunta, estableciendo de esa manera mecanismos y actividades que las figuras claves vinculadas a la operación del buque deben realizar para garantizar la protección del buque, la carga y de la gente de mar de a bordo.

### **2.2.2. Reseña histórica de la piratería marítima y los robos a mano armada perpetrados contra los buques**

Tal y como se mencionó con anterioridad, las acciones relacionadas con la piratería perpetrados por delincuentes en la mar son similares en cuanto a los hechos de violencia y robos que afectan a los buques mercantes, la carga, los bienes personales, la gente de mar y los pasajeros. El origen histórico natural de dichas actividades ilegales nace con la navegación, lo que para dichas épocas se conocía únicamente con el nombre de piratería marítima.

El concepto de “robo a mano armada”, bajo dicho enfoque representa ser reciente, cuyo origen se ciñe netamente a la elaboración de nuevas medidas o establecer zonas de acción donde los Estados, buques y cualquier otra parte interesada pueda tomar acción para poder mitigar y/o eliminar dichos incidentes que tiene una repercusión negativa para el comercio marítimo.

Según Santamaría (2016) el desarrollo histórico de la piratería puede observarse considerando la edad antigua, la edad media, la edad moderna y la edad contemporánea, que representan a épocas que están ligadas con el desarrollo de la humanidad:

-Edad antigua: Se identifican actividades en el Reino del Ponto, que fue fundado en el año 291 A.C. donde los actos de piratería afectaron principalmente al intercambio comercial que se realizaba desde Roma y Grecia.

-Edad media: Corresponde a la edad donde aparecieron los vikingos quienes buscaban riquezas, esclavos y zonas donde poder establecerse. Dentro de la misma época aparecieron berberiscos, quienes tenían como campo de acciones de actividades ilegales propias dentro del mar mediterráneo. Los berberiscos eran llamados también corsarios otomanos, musulmanes quienes tenían una base en Túnez.

-Edad moderna: Se considera a la edad de oro de la piratería marítima, y se corresponde con la época del descubrimiento de América y la explotación de las riquezas. Así también se realizaron incidentes en las costas del Caribe, Golfo de México, Malasia, Japón, China, Golfo de Omán, y estrecho de Ormuz.

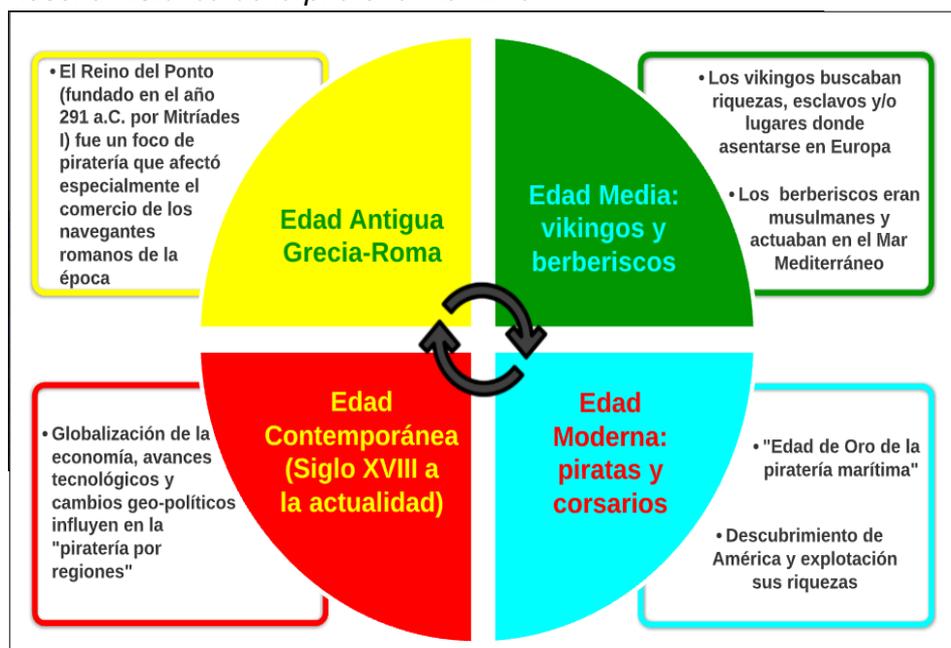
A diferencia de las épocas anteriores, la piratería marítima, dentro de la edad moderna, se extendió hacia otras zonas del mundo, lo que se vio influenciada con los nuevos descubrimientos que realizaron las grandes potencias de la época tales como Inglaterra, España, Portugal, Francia, etc.

-Edad contemporánea: En la época actual, con el fenómeno de la globalización y los avances tecnológicos el intercambio comercial se halla en constante crecimiento. Las rutas comerciales de la actualidad y las economías de países emergentes contribuyen a que el fenómeno de la piratería en la actualidad se desarrolle en zonas estratégicas para los delincuentes de la mar.

En épocas actuales, tal y como se mencionó, se habla también de robos a mano armada, los cuales representan dos fenómenos vigentes que tienen un origen ligado con el desarrollo del comercio marítimo y desarrollo de la humanidad.

Actualmente la zona de acción de la piratería se realiza en las costas de África, Estrecho de Malaca y Mar de China, mientras que los incidentes de robos a mano armada son observados a nivel mundial en todas las regiones geográficas marítimas.

**Figura 4**  
Reseña histórica de la piratería marítima



*Nota.* La piratería marítima tuvo su origen con las actividades comerciales relacionadas con la navegación de buques de carga (Elaboración propia)

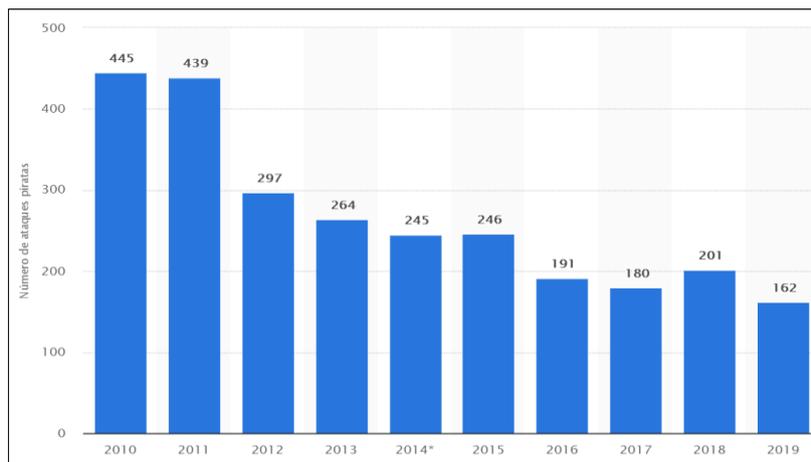
**Figura 5**  
Principales rutas comerciales marítimas durante la antigüedad



*Nota.* Las principales rutas comerciales durante la edad antigua están relacionadas con el transporte de mercancías en el mar mediterráneo principalmente desde Grecia y Roma (La piratería y su impacto en el comercio marítimo internacional del siglo XXI, Santamaría, 2016, p.13)

## Figura 6

*Ataques piratas contra buques en todo el mundo entre años 2010-2019*



*Nota.* La estadística presentada muestra la evaluación de ataques piratas contra buques registrados en años recientes donde se observa un decrecimiento significativo a nivel mundial (<https://es.statista.com/estadisticas/635566/numero-de-ataques-piratas-a-nivel-mundial/>)

Una postura relevante a tomar en cuenta según lo señalado por Regueiro (2011) tiene que ver con que históricamente la piratería no siempre ha sido un fenómeno de interés de alta intensidad, ya que según las afectaciones que dicha actividad representaba para algunos países desde el punto de vista económico ha determinado que se ponga una adecuada atención.

En la actualidad se viene gestando la posibilidad de que la piratería y el robo a mano armada sean considerados como amenazas a la paz y seguridad internacionales, ya que, en la actualidad, si bien es cierto las estadísticas proveen números que evidencian una reducción, estos afectan significativamente al desarrollo comercial y al recurso humano que opera los buques.

Lara (2020) señala, que dentro del contexto histórico de los fenómenos que se relacionan con la piratería y los robos a mano armada, debido a que la presencia es casi universal en épocas actuales obliga a que los estados puedan castigarla jurídicamente.

Ante dicha postura, las acciones jurídicas con respecto a dichos fenómenos no han sido acatados por la gran mayoría de países, ya que en la actualidad se sabe que solo organismos involucrados propician recomendaciones y orientaciones que las partes interesadas y responsabilidades dentro del transporte marítimo puedan adoptar medidas los más consecuentes con la actualidad.

### **2.2.3. Informe sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques**

De acuerdo con las actividades encomendadas por la Secretaría de la OMI hacia el Comité de seguridad marítima (MSC) anualmente se deben realizar informes refundidos de todos los sucesos que tienen que ver con piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes que sean notificados a la Organización.

Según lo establecido en el MSC.4/Circ.265 emitido el 29 de abril del año 2021 establece que las zonas más afectadas con respecto al presente fenómeno fueron África occidental con 90 sucesos, los estrechos de Malaca y Singapur con 48 sucesos y el mar de la China meridional con 37 sucesos seguidos de la región Pacífico de América del Sur con 13 sucesos, el océano Índico con 12 sucesos y la región del Caribe de América del Sur con 10 sucesos (MSC, 2021).

Se establece que 229 sucesos fueron reportados a la Organización durante el año 2020, lo que en comparación con el año anterior se ha producido un incremento del 19 % a nivel internacional. Entre algunos incidentes violentos perpetrados contra la tripulación se registran afectaciones hacia la gente de mar quienes en algunos casos reportaron haber sido secuestrados y tomados como rehenes.

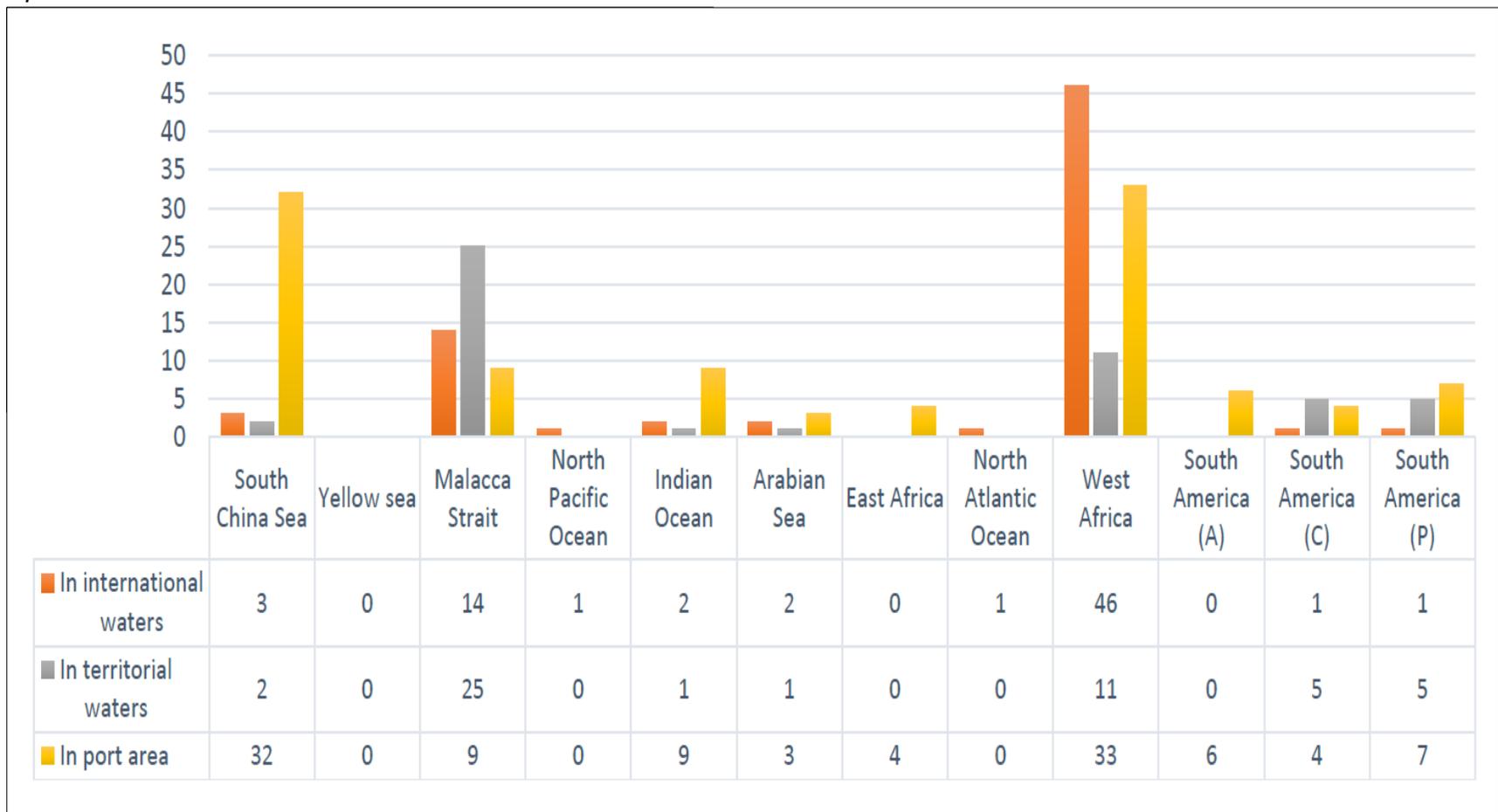
Frente a dicha situación, ya desde algunos años la OMI ha venido elaborando material jurídico con el fin de poder mitigar y reducir dichos incidentes que tienen un impacto en el transporte marítimo a nivel internacional y en las tripulaciones quienes año tras año vienen siendo afectados.

Según Spanishports (2016) señaló que la OMI ha elaborado una serie de normas y recomendaciones para poder ayudar a abordar la cuestión con mayor seriedad. De dichas acciones emergieron el Código PBIP y el Código de Conducta de Djibouti, a través de los cuales se alienta a los Estados Miembros de la OMI a que informen de los sucesos de piratería y robos a mano armada que son perpetrados a nivel internacional, enfatizando que deben reportarse y almacenarse en el Sistema Mundial Integrado de Información Marítima (GISIS).

En la actualidad la gran mayoría de reportes los cuales terminan en las estadísticas que son proporcionadas a nivel internacional tienen como plataforma de origen GISIS, la que representa un espacio abierto para poder conocer las situaciones relacionadas con la piratería y robos a mano armada a nivel internacional, pudiendo identificar características particulares de los incidentes de acuerdo con zonas concretas a nivel mundial.

**Figura 7**

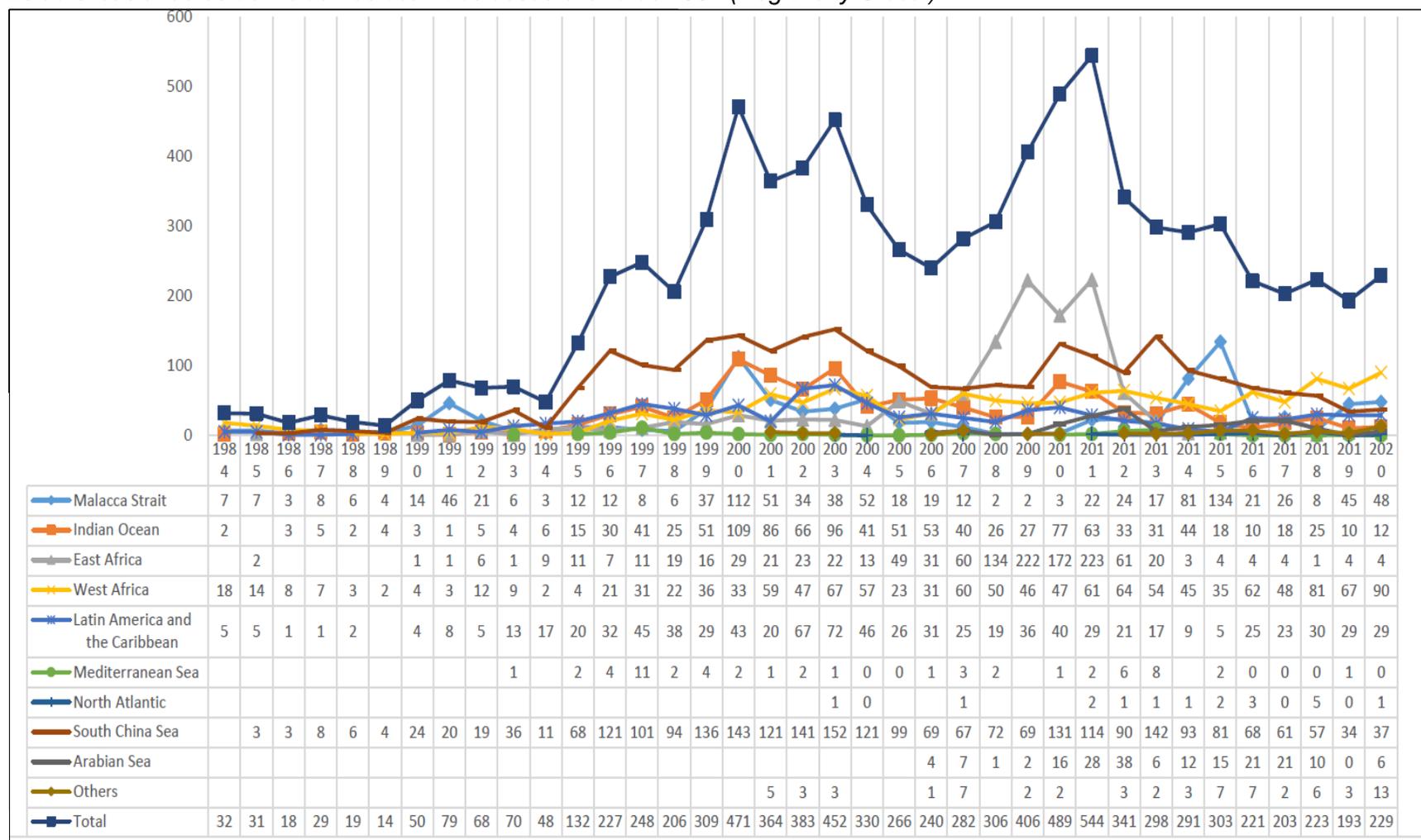
*Análisis de reportes relacionados con piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes reportados en el año 2020.*



*Nota.* La estadística muestra la cantidad de incidentes perpetrados tomando en cuenta aguas internacionales, aguas territoriales y puertos en razón de las zonas geográficas a nivel mundial donde se suscitaron los hechos (<https://docs.imo.org/Search.aspx?keywords=MSC.4%2FCirc.265>)

**Figura 8**

*Estadísticas anuales de incidentes ocurridos desde el año de 1984 (Regional y Global)*



Nota. La estadística muestra la cantidad de incidentes perpetrados a nivel regional y global perpetrados desde el año de 1984 hasta el año 2020 (<https://docs.imo.org/Search.aspx?keywords=MSC.4%2FCirc.265>)

Por otra parte, un informe más actual establecido por los Servicios de delitos comerciales (ICC) bajo una de las oficinas con responsabilidad en el comercio, transporte marítimo e informes de piratería denominado “International Maritime Bureau” (IMB) publicó un informe de fecha 17/07/2021 la cual estableció que la piratería y los robos a mano armada registraron el nivel más bajo en 27 años pero que los riesgos siguen siendo aún significativos para la gente de mar (ICC, 2021).

IMB reportó 68 incidentes, de los cuales 61 buques fueron abordados, 4 en condición de intentos de ataques, 2 en las cuales se produjeron cruce con armas de fuego y 1 buque secuestrado, estableciendo además las siguientes perspectivas a nivel mundial bajo los siguientes comentarios:

<b>Progresos cautelosos en el Golfo de Guinea</b>
<p>Según el IMB, el Golfo de Guinea continúa siendo una región altamente peligrosa, albergando un 32% de todos los casos de dicha región. En lo que va del año 2021, el área acumuló 50 personas secuestradas y el deceso de un individuo.</p> <p>A pesar de que los datos apuntan que los delitos han disminuido en el último trimestre en lo que va del año desde el segundo trimestre del 2019, los delincuentes mantienen el acecho a todas las naves en la mencionada región. Incluso, utilizan embarcaciones robadas para perpetrar estas amenazas, como lo es en el caso de los pesqueros. En junio, un bote con 6 individuos abordó se acercó a un barco granelero mientras navegaba a 210 millas náuticas de la costa de Lagos.</p> <p>Michael Howlett, director de la IMB, advirtió que, si bien los delitos de robo a</p>

mano armada y piratería han disminuido, el riesgo para la gente de mar sigue latente. También enfatizó que la gente de mar debe mantener la presión hacia los delincuentes. Se deben reunir a las autoridades oportunas para tomar iniciativas como el Proyecto Deep Blue de Nigeria y el Foro de Colaboración Marítima del Golfo de Guinea y así fortalecer el intercambio de información requerida y reducir cada vez más los riesgos.

#### **Ataques con cuchillo en el estrecho de Singapur**

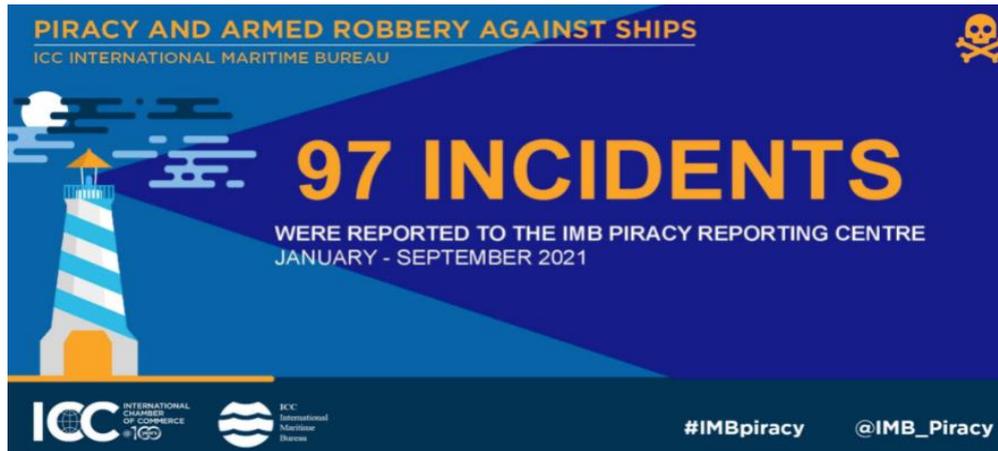
En el caso del Estrecho de Singapur, se registró 16 incidentes en los primeros seis meses del 2021, en comparación a los 11 incidentes registrados en el mismo período en 2020 y evidenciando un ligero aumento. Asimismo, la Oficina Marítima Mundial (IMB) advierte que, en siete incidentes, los perpetradores estuvieron armados con cuchillos. En tres distintos incidentes, la tripulación fue amenazada, asaltada o herida.

#### **Aumentan los incidentes frente a las costas del Perú**

El fondeadero del Callao ha experimentado un incremento del doble en lo que respecta el número de amenazas, 9 amenazas en lo que va del 2021. Esta información es alarmante con respecto a lo que fue en el primer semestre del 2019 y 2020. Hubo 4 incidentes en el segundo trimestre del 2021; 3 de ellos fueron reportados como ataques con cuchillos, de acuerdo a los últimos datos del IMB. Los delincuentes de la mencionada región actúan de manera violenta, los cuales 2 de los incidentes reportados en los 6 primeros meses del 2021, tomaron como rehenes a miembros de la tripulación.

## Bahía de Manila, Filipinas

Se hace la recomendación a todos los buques que fondeen en la bahía de Manila, Filipinas; a tomar medidas preventivas debido a los reportes de cuatros incidentes presentados a la Oficina Marítima Mundial (IMB) en el segundo trimestre del 2021.



(ICC, 2021)

#### **2.2.4. Impacto de los robos a mano armada y piratería perpetrados contra los buques**

Los robos a mano armada y piratería perpetrados contra buques mercantes traen consecuencias tanto económicas así como relacionados con la seguridad e integridad de la gente de mar. Belton (2016) señaló que la piratería marítima le costó a la economía mundial más de 700 millones de dólares.

Así también, ITF Seafarers (2020) señala que en los últimos años miles de marineros han resultado lesionados, atacados, muertos, tomados como rehenes y/o amenazadas causando daños psicológicos por fenómenos que se relacionan con piratería y los robos a mano armada.

En ese sentido, el impacto por ambos fenómenos sociales marítimos tiene un impacto altamente negativo en el desarrollo del intercambio comercial y la gente de mar quienes operan los buques, lo que en consecuencia crea una situación compleja que hasta la actualidad tiene diversas vertientes para poder ser analizadas.

Si bien es cierto, las zonas donde se desarrollan dichos eventos son zonas donde los Estados o países se encuentran en constante subdesarrollo, lo que a su vez trae consigo que bandas criminales se organicen y puedan cometer acciones violentas y delictivas contra los buques mercantes.

“Los piratas aprovechan los cuellos de botella por lo que navega el comercio marítimo para realizar ataques” (Elizalde, 2012, p. 110). Ante ello, las zonas donde se cumplen con dichas características suelen ser las costas de Somalia y Nigeria, lo que sumado a los altos índices de pobreza que caracterizan a los países de la zona, determina que el negocio negro y criminal de la piratería y los robos a mano armada hasta el momento se mantengan latente.

Además, Belton (2016) señala que la piratería se ha extendido más allá de Somalia y África, ya que el golfo de Guinea es considerado como el tramo más peligroso y temido por los buques mercantes de gran porte quienes transitan por dicha zona geográfica.

En ese sentido, si bien es cierto los índices sobre la piratería y los robos a mano armada han decrecido, no quita la idea de que dichos incidentes aún sigue siendo significativos y traen repercusiones principalmente económicas como psicológicas y físicas en contra de la gente de mar, lo cual determina que las políticas y acciones configuren diversas variables para la lucha coherente de la misma.

Elizalde (2012) agrega además un término interesante asociado a las problemáticas referidas con “Estados fallidos”, lo que representa a aquellos países quienes no tienen un control interno ni externo en el territorio sobre los cuales deberían ejercer soberanía.

Dicha situación configura un aspecto fundamental que sumado a los cuellos de botella que se producen por dichas zonas, determinan un punto clave y atractivo para que las organizaciones criminales que se dedican a la piratería y al robo a mano armada puedan perpetrar cometidos afectando a los buques mercantes, la carga, los efectos personales, la gente de mar y/o pasajeros.

Con respecto al impacto económico, Moral (2015) añade que el alto costo de los seguros dentro del transporte marítimo, especialmente en aquellos quienes atraviesan por dichas zonas genera mayor gasto para las navieras, lo que a su vez se ve influenciado en los altos fletes que se cobran. En conclusión, el principal perjudicado siempre va a ser el cliente final.

En ese orden de ideas, se sabe también que algunas empresas navieras suelen cambiar las rutas que siguen, dejando de lado el tránsito por el golfo de Adén y el Mar Rojo para poder continuar el viaje por el cabo de Buena Esperanza en Sudáfrica, bordeando el continente africano, y conllevando a generar cuantiosos costes por el cambio de ruta.

Entre otros impactos observados por el fenómeno de la piratería y el robo a mano armada, sumadas a las cuestiones económicas y de afectación a la integridad de la gente de mar se observa el negocio de agentes de seguridad y servicio de vigilancia militar que ha representado ser en la actualidad el enemigo potencial de los piratas.

La característica de dicha nueva fuerza viene incentivada por iniciativa privada que recluta a hombre armados y embarcaciones militares quienes reciben el nombre de ejército privado, los cuales tienen la responsabilidad de escoltar al buque durante la travesía por zonas de peligro inminente (BBC Mundo, 2012).

**Figura 9**

*Navegando por aguas controladas por piratas somalíes*



*Nota.* Servicios de seguridad conformado por militares en actividad o situación de retiro brindan resguardo a buques mercantes que transitan por zonas de alta peligrosidad ([https://www.bbc.com/mundo/noticias/2012/03/120313\\_solmalia\\_piratas\\_viaje\\_barco\\_jg/](https://www.bbc.com/mundo/noticias/2012/03/120313_solmalia_piratas_viaje_barco_jg/))

En ese orden de ideas, ITF Seafarers (2020) manifiesta que existen zonas de alta peligrosidad tales como el Canal de Suez y los estrechos de Hormuz los cuales representan áreas geográficas estratégicas para que se generen incidentes relacionados con la piratería y los robos a mano armada, estos generan una repercusión económica demandante ya que el 7.5 % del comercio mundial y el transporte del 40 % de carga de hidrocarburos se mueve por las zonas mencionadas respectivamente.

Bajo lo señalado, existe un riesgo potencial, debido al tipo de mercancías que se transportan por dichas zonas se pueda ocasionar un daño medioambiental, ya que muchas veces los delincuentes de la mar para cometer con éxito los actos delictivos suelen hacer uso de granadas y/o explosivos que puedan hacer un daño al casco de un tanquero produciendo una grave explosión y el inicio de un alto nivel de contaminación por hidrocarburos.

#### **2.2.5. Protección del buque frente a incidentes de piratería y robos a mano armada**

Según Belton (2016) en la actualidad los incidentes de piratería y robos a mano armada son cada vez más ingeniosos y tienen a la tecnología como principal aliado para poder vulnerar a los buques mercantes quienes transitan por zonas de peligrosidad.

El uso de armas de última generación, el uso de drones y ataques cibernéticos forman parte de una serie de recursos, con los cuales piratas y delincuentes en el mar tienen disponibles para poder realizar actividades ilícitas de manera eficaz.

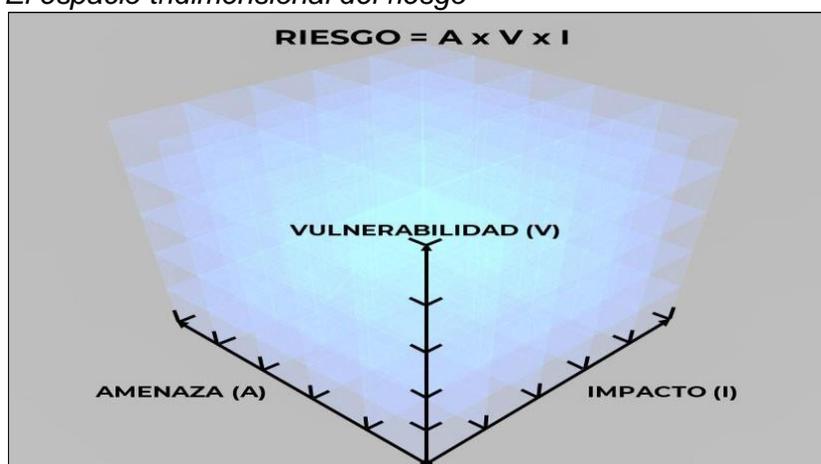
Sin embargo, existen mecanismos sobre los cuales el buque mercante puede establecer con recursos propios coberturas que conlleven a prevenir y/o frenar actividades provenientes de la piratería y los robos a mano armada en afectación de los buques mercantes.

## 2.2.6. El riesgo como un espacio tridimensional

Según Secretaria de Marina (2020) el riesgo representa una condición que involucra factores tales como amenaza (A), vulnerabilidad (V) e impacto (I). Bajo dicha perspectiva la amenaza se considera a la probabilidad de ocurrencia de un ataque, la vulnerabilidad la probabilidad de éxito y el impacto o consecuencia la suma de efectos posibles de dicho escenario.

**Figura 10**

*El espacio tridimensional del riesgo*



*Nota.* El riesgo se configura un resultados producto de la amenaza, vulnerabilidad e impacto (Mejores prácticas para disuadir el robo a mano armada en la sonda de Campeche, 2020, p. 6)

Bajo las medidas de protección que pueden tomarse en cuenta para frenar actos de piratería y robos a mano armada a bordo de un buque, los factores señalados suelen ser una teoría elemental para poder aplicar planes eficientes que puedan garantizar que los buques no sean vulnerados.

La vulnerabilidad se dice que es el factor más importante a tomarse en cuenta dentro de una Compañía Naviera; ya que el OCPM, el Capitán, el OPB y la tripulación del buque tienen responsabilidades directas para poder establecer estrategias que ayuden a mejorar la protección de los buques (Secretaría de Marina, 2020).

Se sabe además que la evaluación de riesgo como una actividad que se desliga de los procedimientos de los planes de protección del buque representa aspectos y criterios que deben ser dinámicos y apegarse a las diversas condiciones por las cuales el buque navegue.

Si bien es cierto, existen diversas metodologías para evaluar el riesgo a bordo en un buque, OMI a través de la publicación conocida como la “Guía sobre protección marítima y el Código PBIP”, estableció una forma que puede ser utilizada a bordo de los buques.

### **2.2.7. Plan de protección del buque**

Uno de los recursos más importantes a tomar en cuenta a bordo del buque para frenar actos de piratería y robos a mano armada tiene que ver con establecer un plan de protección del buque, el cual se define como:

Un plan elaborado para asegurar la aplicación a bordo del buque de medidas destinadas a proteger a las personas que se encuentren a bordo, la carga, las unidades de transporte,

las provisiones o el buque de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima (CDN, s.f., p. 3).

Bajo lo señalado con respecto al plan de protección del buque resaltan cuestiones relacionadas con la planificación del viaje y el sistema de protección del buque, lo cual se esquematiza en el siguiente cuadro:



buque, el capitán y el OPB se encargan de realizar prácticas y zafarranchos en aras de combatir y frenar las amenazas a los cuales el buque se encuentre expuesto.

ZONA DE FONDEO SEGURO (ZFS)	PUERTO	DEPARTAMENTO DEL PUERTO A LA ZFS	ÁREA DE LA ZFS	ZONA DE FONDEO SEGURO (ZFS)
A	San Felipe	San Felipe	24.100'	C
B	San Felipe	San Felipe	24.100'	D
C	San Felipe	San Felipe	24.100'	

**TRIPULACIÓN:**

- TAREAS
- RESPUESTA

**EQUIPO DE COMUNICACIÓN**

**PRACTICAS REALES**

**ZAFARRANCHOS**

**MEDIDAS DE PROTECCIÓN**

- SASS ACTIVADO
- AIS ACTIVADO
- RESPUESTA EFECTIVA ANTE SITUACIONES DE AMENAZA

**VERIFICAR**

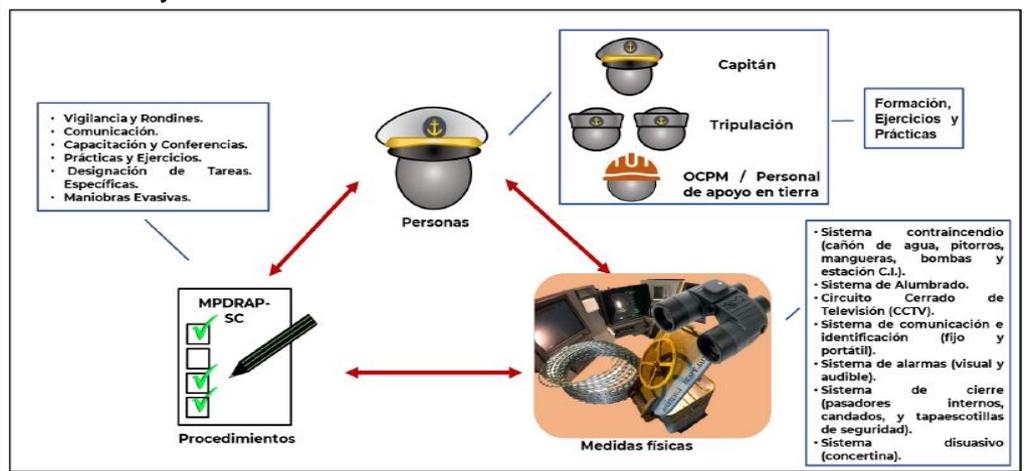
**CAPITÁN**

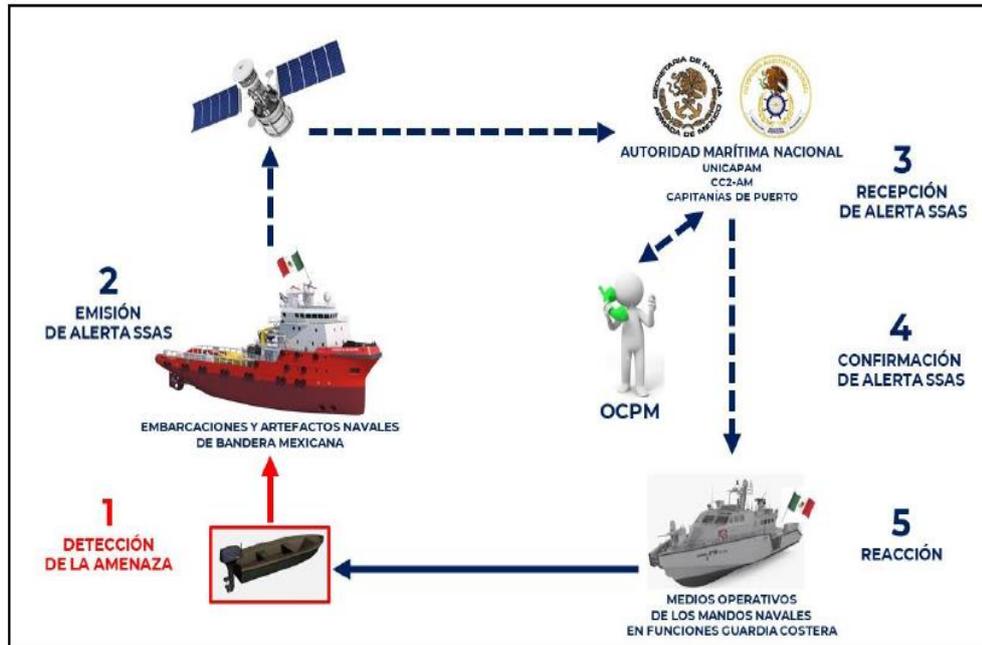
**CENTRO DE CONTROL DEL TRÁFICO MARÍTIMO**

### Sistema de protección del buque

Son tres los elementos más importantes los cuales forman parte del sistema de protección del buque (SPB) dentro de los cuales resaltan la tripulación, las medidas físicas establecidas y los procedimientos.

En la siguiente imagen se establece los elementos específicos los cuales forman parte del sistema de protección del buque, el cual representa a los recursos disponibles que se tiene a bordo para minimizar y/o reducir amenazas.





Al observar una amenaza, el sistema de alarma utilizado por los buques en cumplimiento de las disposiciones establecidos por el Código PBIP, la cual funciona como una alarma silenciosa en caso de un asalto, puede activarse de manera automática como de manera manual, alertando a la autoridad competente.

Es importante señalar que para efectos de la protección del buque ante un hecho que pueda vulnerar a la nave, la tripulación se encuentre plenamente familiarizada con dicha alarma, de tal manera que se puedan realizar los simulacros necesarios para poder garantizar la protección a bordo del buque y la utilización de los medios disponibles con los que cuenta el buque.

(Secretaría de Marina, 2020).

## **2.3. Marco legal**

Las regulaciones establecidas en el plano internacional con respecto a los robos a mano armada y piratería se presentan en los siguientes párrafos, donde se establece una perspectiva coherente en razón de los objetivos que el presente trabajo de investigación persigue.

### **2.3.1. Convemar**

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, denominado también Convemar fue firmada el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay (Jamaica) culminando de esta manera una labor de más de 14 años en las cuales participaron más de 150 países.

Según ONU (2001) dicho instrumento normativo representa un monumento a la cooperación internacional relacionado con el derecho del mar, estableciendo un orden económico internacional justo y equitativo para los espacios oceánicos.

Se establecen obligaciones relacionados con la soberanía, jurisdicción, utilización, derechos y obligaciones de los Estados en relación con el uso de los océanos, donde todos los Estados firmantes y/o adherentes deben apegarse a las normas que emanan de dicho instrumento normativo.

Estructuralmente la Convención consta de 320 artículos y nueve anexos que especifican disposiciones relacionadas con los espacios oceánicos, las delimitaciones hasta la protección del medio ambiente, la investigación científica, las actividades económicas y comerciales, tecnología, etc. (ONU, 2001).

Dentro del Convenio se establecen las zonas marítimas señaladas en ítems anteriores y sobre piratería se abordan disposiciones en 8 artículos los cuales son los siguientes:

- Artículo 101: *Definición de la piratería.*
- Artículo 102: *Piratería perpetrada por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado.*
- Artículo 103: *Definición de buque o aeronave pirata.*
- Artículo 104: *Conservación o pérdida de la nacionalidad de un buque o aeronave pirata.*
- Artículo 105: *Apresamiento de un buque o aeronave pirata.*
- Artículo 106: *Responsabilidad por apresamiento sin motivo suficiente.*
- Artículo 107: *Buques y aeronaves autorizados para realizar apresamientos por causa de piratería.*
- Artículo 110: *Derecho de visita.*

De acuerdo con lo que establece la norma relacionada a los actos de piratería, especifica que son actos delictivos los cuales son producidos en aguas internacionales, lo que difiere de concepto de robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes.

### 2.3.2. Convenio SUA

El Convenio SUA, denominado también “Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental”, la cual fue aprobado el 10 de marzo de 1988 y entró en vigor en marzo de 1992.

Dicho instrumento normativo ha sido enmendado mediante el Protocolo de 2005, el cual entró en vigor el 28 de julio de 2010. Según OMI (2020) el Convenio SUA tiene como propósito principal garantizar la imposición de sanciones a las personas que cometan actos ilícitos contra los buques, los cuales tienen que ver con apoderamiento de los buques, actos de violencia contra las personas y daño de los buques por medio de la colocación de artefactos.

Según Elizalde (2012) el:

Convenio SUA no habla de piratería en *stricto sensu*. Sin embargo, el Convenio SUA es un instrumento legal importante para la lucha contra la piratería marítima internacional, ya que tipifica hechos ilícitos que ponen en peligro la seguridad de la navegación, y dentro de los cuales se puede encuadrar a la piratería como delito internacional y establece la jurisdicción para el enjuiciamiento del ilícito” (p. 121).

Ante lo señalado, se puede indicar que el Convenio SUA se presenta como un complemento de la Convemar, ya que establece disposiciones las cuales atribuyen a los Estados tomar acciones acordes con sanciones penales a delincuentes quienes atenten contra los buques, la gente de mar quienes los operen y los pasajeros.

Además, el Convenio SUA puede utilizarse para arrestar a piratas en alta mar o en el mar territorial de algún Estado, siempre y cuando el país en cuya jurisdicción marítima se realicen hechos compatibles con las sanciones del Convenio, lo hayan firmado o ratificado.

Según Elizalde (2012) señala que el Convenio SUA establece que un Estado parte dentro de la jurisdicción de competencia pueda tomar acciones sobre individuos quienes hayan cometido actos de piratería bajo las siguientes modalidades:

- Delito contra un buque o a bordo de un buque que enarbole el pabellón.
- Si el acto sucede en territorio propio o es realizado por un ciudadano del propio Estado.
- El ilícito es cometido por una persona apátrida quien vive habitualmente en territorio propio, etc.

Por otra parte, OMI (2020), tomando en cuenta el Protocolo que se realizó al Convenio SUA en el año 2005 establece que los delitos sancionables pueden ser los siguientes:

- Cuando el propósito sea intimidar a una población y/u obligar a un Gobierno o a una organización internacional a realizar un acto en específico o dejar simplemente de hacerlo.
- Use un buque como arma que pueda causar muerte o lesiones graves.
- Descargue hidrocarburos, gas natural licuado u otra sustancia nociva potencialmente peligrosa en cantidad o concentración que pueda causar daños o lesiones graves.
- Utilice un buque de forma que cause la muerte.
- Transporte a bordo explosivos o material radioactivo.
- Transporte a bordo de un buque cualquier arma BQN, etc.

En ese sentido, se puede establecer que el Convenio SUA es un instrumento normativo el cual se presenta como un mecanismo legal que permite a los Estados actuar en aras de sancionar a personas quienes amenazan o perpetran delitos contra los buques, siendo dentro del entorno de la piratería y los robos a mano armada un marco jurídico que permite entre otras cuestiones abordables, combatir los delitos que puedan cometerse en la mar en un sentido más amplio y concreto.

### **2.3.3. Convenio SOLAS**

Denominado también Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, fue adoptado el 1 de noviembre del año en mención y entró en vigor el 25 de mayo de 1980. Según OMI (2020) dicho instrumento normativo tiene como fin establecer normas mínimas relacionadas a la

construcción, el equipo y la utilización de buques en razón de garantizar la seguridad de la vida humana en el mar.

El Convenio se encuentra conformado por 14 anexos, dentro de los cuales resalta el Capítulo XI-2, denominado “*Medidas especiales para incrementar la protección marítima*”. El presente Convenio da apertura al Código PBIP, la cual representa a una serie de detalles técnicos relacionados con la prevención y reducción de amenazas que puedan poner en peligro a los buques e instalaciones portuarias.

Por otra parte, se establecen reglas para los Gobiernos contratantes, quienes conjuntamente con los buques e instalaciones portuarias deban de establecer un sistema de protección que permita que las amenazas que afectan al transporte marítimo y el flujo de carga sea adecuada.

#### **2.3.4. Código PBIP**

El Código PBIP, o Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuaria, entró en vigor el 1 de julio de 2004. Según OMI (2020) dicho instrumento normativo se ciñe como una base de régimen integrador dentro del transporte marítimo el cual se desarrolla a nivel internacional.

El Código se divide en Parte A y Parte B, siendo la primera, disposiciones de carácter obligatorio y la segunda, disposiciones de carácter

recomendatoria que tanto Gobiernos contratantes, autoridades portuarias y compañías navieras han de tomar en cuenta para garantizar la protección del buque y la instalación portuaria.

El objetivo del Código PBIP es la de detectar y evaluar las amenazas para la protección marítima, de tal manera que se pueda tomar las medidas pertinentes para mitigarla y/o reducirla, garantizando el flujo del comercio marítimo que utiliza a los buques mercantes como el vehículo principal del transporte.

Dentro de lo que establece el Código PBIP se resaltan los siguientes alcances en relación con cada artículo que se relaciona con el tema central de análisis (robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes):

#### **6 Obligaciones de la compañía**

**6.1** La compañía se asegurará de que el plan de protección del buque contenga una declaración en la que se señale la autoridad del Capitán. Asimismo, en el plan de protección del buque, se señalará que el Capitán es la máxima autoridad y tiene la responsabilidad de adoptar decisiones relacionadas con la seguridad y protección del buque.

**6.2** La compañía garantizará el apoyo oportuno al Oficial de la compañía, al Capitán y al Oficial de protección del buque para desempeñar sus funciones de acuerdo con el capítulo XI-2 y con la parte A del código PBIP.

#### **7 Protección del buque**

**7.1** Los buques adoptarán los niveles de protección de acuerdo a los Gobiernos Contratantes.

**7.2** En el nivel de protección<sup>1</sup>, se llevarán a cabo las siguientes actividades:

- Asegurar la correcta ejecución de las tareas relacionadas con la protección del buque.
- Controlar el acceso al buque.
- Mantener un control de las personas que embarquen.
- Vigilar las zonas restringidas.
- Supervisar la manipulación de la carga y las provisiones del buque.
- Disponibilidad de los medios para las comunicaciones sobre protección.

**7.3** En el nivel de protección 2, se implementarán las medidas adicionales señaladas en el plan de protección del buque.

**7.4** En el nivel de protección 3, se implementarán medidas concretas de protección indicadas en plan de protección del buque.

**7.5** En caso, aumente o disminuya el nivel de protección de un buque, el oficial de protección de éste mismo se mantendrá en contacto con el oficial de protección de la instalación portuaria y coordinar las medidas oportunas, sea el caso necesario.

## **8 Evaluación de la protección del buque**

**8.1** El oficial de protección de la compañía, garantizará que las personas que realicen las evaluaciones respectivas, sean competentes. Además, una organización de protección reconocida podrá realizar la evaluación de un determinado buque.

**8.2** La evaluación de la protección del buque abarcará como mínimo los siguientes elementos:

- Verificar las medidas y procedimientos de un buque en relación con la protección.

- Reconocimiento y evaluación de las actividades esenciales a bordo del buque que son indispensables de proteger
  - Identificación de posibles amenazas para las principales actividades a bordo del buque.
  - Reconocimiento de los puntos débiles del barco, así como del factor humano, infraestructura, políticas y procedimientos.
- 8.3** La naviera documentará, examinará, aceptará y conservará la evaluación de la protección del buque.

## **9 Plan de protección del buque**

**9.1** Todo buque llevará un plan de protección en base a la parte B del código PBIP y será aprobado por la Administración. Este plan se ocupará, como mínimo, de lo siguiente:

- Medidas para evitar que se introduzcan a bordo del buque armas, sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra personas, buques, puertos, etc.
- Procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección o a un fallo de éstas medidas, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales del buque ó de la interfaz buque-puerto.
- Procedimientos para la formación, los ejercicios y las prácticas relacionados con el plan.
- Procedimientos para la evacuación en caso de amenaza para la protección o de fallo de las medidas de protección.

- Identificación del OPB, OCPM.

- Identificación de los lugares donde se encuentren los dispositivos para activar el sistema de alerta de protección del buque y su utilización.

**9.2** El plan estará protegido contra el acceso o divulgación no autorizada.

De la misma manera, la información es confidencial, a tal punto de que no se pueden someter a una inspección a menos que lo dispongan los Gobiernos Contratantes por personas autorizadas.

## **10 Registros**

**10.1** Las actividades según el plan de protección serán registradas teniendo presente las siguientes disposiciones:

- Formación, ejercicios y prácticas.
- Amenazas y sucesos que afecten la protección marítima.
- Fallos en la protección.
- Aumento o disminución de los niveles de protección.
- Comunicaciones relacionadas con la protección del buque.
- Auditorías y revisiones relacionadas a la protección.
- Enmiendas al Plan.
- Mantenimiento y pruebas a los equipos de protección incluido el sistema de alerta de protección del buque.

**10.2** Los registros se mantendrán en el idioma de trabajo del buque, se mantendrán en formato electrónico y será material confidencial.

## **11 Oficial de la compañía para la protección marítima**

**11.1** La compañía designará a una cantidad de Oficiales de la compañía para la protección marítima para un número específico de buques.

**11.2** Las tareas y responsabilidades del Oficial de la compañía serán:

- Informar del grado de amenaza al que posiblemente tenga que enfrentarse el buque.
- Asegurar de que se realicen evaluaciones de la protección del buque.
- Garantizar la elaboración, presentación para la aprobación y posterior implantación y mantenimiento del plan de protección del buque.
- Asegurar las subsanaciones de las deficiencias o modificar el plan de protección las necesidades de cada buque.
- Garantizar una formación adecuada para el personal responsable de la protección del buque.
- Organizar auditorías internas, revisar las actividades de protección así como asegurarse de que la comunicación entre el Oficial de protección del buque y el oficial de protección de la instalación portuaria sea efectiva.

## **12 Oficial de protección del buque**

**12.1** Se designará un Oficial de protección del buque por nave.

**12.2** Las funciones del OPB son las siguientes:

- Realizar inspecciones periódicas de la protección del buque.
- Supervisar la implantación del Plan de Protección del Buque, incluidas las enmiendas.
- Proponer modificaciones al Plan de Protección del Buque.
- Informar al Oficial de la compañía para la protección marítima acerca de toda deficiencia e incumplimiento durante las auditorías internas, revisiones periódicas, inspecciones de protección y las verificaciones del cumplimiento.

<ul style="list-style-type: none"><li>- Concientizar acerca de la protección y vigilancia a bordo.</li><li>- Notificar todos los sucesos que afectan a la protección.</li><li>- Coordinar la implantación del Plan de Protección del Buque en concordancia con el Oficial de la compañía de la protección marítima y el Oficial de protección de la instalación portuaria.</li><li>- Verificar el funcionamiento, prueba y mantenimiento de los equipos de protección, si los hubiera.</li></ul>
(OMI, 2003)

### **2.3.5. Resolución A.1025(26)**

Titulada “Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques” el cual fue establecida el 18 de enero de 2010 por la Asamblea de la Organización Marítima Mundial (OMI).

Dicho instrumento normativo busca ofrecer a los Estados Miembros de la OMI, un prontuario que facilite la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada los cuales son cometidos contra buques mercantes a nivel internacional (A, 2010).

Dentro del documento oficial en relación con la Resolución A.1025(26) se exhorta a los Estados a que adopten las medidas que sean necesarias para combatir delitos relacionados con la piratería y los robos a mano armada, de

tal manera que a nivel nacional se adopten normas para enjuiciar, extraditar a delincuentes quienes cometan dichos agravios.

Alienta además a que los Estados puedan implementar las disposiciones de la Convemar y el Convenio SUA, de tal manera que se cuenten con los mecanismos legales para propiciar las mejores condiciones para reprimir actos ilícitos en la mar.

Se abordan además asuntos relacionados con la investigación de dichos incidentes propiamente dicho y las responsabilidades a tomar en cuenta cuando se llegue a un lugar donde se halla suscitado un incidente considerando los siguientes aspectos:

- Asistencia a los heridos.
- Apresamiento de los delincuentes.
- Aviso de otros buques.
- Protección del lugar del delito.
- Obtención de pruebas, etc.

#### **2.3.6. Circular MSC.1/Circ.1408**

Denominado “Recomendaciones provisionales para los Estados Rectores de puertos y los Estados Ribereños con respecto al Empleo de Personal Privado de Protección Armada a Bordo en la Zona de Alto Riesgo”. Fue aprobado el 16 de setiembre del 2011.

Dichas recomendaciones abordan sugerencias relacionadas para abordar el empleo creciente de personal privado de protección armada (PPPA) en zonas de alto riesgo a fin de contrarrestar la piratería en las áreas de Somalia, de tal manera que se puedan abordar cuestiones relacionadas con el embarque, desembarque y transporte de PPPA, así como las armas de fuego y el equipo de protección utilizados por el PPPA (MSC, 2011).

Un punto importante a establecer con respecto al presente instrumento normativo es que las disposiciones establecidas no pretenden interferir en las normas internas de un Estado ni entorpecerlas, pero que, tomando en cuenta las recomendaciones de propietarios y armadores de buques que navegan por zonas de alto riesgo se presentan como un material que ayude a mejorar la protección de buques, garantizando la integridad del buque, el personal de abordaje y la carga transportada.

#### **2.3.7. Circular MSC.1/Circ.1406/Rev.1**

La presente circular denominada “Recomendaciones provisionales revisadas para los Estados de Abanderamiento con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo” fue establecida el 16 de setiembre de 2011.

Según MSC (2011) las recomendaciones fueron establecidas con la intención de establecer la firmeza de una política nacional respecto a las actividades relacionadas con la contratación de personal privado de

protección armada (PPPA) siempre y cuando sean consideradas como lícitas dentro de un Estado de Abanderamiento.

Se brindan sugerencias con respecto a la decisión que los Estados de Abanderamiento puedan establecer con respecto al empleo de armas de fuego y el transporte del personal armada a bordo de los buques mercantes quienes soliciten dicho servicio en zonas de alto riesgo.

Se establece que cada Estado de Abanderamiento debe esclarecer las reglas tanto para los capitanes, gente de mar, armadores y propietarios de las compañías con respecto al transporte de personal de protección armada a bordo.

#### **2.3.8. Circular MSC.1/Circ.1405/Rev.1**

Titulado "Orientaciones provisionales revisadas para propietarios, armadores y capitanes de buques con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo" adoptada el 16 de setiembre del 2011.

Tomando en consideración la amenaza que representan las actividades realizadas en las costas de Somalia que determinó que existan empresas privadas dedicadas al empleo de personal privado de protección armada (PPPA), se observa una situación en la cual no se puedan brindar las

garantías necesarias para encontrar empresas fiables y que realicen un trabajo de forma profesional.

MSC (2011) señala que dicha situación resulta ser compleja para los propietarios de los buques, en aras de poder emplear a PPPA en una zona donde no existe reglas de juego concretas para que dicha actividad pueda darse de manera coherente.

En ese sentido, la presente circular se estableció con el objetivo de ayudar tanto a armadores, propietarios y capitanes quienes estén evaluando la posibilidad de contratar a PPPA a bordo de los buques para poder proteger a las naves de ataques de piratas.

Para la contratación de compañías privadas de protección marítima (CPPM) se señalan diversas disposiciones recomendatorias las cuales versan sobre la evaluación de riesgos, los criterios de selección de las mismas, la formación de los PPPA, condiciones de seguro, mando del capitán en relación con el control del equipo de protección de a bordo, gestión de las armas de fuego y municiones en el embarque como el desembarque, etc.

### **2.3.9. Circular MSC.1/Circ.1390**

La presente circular denominada “Orientaciones para oficiales de la compañía, para la protección marítima (OCPM) – Preparación de la compañía

y la tripulación para casos de secuestro por piratas en el Océano Índico Occidental y el Golfo de Adén”.

Fue establecido el 9 de diciembre de 2010 con la finalidad de ayudar a los Oficiales de la Compañía para la Protección Marítima (OCPM) de tal manera que puedan hacer los preparativos necesarios para que cuando un buque transite en el golfo de Adén y el océano Índico occidental (zonas de altos índices de piratería) pueda prevenir un ataque o el secuestro del buque y/o la tripulación (MSC, 2010).

Las sugerencias establecidas se centran en aspectos relacionados con la preparación de los tripulantes (requisitos en materia de protección, gente de mar y otras personas a bordo del buque, registros exactos de los tripulantes, compromiso de la compañía, concientización de los tripulantes sobre las condiciones durante un secuestro, el conocimiento por parte de la tripulación de las medidas que adopte la compañía) y la gestión de crisis por la compañía,

#### **2.3.10. Circular MSC.1/Circ.1334**

Titulado “Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques: Orientaciones para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada contra los buques” el cual fue emitido el 23 de junio del 2009 con la finalidad de señalar las precauciones que deben tomarse en cuenta

para reducir riesgos de piratería en alta mar y robos a mano armada perpetrados contra los buques cuando se encuentren navegando, fondeados o navegando en aguas territoriales de un Estado ribereño (MSC, 2009).

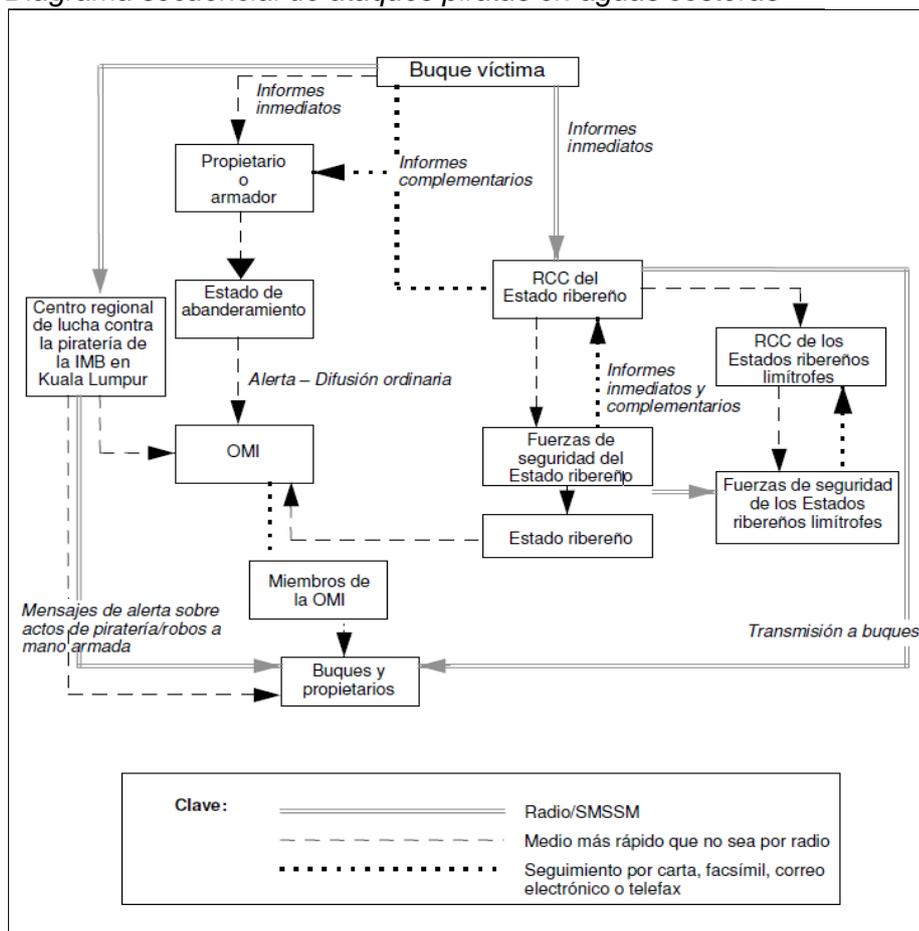
Mediante la presente circular se establece que tanto los propietarios de los buques, compañías, armadores, capitanes y la tripulación del buque deben adoptar medidas para protegerse de buques piratas y ladrones armados, que con la ayuda de las fuerzas de seguridad podrían establecer actividades de asesoramiento para garantizar, frenar y/o reducir dichos actos delictivos.

Principalmente dentro de dichas consideraciones se establecen precauciones relacionadas con diversas situaciones a los cuales el buque puede estar expuesto, considerando como principal herramienta de reducción y disuasión, las guardias y vigilancias que pueden establecerse en los planes de protección del buque.

Además, se señalan procedimientos relacionados con las comunicaciones y la escucha radioeléctrica, lo que representa uno de los procedimientos más importantes cuando los buques se encuentran en la condición de ser amenazados por delincuentes de la mar.

**Figura 11**

*Diagrama secuencial de ataques piratas en aguas costeras*



*Nota.* Se establece los procedimientos secuenciales a tomarse en cuenta cuando se produce ataques piratas en la zona de acuerdo con la circular MSC.1/Circ.1334 (<https://docs.imo.org/>)

### 2.3.11. Circular MSC.1/Circ.1333

Llamado también “Actos de piratería y robos a mano armado perpetrados contra los buques: Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques” el cual fue establecido el 26 de junio de 2009.

Se establecen sugerencias que, a partir de estadísticas recopiladas por los Gobiernos, se pueda generar mayor difusión a través de la publicación en formatos de fácil comprensión, conllevando a que se planteen

recomendaciones a los buques que enarbolan banderas propias de los Gobiernos que acaten dicha recomendación (MSC, 2009).

Mediante el presente documento se exhorta también a los Gobiernos a que hagan partícipes a los propietarios de los buques y gente de mar en la elaboración de medidas que puedan frenar actos de piratería y robos a mano armada en contra de los buques mercantes.

Se señala además la no negociación por parte de los Gobiernos con delincuentes quienes sean partícipes de piratería o robos a mano armada, de tal manera de poder minimizar tendencias que alienten a que los posibles autores busquen beneficios económicos más perjudiciales para los actores que forman parte del transporte marítimo.

Bajo lo establecido en el presente instrumento normativo, los Gobiernos, valiéndose del marco jurídico internacional como nacional tienen una alta responsabilidad en los asuntos que conllevan a luchar contra los fenómenos sociales de la piratería y robos a mano armada, lo cual genera impactos diversos dentro de la actividad relacionada con el transporte de mercancías a nivel internacional.

Con respecto al plano nacional, en relación con el objetivo del estudio y el contexto donde se desarrolla el presente trabajo de investigación, vale la pena resaltar la función de la Autoridad Marítima dentro del territorio nacional, lo cual se

detalla a continuación tomando en consideración el Decreto Legislativo N° 1147 y lo señalado dentro del Código penal peruano.

### **2.3.12. Decreto Legislativo N° 1147**

Fue establecido el 11 de diciembre de 2012, con el objetivo de fortalecer las competencias de las Fuerzas Armadas como Autoridad Marítima (Dirección General de Capitanías y Guardacostas) con respecto a la administración de las áreas acuáticas donde navegan las naves, artefactos navales, etc., con el fin de velar por la seguridad de la vida humana en el mar, la protección del medio ambiente marino y la represión de las actividades ilícitas dentro de la jurisdicción marítima (SBN, 2012).

Bajo lo establecido, si bien es cierto dentro de las funciones que se le atribuyen a la Autoridad Marítima Nacional no se habla de piratería o robos a mano armada, de acuerdo al término utilizado “represión de las actividades ilícitas” se corresponden a abordar los fenómenos señalados dentro del territorio nacional.

En ese sentido, considerando que el Perú ejerce dominio de 200 millas de mar (371 km), el término apropiado a ser utilizado vendría a ser robos a mano armada. Por otra parte, de acuerdo a lo observado dentro del derecho internacional marítimo, principalmente lo señalado por Convemar, las definiciones de zonas marítima que establecen no serían compatibles con la

legislación nacional, ya que el Perú no es un Estado Parte de dicha Convención.

En ese sentido, queda como tarea propia, de acuerdo a las recomendaciones que ha sido establecidas por OMI, que el Estado peruano pueda analizar los mecanismos legales que sean necesarios para poder establecer un marco jurídico donde existan sanciones a delincuentes quienes perpetren ataques violentos contra los buques, de tal manera que se brinden las condiciones suficientes para un juicio y sentencia proporcional con la afectación que causan a los buques, la economía y la gente de mar.

### **2.3.13. Código penal – Artículo 189**

Titulado “Robo agravado” y estipula lo siguiente:

La pena será no menor de doce ni mayor de veinte años si el robo es cometido:

1. En inmueble habitado.
2. Durante la noche o en lugar desolado.
3. A mano armada.
4. Con el concurso de dos o más personas.
5. En cualquier medio de locomoción de transporte público o privado de pasajeros o de carga, terminales terrestres, ferroviarios, lacustres y fluviales, puertos, aeropuertos, restaurantes y afines, establecimientos de hospedaje y lugares de alojamiento, áreas naturales protegidas, fuente de

agua minero-medicinales con fines turísticos, bienes inmuebles integrantes del patrimonio cultural de la Nación y museos.

6. Fingiendo ser autoridad o servidor público o trabajador del sector privado o mostrando mandamiento falso de autoridad.

7. En agravio de menores de edad, personas con discapacidad, mujeres en estado de gravidez o adulto mayor.

8. Sobre vehículo automotor, sus autopartes o accesorios.

La pena será no menor de veinte ni mayor de treinta años si el robo es cometido:

1. Cuando se cause lesiones a la integridad física o mental de la víctima.

2. Con abuso de la incapacidad física o mental de la víctima o mediante el empleo de drogas, insumos químicos o fármacos contra la víctima.

3. Colocando a la víctima o a su familia en grave situación económica.

4. Sobre bienes de valor científico o que integren el patrimonio cultural de la Nación.

La pena será de cadena perpetua cuando el agente actúe en calidad de integrante de una organización criminal o si, como consecuencia del hecho, se produce la muerte de la víctima o se le causa lesiones graves a su integridad física o mental (Conceptos jurídicos, 2020, párr. 1).

Por otra parte, observando lo señalado en la Constitución Política del Perú, en el artículo 54 donde se establece que el territorio del Estado comprende el suelo, subsuelo, dominio marítimo y el espacio aéreo que lo cubre, precisando que el dominio marítimo se corresponde a 200 millas medidas de la línea base, sobre los cuales se ejerce soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de las

libertades de comunicación en conformidad con la ley y los tratados ratificados por el Estado (Congreso de la República, 1993).

Bajo lo establecido se puede indicar que el Código penal tiene un ámbito de aplicación dentro del territorio nacional donde se puedan perpetrar delitos, considerando al mar como parte del territorio nacional, a los cuales, los delincuentes que realizan actividades ilícitas (robos a mano armada a buques mercantes) puedan recibir una pena en conformidad con lo establecido en el artículo 189 del Código penal.

Si bien es cierto, bajo el tenor de “robo agravado”, no existe una especificación concreta sobre los robos a mano armada perpetrado contra los buques mercantes, se puede considerar que cuando se mencione a “puertos” se involucra las actividades que se caractericen al fenómeno que es analizado en el presente trabajo de investigación.

En ese sentido, se puede establecer que sí existe un marco legal establecido dentro del Código penal el cual contribuye a formalizar sanciones y penalizar a delincuentes quienes hasta la actualidad vulneran y perpetran actos delictivos en contra de los buques, bienes, aspectos económicos, etc. (Ver Anexo 2).

## **CAPÍTULO III: DISEÑO METODOLÓGICO**

### **3.1. Diseño de la Investigación**

De acuerdo con las características que enmarcaron el proceso investigativo, tomando en cuenta las posturas de Valderrama (2018) y Ñaupas et. al. (2018) se determinó que es de enfoque cualitativo, tipo básica, nivel exploratorio y diseño narrativo.

De acuerdo con Valderrama (2018) la investigación cualitativa:

Entiende la realidad de forma holística, es decir, observando el contexto en su forma natural y atendiendo sus diferentes ángulos y perspectivas. Esto exige la utilización de diversas técnicas interactivas, flexibles y abiertas, que permitan captar la realidad con todas las dimensiones que la completan (p. 245).

En ese sentido, el presente estudio tiene características de ser cualitativo debido a que, para analizar la situación respecto a los robos a mano armada

perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021, se observa el fenómeno de manera natural y abierta, considerando diversos ángulos y perspectivas en torno a la información documental obtenida y los entrevistados quienes brindan diversos aportes en relación con experiencias vividas.

Con respecto al tipo básica, Ñaupas et. al. (2018) postula que son estudios denominados pura, básica o sustantiva porque no les interesa un objetivo crematístico, sino que la motivación está más relacionada con la curiosidad y la acción para poder descubrir nuevos conocimientos.

En ese sentido, al observar el objetivo del presente trabajo de investigación los resultados no tienen un fin práctico, puesto que la caracterización de tipo básica se corresponde con el estudio, por lo que, al analizar los robos a mano armada perpetrados en buques mercantes en el puerto del Callao, 2021, se establecen teorizaciones que ayudan a conocer y comprender la realidad, coadyuvando a generar mayor conocimiento sobre la línea de investigación dentro de límites de espacio y tiempo.

Sobre los estudios de nivel exploratorio, Valderrama (2018) señala que:

No se conocen con precisión variables. Puesto que ellas surgen del mismo estudio. No se plantean hipótesis previas ni objetivos; más bien, ayudan a formular hipótesis para otras investigaciones. Se puede realizar con una muestra no muy grande. No hay preguntas que conduzcan a problemas precisos (p. 42).

Dicha apreciación respecto a los estudios de nivel exploratorio se corresponde con el presente trabajo de investigación, debido a que no se formularon en un primer momento interrogantes que condujeran a problemas precisos; por otra parte, no se formularon hipótesis y mucho menos se manejó una muestra grande para poder responder al objetivo de estudio. Dichas concordancias establecen que el nivel donde se desarrollase el presente estudio sea el exploratorio.

Con respecto a los estudios de diseño narrativo Ñaupas et. al. (2018) establece que se caracteriza por permitir acceder al relato de experiencias de vida y la historia oral de una persona. Asimismo, Valderrama (2018) señala que dicho tipo de estudios aluden a historias de vida contadas por una persona que la ha vivido, indagando sobre diversas dimensiones de la vida de una persona.

Así también, Ñaupas et. al. (2018) señala que dicho tipo de diseño admite el uso de fuentes documentales las cuales informan sobre hechos y eventos tomando en cuenta un criterio netamente cronológico, lo cual permita la reconstrucción de la forma más exhaustiva y objetiva posible.

En ese sentido, el presente trabajo de investigación se caracterizó de diseño narrativo, ya que ambas posturas señaladas por los autores se corresponden con la estrategia de recolección de datos aplicado durante el proceso para responder al objetivo de investigación.

Las fuentes documentales y las experiencias obtenidas de unidades de información compuesto por sujetos produjeron información la cual fue

sistematizada para aportar con una teorización que se correspondiera con el planteamiento del estudio. Los procedimientos que caracterizaron el proceso fueron los siguientes:

-Se realizó una revisión exhaustiva de la literatura respecto a la línea de investigación, de tal manera que se pudo recabar los antecedentes y realizar el marco teórico que fundamentan los referentes necesarios para poder realizar el análisis posterior producto de la información obtenida de la fase empírica del proceso.

-Se elaboró con mayor precisión la problematización de la línea de investigación estableciendo las primeras subcategorías que configurarían los aspectos fundamentales de análisis: Características relevantes, capacidad de respuesta por parte de la Autoridad Marítima y Repercusiones.

-Luego se elaboró una guía de entrevista inicial para comenzar a buscar unidades de información quienes brindaron las primeras posturas concernientes a experiencias vividas y apreciaciones sobre las preguntas establecidas en razón con los robos a mano armada en el puerto del Callao.

-Se empezó la validación de las unidades documentales y la guía de entrevista por jueces expertos, quienes mostraron el juicio correspondiente en razón de la construcción de la matriz categorial y las preguntas establecidas, ayudando a mejorarlas y obtener información con mayor coherencia en razón de los objetivos específicos y general planteados.

-Se amplió la muestra de estudio, ubicando a nuevas unidades de información con los cuales se pudo conseguir una mejor saturación de la información que responda de manera coherente a las necesidades cognoscitivas del presente estudio.

-Posteriormente se procesaron las versiones de cada unidad de información aplicando los criterios de validez y confiabilidad los cuales conllevaron a establecer las categorías emergentes y las síntesis conceptuales respectivas para poder establecer las teorizaciones tanto a nivel parcial como final.

-Finalmente se realizaron las discusiones, conclusiones y recomendaciones, volviendo a redefinir el planteamiento del problema establecido en el presente informe de tesis.

### **3.2. Muestra**

Los muestreos de investigación cualitativa se caracterizan por ser no probabilísticos y por ser elegidos bajo criterios propios del investigador. Además, se van eligiendo desde el inicio del estudio y durante el proceso se van agregando otras unidades que satisfacen las necesidades de información (Valderrama, 2018).

En el presente trabajo de investigación se pudieron establecer dos muestras los cuales fueron los siguientes:

-Muestra inicial: Se caracteriza por sumergir en el contexto investigativo al investigador, aportando con información base que conlleve a una compenetración con la cotidianidad del ambiente (Valderrama, 2018). En ese sentido, la muestra inicial del presente estudio se compone de 14 incidentes reportados en el año 2021 por el Sistema integrado de información mundial de la OMI (GISIS).

-Muestra de participantes voluntarios: Se caracterizan por ser elegidas por circunstancias variadas, dentro de las cuales resalta la respuesta activa de unidades de información ante una invitación (Valderrama, 2018). En ese sentido la muestra de participantes voluntarios del presente estudio está conformado por: 17 unidades de información cuyas características específicas se precisan en la siguiente tabla.

**Tabla 1**  
*Muestra*

Muestreos no probabilístico	Unidades de análisis	Incidentes reportados por GISIS			Cantidad	
		Nombre del buque	Tipo de buque	Fecha		
Muestra inicial	Documentos	Torm Arawa	Petroquimiquero	12-02-21	14	
		Nordic Seoul	Granelero	11-03-21		
		Baker River	Granelero	16-03-21		
		Port Osaka	Granelero	16-03-21		
		Sea Success	Granelero	14-04-21		
		Admiral	Petrolero	04-05-21		
		Maersk Borneo	Petrolero	28-06-21		
		Maersk Borneo	Petrolero	30-06-21		
		Santa Barbara	Granelero	03-07-21		
		Name withheld	Petrolero	13-07-21		
		Santos Eagle	Granelero	18-08-21		
		Warnow Beluga	Containero	13-09-21		
		Bochem Luxembourg	Petrolero	15-09-21		
		Nordorinoco	Granelero	26-09-21		
		Informantes				
		Etiqueta	Experiencia en la mar	Cargo	Naviera / Empresa (Nacionalidad)	
Muestra de participantes voluntarios	Sujetos	E1	18 años	Capitán	Transgas (Peruano)	17
		E2	17 años	Capitán	Transgas (Peruano)	
		E3	20 años	Primer oficial de puente	Roswell Tankers Corp. (Peruano)	
		E4	5 años	Segundo piloto	Transgas (Peruano)	
		E5	17 años	Primer piloto	Transgas (Peruano)	
		E6	-----	Experto en protección	-----	
		E7	21 años	Abogado Penalista	/ Estudio privado (Peruano)	
		E8	8 años	OPIP	APM Terminals Callao	

			(Peruano)
E9	7 años	OPIP	Transportador a Callao (Peruano)
E10	15 años	Capitán de Corbeta AP	/ Guardacosta (Peruano)
E11	18 años	Técnico de Tercera AP	/ Guardacosta (Peruano)
E12	32 años	Capitán	Western Bulk (Estadounidense)
E13	36 años	Capitán	Frisian Fortune Shipping CO. LTD (Ruso)
E14	17 años	Primer Oficial de puente	MOL (Hindú)
E15	27 años	Primer Oficial de puente	Pacific Basin (Mexicano)
E16	19 años	Capitán	Duren Logistics (Turco)
E17	29 años	Capitán	J Lauritzen (Danés)

Total de unidades de información

31

### 3.3. Sistema de categorías

De acuerdo con lo que establece Valderrama (2018) los estudios cualitativos se caracterizan por no realizar mediciones de variables de un grupo de estudio para poder obtener conclusiones directas, ya que por lo general establecen categorías de análisis que representan a los ejes de análisis del tema central de estudio, lo que ayuda a sistematizar la información para una interpretación que responda a los objetivos de una investigación.

Begazo et. al. (2019) establece que las categorías de análisis corresponden a ideas, temas o conceptos que agrupan las interpretaciones provenientes de la recolección y ordenamiento de la información de la muestra, lo que establece una

clarificación del proceso que ayuda a entender las dimensiones iniciales de un fenómeno, lo cual se corresponde con el conocimiento de la realidad.

En ese sentido, la matriz categorial para efectos del presente estudio, el cual fue establecido de manera iterativa en correspondencia con la metodología que caracterizó al proceso queda definido de la siguiente manera, donde además se observa la delimitación espacial y temporal.

**Tabla 2**

*Matriz categorial*

Esquema	
Categoría de análisis: Robos a mano armada.	
Subcategoría de análisis: Características relevantes, capacidad de respuesta por parte de la Autoridad Marítima, Mecanismos legales y Repercusiones.	
Espacio: Puerto del Callao.	
Tiempo: 2021.	
Subcategorías	Indicadores
Características relevantes	-Incidentes reportados -Testigos -Condiciones en las cuales se producen los robos -Materiales robados -Frecuencia de robos
Capacidad de respuesta por parte de la Autoridad Marítima	-Funciones -Organización a reportar -Modo de reportes -TRAMAR -Patrulleras -Procedimientos realizado por la patrullera -Procedimientos ante captura de delincuentes
Mecanismos legales	-Normas -Código penal -Policía nacional
Repercusiones	-Buques mercantes -Psicológicos -Imagen frente al exterior -Jurídicas

Las definiciones conceptuales en relación con cada una de las categorías y subcategorías de análisis se señalan en la siguiente tabla, la cual esclarece la orientación teórica de cada una de las mismas. En ese sentido, se delimita la generación de conocimiento respecto al problema de investigación.

**Tabla 3**

*Definiciones conceptuales*

Categoría de análisis: Robos a mano armada	
Todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un Estado (Insight Crime, 2015).	
Subcategorías	
Características relevantes	Cuestiones que permiten conocer la situación relacionado con los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes, los cuales se encuentran relacionados con la cantidad de incidentes, las condiciones en las cuales se producen dichos incidentes y los materiales que se suelen robar.
Capacidad de respuesta por parte de la Autoridad Marítima	Disposición por parte de la Autoridad Marítima para poder actuar de forma oportuna respecto a los incidentes que se suelen suscitar con respecto a los robos a mano armada perpetrados en buques mercantes en el puerto del Callao.
Mecanismos legales	Instrumentos jurídicos que se corresponde con penalizar a los delincuentes quienes suelen perpetrar robos a mano armada contra los buques mercantes, así como los que determinan la acción de entidades vinculadas a dicha problemática.
Repercusiones	Consecuencia o efectos producto de los robos a mano armada perpetrados en buques mercantes en el puerto del Callao, poniendo énfasis sobre el buque, la gente de mar, la imagen frente al exterior y asuntos jurídicos.

### **3.4. Técnicas para la recolección de datos**

#### **3.4.1. Técnica**

La técnica representa a la forma de cómo se recopilan los datos dentro de un proceso investigativo. Para efectos del presente trabajo de investigación se utilizó como técnicas de recolección de datos la documentación y la entrevista.

#### **3.4.2. Instrumento**

De acuerdo a lo que establece Valderrama (2018) el instrumento de recolección de datos en un estudio cualitativo queda definido por los investigadores, ya que son ellos quienes recolectan la información y quienes la analizan para poder obtener las conclusiones finales del estudio.

Además, dentro del proceso se hizo uso de herramientas de recolección de datos, los cuales corresponden a los medios auxiliares utilizados para recolectar la información del presente estudio. Las herramientas de recolección de datos utilizados fueron la ficha de investigación y la guía de entrevista. (Ver Anexo 3).

Cabe resaltar que las unidades de información documentales y la guía de entrevista fueron validados por jueces expertos quienes emitieron un veredicto en razón de poder avalar y garantizar la coherencia de la

información recopilada en correspondencia con los objetivos específicos y objetivo general. (Ver Anexo 4).

### **3.5. Técnicas para el procesamiento y análisis de los datos**

De acuerdo con Valderrama (2018) y Ñaupas et. al. (2018) en una investigación cualitativa se analizan datos que suelen provenir de diversas fuentes y establecen consideraciones sobre un fenómeno desde diversos ángulos, lo que conlleva a establecer un control cruzado de la información para extraer conclusiones que describan o expliquen la realidad respecto a un fenómeno.

Los datos fueron procesados con la ayuda del programa informático de Microsoft Word, lo cual con la ayuda de los audios y videos grabados de las entrevistas permitieron compilar todas las posturas de cada uno de las unidades de información.

Con respecto a las técnicas utilizadas en el análisis de los datos con respecto a la información documental, resalta el análisis de contenido de cada uno de los reportes elegidos, mientras que con respecto a la información recaba de las entrevistas se tuvo que hacer uso de las técnicas de corte y clasificación de palabras claves, lo cual permitió extraer las ideas principales que conllevaron a establecer la síntesis conceptual respectiva y en consecuencia las teorizaciones.

Cabe resaltar que en el análisis se hicieron representaciones visuales, para luego describir, clasificar e interpretar en relación con las categorías emergentes

obtenidas producto de las acciones para poder establecer una respuesta al objetivo general.

Para el análisis de la información, los programas que ayudaron fueron Lucidchart (Software de diagramas online) y el uso del programa QDA Miner, que corresponde a un programa de análisis de información cualitativa para poder hacer los esquemas finales donde resaltaron las ideas que argumentan el establecimiento de las teorizaciones parciales y final correspondiente.

### **3.6. Rigor cualitativo**

De acuerdo con Valderrama (2018) en el rigor de un estudio cualitativo “el investigador debe utilizar estrategias para asegurar la credibilidad del estudio y ganarse la confianza de la audiencia. Los resultados del estudio deben ser confiables y creíbles para la comunidad investigadora” (p. 322).

En ese sentido, para garantizar la validez del presente estudio se utilizaron estrategias ceñidas a la relectura constante de la información recolectada, de tal manera de que se pudo captar las ideas más relevantes que se correspondan con la realidad donde se observa fenómeno de estudio, lo cual está relacionado con los robos a mano armada perpetrados en buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.

Así también, con respecto a la fiabilidad o confiabilidad de los resultados, se aplicaron estrategias relacionadas con los métodos de triangulación de técnicas

de recolección de datos e informantes, lo que a través de la saturación de la información establecieron las teorizaciones finales respecto a los objetivos de estudio específicos y general en consecuencia.

### **3.7. Aspectos éticos**

La información documental señalada es de naturaleza pública, lo cual puede ser visualizada en la página oficial de GISIS, mientras que en razón de la información obtenida de las unidades de información compuesto por sujetos se tuvo que aplicar un consentimiento informado en la cual se plasmaron los criterios relacionados con el anonimato y la confidencialidad con respecto al tratamiento de la información, lo que representa a criterios concretos sobre los aspectos éticos de un proceso investigativo de corte científico (Ver Anexo 5).

## **CAPÍTULO IV: RESULTADOS**

Los resultados se establecen de acuerdo a la matriz categorial establecida en el capítulo anterior, plasmando las interpretaciones específicas obtenidas de acuerdo a cada indicador con la información proveniente de la información documental y las entrevistas.

Se enlaza cada subcategoría de análisis con el objetivo específico sobre el cual se establece una teorización parcial, los cuales forman parte de la integración de ideas principales extraídos producto del análisis efectuados con base a la triangulación de la información.

Finalmente se presenta una teorización final, la cual responde al objetivo general del presente trabajo de investigación, la cual agrupa y sintetiza las ideas provenientes de las teorizaciones parciales correspondiente a cada objetivo específico.

**4.1. Analizar cuál es la situación respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.**

**4.1.1. Identificar qué características relevantes se observan en los incidentes sobre robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.**

-Incidentes reportados:

Documentación

<b>Incidente 01</b>			
<i>Datos primarios</i>			
Nombre del buque:	Torm Arawa	Número OMI:	9543548
Bandera:	Singapur		
Arqueo bruto:	30302	Tipo de buque:	Petroquimiquero
Fecha:	12-02-2021	Buque liberado:	
Hora:	20:45	Zona horaria:	LT
Posición de incidente:	Fondeadero del Callao – Área 8		
Estado ribereño:	Perú		
Área:	Sudamérica		
Latitud:	12°00.62' S	Longitud:	077°11.86'W
Nombre del buque:			
Fecha / Hora de Incidente:			
Circular mensual:			
<i>Información adicional</i>			

Detalles del incidente:	Ladrones armados con cuchillos abordaron la nave fondeada. El personal, durante sus rondas, notó a los ladrones en el catillo de proa; de inmediato, se retiró a la acomodación y dio a la alarma. Los ladrones al verse descubiertos escaparon en una lancha de madera. Después de todo eso, se reunió a la tripulación y se llevó a cabo una búsqueda. Se reportó que algunas pertenencias del barco fueron robadas. Se dio parte a las autoridades por medio de un agente local.		
Consecuencias para la tripulación, buque, carga:	La tripulación no fue herida. Un cabo de amarre fue robado.		
Lugar del incidente:	En el área del puerto	Estado del buque cuando es atacado:	Fondeado
Número de personas involucradas en el ataque:	1-4 personas	Consecuencias para la tripulación:	
Armas utilizadas por los atacantes:	Cuchillos	Partes del buque asaltados:	No se indica
Pérdidas de vida:	0	Tripulación herida:	0
Tripulación desaparecida:	0	Tripulación rehén / secuestrada:	0
Asaltada:	0	Rescate:	
Acción realizada por el Capitán y la tripulación:	La alarma fue activada y la tripulación se reunió		
¿Reportado a la autoridad costera?:	No		
Si es sí, ¿A quién?:			
Estado de reporte:			
u, Organización Internacional Informante:	ReCAAP ISC via ReCAAP focal point (Singapore)		

Medidas adoptadas por el Estado ribereño:	Información no disponible
Imagen del buque	<p><b>Figura 12</b> <i>Buque petroquímico Torm Arawa</i></p>  <p>(<a href="https://marinetraffic.com">https://marinetraffic.com</a>)</p>

### Incidente 02

#### *Datos primarios*

Nombre del buque:	Nordic Seoul	Número OMI:	9649861
Bandera:	Liberia		
Arqueo bruto:	22860	Tipo de buque:	Granelero
Fecha:	11-03-2021	Buque liberado:	
Hora:	22:30	Zona horaria:	UTC
Posición de incidente:	Fondeadero del Callao		
Estado ribereño:	Perú		
Área:	Sudamérica		
Latitud:	11°59.57' S	Longitud:	077°14.10'W
Nombre del buque:	Nordic Seoul		
Fecha / Hora de Incidente:	2021-03-11 02:10 UTC		

Circular mensual:	299		
<i>Información adicional</i>			
Detalles del incidente:	El personal de guardia se dio cuenta de que los ladrones armados con cuchillos se encontraban en la proa de la nave. De inmediato se dio aviso al oficial de guardia por lo que se activó la alarma, se avisó por el intercomunicador y se reunió a toda la tripulación. Los ladrones, al escuchar la alarma, escaparon con todo lo robado. El incidente fue reportado al VTS local y una patrullera de la guardia costera fue enviada para búsqueda alrededor del barco.		
Consecuencias para la tripulación, buque, carga:	Propiedades del buque robadas.		
Lugar del incidente:	En el área del puerto	Estado del buque cuando es atacado:	Fondeado
Número de personas involucradas en el ataque:	1-4 personas	Consecuencias para la tripulación:	
Armas utilizadas por los atacantes:	Cuchillos	Partes del buque asaltados:	No se indica
Pérdidas de vida:	0	Tripulación herida:	0
Tripulación desaparecida:	0	Tripulación rehén / secuestrada:	0
Asaltada:	0	Rescate:	
Acción realizada por el Capitán y la tripulación:	Se activó la alarma, se anunció por el intercomunicador y la tripulación se reunió.		
¿Reportado a la autoridad costera?:	Si		
Si es sí, ¿A quién?:	TRAMAR		
Estado de reporte:			
u, Organización	PRC retransmitió el mensaje al MRCC Perú.		

Internacional Informante:	
Medidas adoptadas por el Estado ribereño:	Una patrullera de la guardia costera fue enviada para la búsqueda alrededor de la nave.
Imagen del buque:	<p><b>Figura 13</b> <i>Buque granelero Nordic Seoul</i></p>  <p>(<a href="https://marinetraffic.com">https://marinetraffic.com</a>)</p>

### Incidente 03

#### *Datos primarios*

Nombre del buque:	Baker River	Número OMI:	9284269
Bandera:	Hong Kong, China		
Arqueo bruto:	31336	Tipo de buque:	Granelero
Fecha:	16-03-2021	Buque liberado:	
Hora:	01:00	Zona horaria:	UTC
Posición de incidente:	Fondeadero del Callao – Area 1		
Estado ribereño:	Perú		
Área:	Sudamérica		
Latitud:	12°00.92'S	Longitud:	077°11,99'W

#### *Información adicional*

Detalles del incidente:	<p>8 ladrones armados con cuchillos abordaron la nave, tomaron de rehén al AB de guardia, lo amarraron. Seguidamente los delincuentes tomaron como rehén a una parte de la tripulación, los amarraron y los amenazaron con un cuchillo, ordenándoles a guardar silencio. Se robaron las diversas propiedades del barco.</p> <p>Desde otro punto, el otro grupo del personal del buque se reunió y se encerró dentro de la acomodación. Después de que los ladrones abandonaron el buque, el personal pudo salir y llevaron a cabo una búsqueda, donde encontraron a la otra parte de la tripulación amarrados. Se liberó a los rehenes y se reportó a TRAMAR, el cual envió a una patrullera de la guardia costera. Los oficiales abordaron la nave y llevaron a cabo una búsqueda, pero no se encontró a ningún delincuente.</p>		
Consecuencias para la tripulación, buque, carga:	<p>AB de guardia fue tomado con rehén, amarrado y después liberado por los delincuentes. Otro grupo de la tripulación fue tomado como rehén, atados y amenazados con un cuchillo, ordenándoles a guardar silencio. Se robaron equipos del barco, cabos, maquinas, bombas, cables, etc.</p>		
Lugar del incidente:	En el área del puerto	Estado del buque cuando es atacado:	Fondeado
Número de personas involucradas en el ataque:	5-10 personas	Consecuencias para la tripulación:	
Armas utilizadas por los atacantes:	Cuchillos	Partes del buque asaltados:	
Pérdidas de vida:	0	Tripulación herida:	0
Tripulación desaparecida:	0	Tripulación rehén / secuestrada:	0
Asaltada:	0	Rescate:	
Acción realizada por el Capitán y la tripulación:	<p>La otra parte de la tripulación se reunió y se encerró dentro de la acomodación. Después, los delincuentes abandonaron el buque. Una búsqueda se llevó a cabo y la tripulación que fue</p>		

	atada en la proa fue liberada.		
¿Reportado a la autoridad costera?:	Si		
Si es sí, ¿A quién?:	TRAMAR		
Estado de reporte:			
u, Organización Internacional Informante:	ReCAAP ISC via, ReCAAP Contact, Point (Hong Kong)		
Medidas adoptadas por el Estado ribereño:	Callao VTS "TRAMAR" envió a una patrullera de la guardia costera al lugar. Los oficiales abordaron la nave y se llevó a cabo un registro, pero no se encontraron a los perpetradores.		
Imagen del buque:	<p><b>Figura 14</b> <i>Buque granelero Baker River</i></p>  <p>(<a href="https://marinetraffic.com">https://marinetraffic.com</a>)</p>		
<b>Incidente 04</b>			
<i>Datos primarios</i>			
Nombre del buque:	Port Osaka	Número OMI:	9838541
Bandera:	Liberia		
Arqueo bruto:	35207	Tipo de buque:	Granelero
Fecha:	16-03-2021	Buque liberado:	

Hora:	22:30	Zona horaria:	UTC
Posición de incidente:	Fondeadero del Callao		
Estado ribereño:	Perú		
Área:	Sudamérica		
Latitud:		Longitud:	
<i>Información adicional</i>			
Detalles del incidente:	Inadvertidos, los ladrones abordaron el buque fondeado, irrumpieron en uno de los paños del castillo de proa, robaron las propiedades del buque y escaparon. El robo fue notado por el marinero de guardia durante su ronda de seguridad.		
Consecuencias para la tripulación, buque, carga:	Propiedades del buque robadas		
Lugar del incidente:	En el área del puerto	Estado del buque cuando es atacado:	Fondeado
Número de personas involucradas en el ataque:	No se indica	Consecuencias para la tripulación:	
Armas utilizadas por los atacantes:	No se indica	Partes del buque asaltados:	Paños
Pérdidas de vida:	0	Tripulación herida:	0
Tripulación desaparecida:	0	Tripulación rehén / secuestrada:	0
Asaltada:	0	Rescate:	
Acción realizada por el Capitán y la tripulación:	NA		
¿Reportado a la autoridad costera?:	Si		
Si es sí, ¿A quién?:	IMBKL		

Estado de reporte:	
u, Organización Internacional Informante:	PRC retransmitio el mensaje al MRCC Peru y a la guardia costera peruana.
Medidas adoptadas por el Estado ribereño:	NA
Imagen del buque:	<p><b>Figura 15</b> <i>Buque granelero Port Osaka</i></p>  <p>(<a href="https://marinetraffic.com">https://marinetraffic.com</a>)</p>

### Incidente 05

#### *Datos primarios*

Nombre del buque:	Sea Success	Número OMI:	9787340
Bandera:	Malta		
Arqueo bruto:	25079	Tipo de buque:	Granelero
Fecha:	14-04-2021	Buque liberado:	
Hora:	00:40	Zona horaria:	UTC
Posición de incidente:	Fondeadero del Callao		
Estado ribereño:	Perú		
Área:	Sudamérica		

Latitud:		Longitud:	
<i>Información adicional</i>			
Detalles del incidente:	3 ladrones armados con cuchillos abordaron la nave fondeada. Dos de ellos asaltaron a un AB de guardia en sus rondas de guardia. La alarma fue activada y la tripulación reunida. Viendo que la tripulación estaba alerta ante el suceso, los delincuentes escaparon con las pertenencias del barco. El incidente fue reportado a las autoridades a través de un agente local.		
Consecuencias para la tripulación, buque, carga:	Propiedades del buque robadas		
Lugar del incidente:	En el área del puerto	Estado del buque cuando es atacado:	
Número de personas involucradas en el ataque:	1-4 personas	Consecuencias para la tripulación:	
Armas utilizadas por los atacantes:	Cuchillos	Partes del buque asaltados:	
Pérdidas de vida:	0	Tripulación herida:	
Tripulación desaparecida:	0	Tripulación rehén / secuestrada:	
Asaltada:	0	Rescate:	
Acción realizada por el Capitán y la tripulación:	La alarma fue activada y la tripulación reunida		
¿Reportado a la autoridad costera?:	Si		
Si es sí, ¿A quién?:	Autoridades locales		
Estado de reporte:			
u, Organización Internacional Informante:	PRC retransmitió el mensaje a la guardia costera peruana.		

Medidas adoptadas por el Estado ribereño:	NA
Imagen del buque	<p><b>Figura 16</b> <i>Buque granelero Sea Success</i></p>  <p>(<a href="https://marinetraffic.com">https://marinetraffic.com</a>)</p>

### Incidente 06

#### *Datos primarios*

Nombre del buque:	Admiral	Número OMI:	9234616
Bandera:	Gibraltar (Reino Unido)		
Arqueo bruto:	16914	Tipo de buque:	Petrolero
Fecha:	04-05-2021	Buque liberado:	
Hora:	00:30	Zona horaria:	UTC
Posición de incidente:	Fondeadero del Callao		
Estado ribereño:	Perú		
Área:	Sudamérica		
Latitud:	11°59.50'S	Longitud:	077° 12,40'w

#### *Información adicional*

Detalles del incidente:	4 ladrones armados con cuchillos abordaron el tanquero fondeado. Ellos ataron al AB y fue
-------------------------	---

	tomado de rehén, después de ello, despojaron de sus pertenencias al marino, robaron otras pertenencias del barco y escaparon. Momentos después el AB fue encontrado por otro personal, a lo que los oficiales decidieron tocar la alarma y anunciarlo por megáfono. Las autoridades portuarias y la empresa naviera fue notificada con el suceso.		
Consecuencias para la tripulación, buque, carga:	El AB de guardia fue tomado rehén y atado. Las pertenencias del AB y las propiedades del buque fueron robadas.		
Lugar del incidente:	En el área del puerto	Estado del buque cuando es atacado:	Fondeado
Número de personas involucradas en el ataque:	1-4 personas	Consecuencias para la tripulación:	
Armas utilizadas por los atacantes:	Cuchillos	Partes del buque asaltados:	No se indica
Pérdidas de vida:	0	Tripulación herida:	0
Tripulación desaparecida:	0	Tripulación rehén / secuestrada:	1
Asaltada:	0	Rescate:	
Acción realizada por el Capitán y la tripulación:	La alarma fue encendida		
¿Reportado a la autoridad costera?:	Si		
Si es sí, ¿A quién?:	TRAMAR		
Estado de reporte:			
u, Organización Internacional Informante:	PRC retransmitió el mensaje a la comandancia de operaciones guardia costera del Perú.		
Medidas adoptadas por el Estado ribereño:	NA		

Imagen del buque:

**Figura 17**

*Buque petrolero Admiral*



(<https://marinetraffic.com>)

**Incidente 07**

*Datos primarios*

Nombre del buque:	Maersk Borneo	Número OMI:	9341445
Bandera:	Singapur		
Arqueo bruto:	19758	Tipo de buque:	Tanquero
Fecha:	28-06-2021	Buque liberado:	
Hora:	21:00	Zona horaria:	UTC
Posición de incidente:	Fondeadero del Callao		
Estado ribereño:	Perú		
Área:	Sudamérica		
Latitud:	12°01,00'S	Longitud:	077°13,00'W

*Información adicional*

Detalles del incidente:	Inadvertidos, los delincuentes abordaron el navío fondeado y escaparon con pertenencias del buque. El robo fue descubierto por el marinero de guardia durante su ronda de seguridad. La tripulación se dio cuenta que faltaban alrededor de 5 cabos de amarre en uno de los paños del
-------------------------	---

	castillo de proa.		
Consecuencias para la tripulación, buque, carga:	Pertencencias robadas del buque. En el incidente se robaron 5 cabos del pañol de proa del buque.		
Lugar del incidente:	En el área del puerto	Estado del buque cuando es atacado:	Fondeado
Número de personas involucradas en el ataque:	No se indica	Consecuencias para la tripulación:	
Armas utilizadas por los atacantes:	No se indica	Partes del buque asaltados:	Pañoles
Pérdidas de vida:	0	Tripulación herida:	0
Tripulación desaparecida:	0	Tripulación rehén / secuestrada:	0
Asaltada:	0	Rescate:	
Acción realizada por el Capitán y la tripulación:	La alarma general de emergencia fue activada y se llevó a cabo una búsqueda general.		
¿Reportado a la autoridad costera?:	Si		
Si es sí, ¿A quién?:	TRAMAR		
Estado de reporte:			
u, Organización Internacional Informante:	PRC retransmitió el mensaje a la comandancia de operaciones guardacostas del Perú. ReCAAP ISC via ReCAAP Focal Point.		
Medidas adoptadas por el Estado ribereño:	NA		
Imagen del buque:			

**Figura 18**

*Buque petrolero Maersk Borneo*



(<https://marinetraffic.com>)

**Incidente 08**

*Datos primarios*

Nombre del buque:	Maersk Borneo	Número OMI:	9341445
Bandera:	Singapur		
Arqueo bruto:	19758	Tipo de buque:	Petrolero
Fecha:	30-06-2021	Buque liberado:	
Hora:	05:30	Zona horaria:	UTC
Posición de incidente:	Fondeadero del Callao		
Estado ribereño:	Perú		
Área:	Sudamérica		
Latitud:	12°01,00' S	Longitud:	077°13,00'W

*Información adicional*

Detalles del incidente:	El marinero de guardia a bordo del petrolero fondeado avistó a tres ladrones en el castillo de proa, seguido, reporto al oficial de guardia. Se activó la alarma y la tripulación se reunió. Los delincuentes escucharon la alarma y notaron a los tripulantes reunidos, por lo que decidieron
-------------------------	--

	escapar. Se informó a TRAMAR y una patrullera de la guardia costera realizo una búsqueda alrededor de la nave.		
Consecuencias para la tripulación, buque, carga:	Ninguna.		
Lugar del incidente:	En el área del puerto.	Estado del buque cuando es atacado:	Fondeado.
Número de personas involucradas en el ataque:	1-4 personas.	Consecuencias para la tripulación:	Ninguna.
Armas utilizadas por los atacantes:	No se indica.	Partes del buque asaltados:	No se indica.
Pérdidas de vida:	0	Tripulación herida:	0
Tripulación desaparecida:	0	Tripulación rehén / secuestrada:	0
Asaltada:	0	Rescate:	
Acción realizada por el Capitán y la tripulación:	Se activó la alarma y la tripulación se reunió.		
¿Reportado a la autoridad costera?:	Si		
Si es sí, ¿A quién?:	TRAMAR.		
Estado de reporte:			
u, Organización Internacional Informante:	PRC retransmitió el mensaje a la comandancia de operaciones guardacostas del Perú.		
Medidas adoptadas por el Estado ribereño:	Una patrullera busco alrededor de la nave.		
Imagen del buque:			

**Figura 19**

*Buque petrolero Maersk Borneo*



(<https://marinetraffic.com>)

**Incidente 09**

*Datos primarios*

Nombre del buque:	Santa Barbara	Número OMI:	9633006
Bandera:	Singapur		
Arqueo bruto:	34830	Tipo de buque:	Granelero
Fecha:	03-07-2021	Buque liberado:	
Hora:	02:12	Zona horaria:	UTC
Posición de incidente:	Fondeadero del Callao		
Estado ribereño:	Perú		
Área:	Sudamérica		
Latitud:	12°43,00' S	Longitud:	077°12,85'W

*Información adicional*

Detalles del incidente:	El AB de guardia, quien estaba haciendo su ronda de seguridad, avistó alrededor de 5 personas subiendo por la cadena del ancla de estribor. Al ser descubiertos, el AB informó al oficial de guardia, quien hizo sonar el tifón y la alarma general, seguido por un anuncio a través del
-------------------------	--

	<p>intercomunicador para informar a la tripulación. El capitán también informó este incidente al estado ribereño.</p> <p>La tripulación realizo una búsqueda y chequeo en los alrededores del buque, pero los delincuentes no fueron encontrados. Después de eso, el personal del barco aumento la guardia en cubierta después de confirmar que el buque estaba seguro. Afortunadamente, no se reportó ningún daño al buque, nada fue robado y nadie resulto herido.</p>		
Consecuencias para la tripulación, buque, carga:	La tripulación estuvo segura. El buque no fue dañado. Nada fue robado.		
Lugar del incidente:	En el área del puerto	Estado del buque cuando es atacado:	Fondeado
Número de personas involucradas en el ataque:	5-10 personas	Consecuencias para la tripulación:	
Armas utilizadas por los atacantes:	No se indica	Partes del buque asaltados:	No se indica.
Pérdidas de vida:	0	Tripulación herida:	0
Tripulación desaparecida:	0	Tripulación rehén / secuestrada:	0
Asaltada:	0	Rescate:	
Acción realizada por el Capitán y la tripulación:	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. El oficial de guardia hizo sonar el tifón del barco y la alarma general seguida de un anuncio a través del intercomunicador para informar a la tripulación del buque.</li> <li>2. El capitán informo de inmediato el incidente al estado ribereño quien a su vez transmitió la información a una patrullera naval.</li> <li>3. La tripulación realizo una búsqueda y verifiko los alrededores del buque y aumento su guardia en cubierta.</li> </ol>		
¿Reportado a la autoridad costera?:	Si		

Si es sí, ¿A quién?:	TRAMAR
Estado de reporte:	
u, Organización Internacional Informante:	ReCAAP ISC via ReCAAP focal point (Singapur).
Medidas adoptadas por el Estado ribereño:	Informe reconocido por el capitán y se transmitió la información a una patrullera naval.
Imagen del buque:	<p><b>Figura 20</b> <i>Buque granelero Santa Barbara</i></p>  <p>(<a href="https://marinetraffic.com">https://marinetraffic.com</a>)</p>

### Incidente 10

#### Datos primarios

Nombre del buque:	Name Withheld	Número OMI:	
Bandera:	Dinamarca		
Arqueo bruto:	29331	Tipo de buque:	Petrolero
Fecha:	13-07-2021	Buque liberado:	
Hora:	00:20	Zona horaria:	UTC
Posición de incidente:	Fondeadero del Callao		
Estado ribereño:	Perú		

Área:	Sudamérica		
Latitud:	12°01,40'S	Longitud:	077°12,60'W
<i>Información adicional</i>			
Detalles del incidente:	5 ladrones abordaron el petrolero fondeado usando los cabos. El marinero de guardia vio a los ladrones, aviso a puente y se activó la alarma. Los delincuentes al escuchar la alarma y ver a la tripulación en alerta, escaparon en una lancha vieja. El personal del barco se reunió y se llevó a cabo una búsqueda en donde se encontró roto el candado del pañol del contra maestre. Afortunadamente no se reportó nada robado. Se informó a TRAMAR y una patrullera fue notificada.		
Consecuencias para la tripulación, buque, carga:	Forzaron en candado del pañol del contra maestre.		
Lugar del incidente:	En el área del puerto.	Estado del buque cuando es atacado:	Fondeado.
Número de personas involucradas en el ataque:	5-10 personas.	Consecuencias para la tripulación:	No se indica.
Armas utilizadas por los atacantes:	No se indica.	Partes del buque asaltados:	Pañoles.
Pérdidas de vida:	0	Tripulación herida:	0
Tripulación desaparecida:	0	Tripulación rehén / secuestrada:	0
Asaltada:	0	Rescate:	
Acción realizada por el Capitán y la tripulación:	Se activó la alarma, la tripulación se reunió y se llevó a cabo una búsqueda.		
¿Reportado a la autoridad costera?:	Si.		
Si es sí, ¿A quién?:	TRAMAR		

Estado de reporte:	
u, Organización Internacional Informante:	PRC retransmitió el mensaje a la comandancia de guardacostas del Perú.
Medidas adoptadas por el Estado ribereño:	NA
Imagen del buque:	<p><b>Figura 21</b> <i>Buque petrolero Name Withheld</i></p>  <p>(<a href="https://marinetraffic.com">https://marinetraffic.com</a>)</p>

### Incidente 11

#### *Datos primarios*

Nombre del buque:	Santos Eagle	Número OMI:	9699347
Bandera:	Islas Marshall		
Arqueo bruto:	36474	Tipo de buque:	Granelero
Fecha:	18-08-2021	Buque liberado:	
Hora:	06:30	Zona horaria:	UTC
Posición de incidente:	Fondeadero del Callao		
Estado ribereño:	Perú		
Área:	Sudamérica		

Latitud:	12°00,71' S	Longitud:	077°11,63' W
<i>Información adicional</i>			
Detalles del incidente:	Siete ladrones armados con cuchillos abordaron un buque fondeado. Tomaron como rehén al AB de guardia, le ataron las manos, robaron provisiones del buque y escaparon. El incidente fue reportado a las autoridades locales.		
Consecuencias para la tripulación, buque, carga:	Los ladrones tomaron como rehén al AB de guardia, ataron sus manos y robaron las pertenencias del buque.		
Lugar del incidente:	En el área del puerto	Estado del buque cuando es atacado:	Fondeado
Número de personas involucradas en el ataque:	5-10 personas	Consecuencias para la tripulación:	
Armas utilizadas por los atacantes:	Cuchillos	Partes del buque asaltados:	Pañoles
Pérdidas de vida:	0	Tripulación herida:	0
Tripulación desaparecida:	0	Tripulación rehén / secuestrada:	1
Asaltada:	0	Rescate:	
Acción realizada por el Capitán y la tripulación:	Se activó y la tripulación se reunió		
¿Reportado a la autoridad costera?:	Si		
Si es sí, ¿A quién?:	Autoridades locales		
Estado de reporte:			
u, Organización Internacional Informante:	PRC retransmitió el mensaje a las autoridades del Perú.		
Medidas adoptadas por el	NA		

Estado ribereño:			
Imagen del buque:	<p><b>Figura 22</b> <i>Buque granelero Santos Eagle</i></p>  <p>(<a href="https://marinetraffic.com">https://marinetraffic.com</a>)</p>		
<b>Incidente 12</b>			
<i>Datos primarios</i>			
Nombre del buque:	Warnow Beluga	Número OMI:	9437127
Bandera:	Antigua y Barbuda		
Arqueo bruto:	15334	Tipo de buque:	Containerero
Fecha:	13-09-2021	Buque liberado:	
Hora:	12:00	Zona horaria:	UTC
Posición de incidente:	Fondeadero del Callao		
Estado ribereño:	Perú		
Área:	Sudamérica		
Latitud:	12°01,23' S	Longitud:	077°11,02' W
<i>Información adicional</i>			
Detalles del incidente:	Inadvertidos, los ladrones abordaron el containerero fondeado, robaron las propiedades del buque y escaparon. El robo fue notado por la guardia durante su ronda de seguridad.		

Consecuencias para la tripulación, buque, carga:	Propiedades del buque robadas.		
Lugar del incidente:	En el área del puerto.	Estado del buque cuando es atacado:	Fondeado.
Número de personas involucradas en el ataque:	No se indica.	Consecuencias para la tripulación:	
Armas utilizadas por los atacantes:	No se indica.	Partes del buque asaltados:	Pañoles.
Pérdidas de vida:	0	Tripulación herida:	0
Tripulación desaparecida:	0	Tripulación rehén / secuestrada:	0
Asaltada:	0	Rescate:	
Acción realizada por el Capitán y la tripulación:	Ninguna		
¿Reportado a la autoridad costera?:	No		
Si es sí, ¿A quién?:			
Estado de reporte:			
u, Organización Internacional Informante:	PRC retransmitió el mensaje a la comandancia de operaciones de guardacostas del Perú.		
Medidas adoptadas por el Estado ribereño:	NA		
Imagen del buque:			

**Figura 23**

*Buque containerero Warnow Beluga*



(<https://marinetraffic.com>)

**Incidente 13**

*Datos primarios*

Nombre del buque:	Bochem Luxembourg	Número OMI:	9737565
Bandera:	Liberia		
Arqueo bruto:	12136	Tipo de buque:	Petrolero
Fecha:	15-09-2021	Buque liberado:	
Hora:	00:25	Zona horaria:	UTC
Posición de incidente:	Fondeadero del Callao		
Estado ribereño:	Perú		
Área:	Sudamérica		
Latitud:	11°59,90' S	Longitud:	077°11,90'W

*Información adicional*

Detalles del incidente:	La guardia a bordo del petrolero fondeado notó alrededor de cuatro delincuentes armados con cuchillos en el castillo de proa. Activaron la alarma y la tripulación se reunió; en consecuencia, los ladrones notaron a la tripulación en alerta y decidieron escapar con las pertenencias del
-------------------------	--

	buque. Lo oficiales informaron a TRAMAR y una patrullera registro las aguas alrededor de la nave asaltada.		
Consecuencias para la tripulación, buque, carga:	Propiedades del buque robadas		
Lugar del incidente:	En el área del puerto	Estado del buque cuando es atacado:	Fondeado
Número de personas involucradas en el ataque:	1-4 personas	Consecuencias para la tripulación:	No se indica
Armas utilizadas por los atacantes:	Cuchillos	Partes del buque asaltados:	
Pérdidas de vida:	0	Tripulación herida:	0
Tripulación desaparecida:	0	Tripulación rehén / secuestrada:	0
Asaltada:	0	Rescate:	
Acción realizada por el Capitán y la tripulación:	Se activó la alarma, la tripulación se reunió y se llevó a cabo una búsqueda.		
¿Reportado a la autoridad costera?:	Si		
Si es sí, ¿A quién?:	TRAMAR		
Estado de reporte:			
O, Organización Internacional Informante:	PRC retransmitió el mensaje a las autoridades del Perú.		
Medidas adoptadas por el Estado ribereño:	Los oficiales de la guardia costera abordaron el petrolero para la investigación.		
Imagen del buque:			

**Figura 24**

*Buque containero Bochem Luxembourg*



(<https://marinetraffic.com>)

**Incidente 14**

*Datos primarios*

Nombre del buque:	Nordorinoco	Número OMI:	9741712
Bandera:	Portugal		
Arqueo bruto:	23974	Tipo de buque:	Granelero
Fecha:	26-09-2021	Buque liberado:	
Hora:	23:55	Zona horaria:	UTC
Posición de incidente:	Fondeadero del Callao		
Estado ribereño:	Perú		
Área:	Sudamérica		
Latitud:	12°01,50' S	Longitud:	077°11,70'W

*Información adicional*

Detalles del incidente:	Seis ladrones a bordo de dos botes se acercaron a un barco fondeado y lo abordaron por los cabos de proa. Intentaron irrumpir el pañol del contramaestre. Sin embargo, La guardia vio a los ladrones y activo la alarma. Los delincuentes amenazaron a la tripulación con cuchillos y
-------------------------	---

	escaparon sin robar nada. Seguidamente, los oficiales reportaron a TRAMAR ante lo cual, enviaron una patrullera para buscar en las aguas alrededor del buque.		
Consecuencias para la tripulación, buque, carga:	Los delincuentes amenazaron a la tripulación con cuchillos.		
Lugar del incidente:	En el área del puerto.	Estado del buque cuando es atacado:	Fondeado.
Número de personas involucradas en el ataque:	5-10 personas.	Consecuencias para la tripulación:	
Armas utilizadas por los atacantes:	Cuchillos.	Partes del buque asaltados:	
Pérdidas de vida:	0	Tripulación herida:	0
Tripulación desaparecida:	0	Tripulación rehén / secuestrada:	0
Asaltada:	0	Rescate:	
Acción realizada por el Capitán y la tripulación:	Se activó la alarma		
¿Reportado a la autoridad costera?:	Si		
Si es sí, ¿A quién?:	TRAMAR		
Estado de reporte:			
u, Organización Internacional Informante:	PRC retransmitió el mensaje a las autoridades del Perú.		
Medidas adoptadas por el Estado ribereño:	Enviaron una patrullera para buscar en las aguas alrededor del buque.		
Imagen del buque:			

**Figura 25**

*Buque granelero Nordorinoco*



(<https://marinetraffic.com>)

Síntesis conceptual

Según los casos presentados, los cuales han sido publicados por GISIS, muestran que el puerto del Callao es considerado como una de las zonas más peligrosas de sudamérica, donde los robos a mano armada suelen ser casi frecuentes.

En su gran mayoría los delincuentes suelen utilizar arma blanca para perpetrar dichos incidentes llegando hasta algunas veces a secuestrar a tripulantes de los buques. En consecuencia, los delincuentes suelen robar de los buques cabos, materiales de mantenimiento, equipos tecnológicos del buque y pertenencias personales de la tripulación del buque.

En la gran mayoría de los incidentes perpetrados no se ha producido ninguna detención por parte de la guardia costera, lo que conlleva a que el puerto del Callao sea considerado como un puerto donde las Autoridades Marítimas no brindan las garantías necesarias para los buques y salvaguardar la integridad de la tripulación.

Dicho panorama determina que los robos a mano armada representan un problema real y controversial que posee diferentes ejes sobre los cuales se puede intervenir, siendo los más necesarios la capacidad de respuesta por parte de la Autoridad Marítima, las penalizaciones que pueden ejercerse dentro de jurisdicción nacional y los planes y/o actividades que la tripulación de los buques que arriban al puerto

del Callao deban realizar para efectos de poder minimizar y/o evitar riesgos relacionados con los robos a mano armada a bordo de los buques.

### Entrevista

1. ¿Qué opina sobre los incidentes reportados de robos a mano armada perpetrados contra buques en el puerto del Callao?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
En mi opinión, son situaciones a las cuales las autoridades correspondientes deberían de tener una mejor reacción porque hasta la fecha no se ha logrado obtener una mejora en la logística con relación a este tema. Espero que todo el sistema de seguridad la cual disponen mejore progresivamente porque tenemos una mala	Por lo general, todos los reportes son realizados muchas veces a la semana, lo menciono porque muchas veces cuando he estado en el puente de navegación ha habido reportes por VHF, en donde mencionaban que estaban subiéndose a ladrones a robar y se espera una correcta	Considero que la autoridad marítima es muy incompetente, si no es por decirlo de otra forma, y lo menciono con ese énfasis porque me ha pasado que he sufrido este tipo de incidentes y el tiempo de reacción de parte de las autoridades es muy simple, desmañado e incapaz, debido a que no tienen un plan logístico y si lo disponen	En mis años de experiencia puedo decir que he escuchado muchos sucesos que me sorprenden porque la respuesta de las autoridades es nula contra una delincuencia que día a día crece con nuevos sistemas de robo en cambio las autoridades no poseen las estrategias necesarias para tener un plan de reacción.	En lo general el robo es un tema muy conocido en la sociedad marítima porque suele ocurrir muy frecuentemente y esto se debe a las autoridades que no están en la capacidad de tener un plan de emergencia contra estos casos que son muy sonados. Además, el puerto del Callao es reconocido por los robos perpetrados en los buques que llegan, es por ello que cada vez que	-Los robos suelen ser frecuentes en el puerto el Callao. -No existen las garantías necesarias para que los buques cuenten con el soporte adecuado para poder evitar ser víctimas de delincuentes en la mar. -Es un problema serio que al parecer el Gobierno no toma las medidas pertinentes para contrarrestar los robos a mano armada perpetrados contra los buques.

reputación a nivel internacional.	reacción de los guardacostas pero el sistema es tan ineficiente que causa impotencia a los tripulantes oyentes de estos atentados.	es muy ineficiente e ambiguo para los robos a mano armada, agrego que muchas veces se reportan, pero ni llegan al lugar del suceso.	Considero que el gobierno debería de tomar cartas en el asunto con la finalidad de que los buques internacionales que arriban al callao tengan la seguridad de estar en un puerto resguardado.	llega un buque fondea en el callao, TRAMAR recomienda estar vigilantes a cualquier lancha que se aproxime y si ello sucede lo comuniquen a primera instancia pero ese procedimiento está por demás debido a que nunca llegan y si llegan lo hacen después de horas del acontecimiento.	
E6	E8	E9	E12	E13	
Yo opino que la situación del puerto del Callao es inquietante y lo digo porque los robos pasan casi a diario. He tenido la oportunidad de capacitar, brindar seminarios al personal del	De verdad es un problema grave que se suscita casi a diario. Cabe recalcar, que cuando se presenta este tipo de amenaza en bahía, el OPIP no interviene;	Bueno estos robos a mano armadas pasan constantemente en los barcos fondeados, abordando con armas blancas y no sólo con buques mercantes, sino que también con	Nosotros cuando estamos por llegar al puerto del Callao, recibimos información previa del SITREP, el cual llega mediante el Inmarsat, en donde se reporta información	Considero que es una situación muy crítica y digo esto porque he tenido la mala experiencia de casi ser abordado por delincuentes en un par de oportunidades. Fue gracias al excelente plan de	

<p>puerto y podría decir que de parte del Gobierno hay mucha desidia para mitigar esta actividad ilícita. Este tipo de problema se da porque el patrullaje de la Guardia Costera no es constante y digo esto porque tuve la oportunidad de viajar a otros países en donde la vigilancia y el control de esos puertos es efectiva, el patrullaje se realiza constantemente. El gobierno debería llegar a un acuerdo con las terminales que operan el puerto del Callao</p>	<p>salvo en la situación de que el barco este amarrado a muelle.</p>	<p>barcos pesqueros en donde se ha llegado asesinar a un tripulante extranjero. Esto lo sé porque conozco oficiales que frecuentan el primer puerto y que me han comentado sus experiencias.</p>	<p>sobre piratería y robos a mano armada y puedo decir que la situación de estos robos en el puerto del Callao es muy alertador.</p>	<p>protección del buque y a la rápida respuesta de la tripulación que se pudo evitar estos robos. Definitivamente nosotros que viajamos por varios países nos damos cuenta que la situación del puerto del Callao es especial ya que pareciera que el gobierno pone poco interés en tomar medidas para mitigar este tipo actos ilícitos.</p>	
---	--	--	--	--	--

para que tomen medidas como por ejemplo, comprar al menos un par de patrulleras ya que el precio de éstas no es tan significativo para los terminales.					
E14	E15	E16	E17		
Los robos a mano armada en este puerto son muy frecuentes. Casi todas las veces que he tenido que recalar en este puerto, tomo conocimiento de tres o cuatro ataques a los buques fondeados. La armada peruana no cuenta con las unidades necesarias para poder combatir estos ataques,	Estos incidentes son recurrentes en el puerto del Callao. Los buques reportan inmediatamente estos sucesos de manera correcta y anticipada, sin embargo, la guardia costera se muestra indolente ante los constantes ataques, esta llega mucho	En mi opinión, son totalmente inaceptables. El gobierno no tiene ningún plan establecido para combatir los robos a mano armada. Siempre tengo que tomar las precauciones necesarias porque estos problemas son muy frecuentes en este puerto, esta información llega constantemente por el NAVTEX,	Los robos a mano armada deben ser sancionados drásticamente. Aquí en el puerto del Callao, los robos son frecuentes, cada buque está a su suerte, he sido testigo de estos ataques, y me causa mucha impotencia que la guardia costera no proteja ni de las garantías		

<p>con lo cual evidencia una dejadez y falta de planificación y preparación para poder salvaguardar la protección de los buques que visitan el puerto del Callao.</p>	<p>después de perpetrarse los robos y algunas veces no se apersona. En la empresa tenemos la política de doblar las rondas de seguridad para evitar estos problemas ya que somos presa fácil para los delincuentes, dado que, por tener la empresa una gran flota de buques graneleros, permanecemos mucho tiempo en fondeadero esperando el turno para entrar a atracar a muelle, con lo cual, las</p>	<p>y nosotros tenemos que estar preparados. Sería una mejora que el gobierno pueda aprender de como los otros estados combaten los robos a mano armada, como es el caso de Turquía, país del cual provengo, al combatir estos ataques en el mediterráneo.</p>	<p>necesarias a los buques nacionales y extranjeros que visitan este puerto, exponiendo la integridad de la tripulación y la imagen del país a los ojos internacionales.</p>		
---	---	---	--	--	--

	noches son de vigilancia continua y tajante.				
--	--	--	--	--	--

-Testigos:

### Entrevista

2. ¿Ha sido testigo de algún robo a mano armada perpetrado contra buques mercantes en el puerto del Callao?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Si, eventualmente he sido testigo de diferentes robos a mano armada como cuando arribe al callao y TRAMAR nos dio la orden de fondear, la hora exacta no lo recuerdo, pero era en la madrugada, luego de ello el oficial de guardia me reporta que había una lancha	Claro, el puerto del callao es reconocido a nivel internacional por lo peligroso que representa estar fondeado, y con relación a mi experiencia si he sido testigo de robos muy a menudo, los delincuentes suben por los escobenes y van al área	De acuerdo a tu pregunta planteada, he tenido la desagradable experiencia de pasar por este tipo de atentados que por lo general suelen traer consecuencias en lo emocional, el temor, miedo a que te pueda pasar de nuevo es un proceso del cual cuesta	Con respecto a la pregunta si he sido testigo, lamentablemente he visto la maniobra que realizan los delincuentes para subir a una nave mercante y puedan perpetrar un robo con la finalidad de robar las pertenencias de los tripulantes o robar algún	Desgraciadamente si he sido testigo de muchos robos pero esto se debe a la mala gestión del puerto, con relación a como hemos reaccionado ante este tipo de situaciones, se tiene que dar aviso a TRAMAR, de cualquier acto que va en contra de la integridad de la persona a bordo, así como cuando	-Los entrevistados han sido testigos de múltiples robos a mano armada en los buques mercantes teniendo experiencias personales, así como experiencias de otros colegas. -Los eventos suscitados de los cuales han sido testigos generaron miedo y temor en los marinos mercantes entrevistados.

<p>sospechosa aproximándose hacia nosotros es ahí cuando reportamos a TRAMAR, pero sin ninguna respuesta eficiente al respecto.</p>	<p>donde se almacena las pinturas, las cuales las roban para su bien común, los cabos también son cortados y llevados para su posterior venta.</p>	<p>pasar; lo que me sucedió fue que reportaron que estaban robando materiales de pintura, y se procedió a llamar a TRAMAR para informar de lo sucedido y obteniendo como respuesta si ya se habían ido.</p>	<p>equipo de navegación. Recuerdo estábamos se reportó a TRAMAR que estaban subiendo por la popa de un buque unos intrusos, pero lo que hicieron fue preguntar el nombre de la persona que estaba informando del robo.</p>	<p>tuve la desgracia de reportar que estaban intentando subir a nuestro buque y lo que hicimos es reportar, como ellos suelen tener equipos de VHF, lograron escuchar y se fueron.</p>	
E6	E8	E9	E12	E13	
<p>Por supuesto que se de los múltiples robos a mano armada que hay en los puertos, pero no he sido testigo directo de estos delitos en ese puerto. El Perú se lleva el primer premio en lo que</p>	<p>No, porque mi trabajo no está directamente en los barcos, sino en los terminales. Por supuesto que todos los que trabajamos en el puerto del Callao ya sea en el terminal,</p>	<p>No, tendría que trabajar en los barcos fondeados en el puerto para ser testigo de estos atropellos. Si sé que roban mucho y en cualquier tipo de nave como graneleros,</p>	<p>Como testigo presencial de estos incidentes del mencionado puerto, no; sin embargo, los oficiales de mi barco y yo hemos escuchado por canal 16 cuando las naves</p>	<p>Por supuesto, como lo mencioné anteriormente, en dos oportunidades intentaron abordar el barco por la proa usando la cadena del ancla. Nosotros duplicamos la guardia cuando llegamos al puerto</p>	

es robo a mano armada en el puerto del Callao, seguido por Ecuador, Colombia y Venezuela.	Capitanía, barcos, etc., sabemos que los robos a mano armada en el puerto del Callao son un realidad.	containeros, petroleros entre otras naves.	reportan que están cierta cantidad de delincuentes están abordando sus naves.	del Callao. Uno de los AB que ronda el castillo de proa, se percató de los ladrones, aviso a puente, se hizo sonar el tifón, se encendieron las luces de búsqueda. De esa manera se logró ahuyentar a los ladrones; lo mismo hacemos con el AB que ronda la popa del barco. En otras ocasiones más complicadas podríamos utilizar las mangas contra incendio para complicar el abordaje de estos delincuentes.	
E14	E15	E16	E17		
He sido víctima de un robo estando fondeado en el Callao. En nuestra última	Sí, testigo y vigilante. Lo digo debido a que he seguido de inicio a fin algunos robos	Sí, he podido ser testigo de estos ataques a los buques aledaños que están fondeados, he	Por medio de la comunicación que se obtiene de la radio, hemos podido tomar		

<p>visita al Callao, tuvimos que permanecer fondeados en la denominada área doce para buques tanque, durante la noche los ladrones aprovecharon que la tripulación estaba descasando, subieron por la cadena del ancla y robaron todas las herramientas del pañol de proa, cuando el oficial de guardia se percató de lo que estaba sucediendo, di aviso inmediatamente a las autoridades por medio de la radio. Para cuando la guardia costera llegó, los</p>	<p>a mano armada que son reportados con suma desesperación y urgencia por medio de la radio VHF. El servicio de tráfico marítimo del Callao solo recibe y hace preguntas absurdas a los que reportan los robos. Me parece muy poco profesional y negligente esta reacción del "VTS" y ni hablar de la respuesta por parte de la guardia costera, que llega demasiado tarde al lugar de los hechos.</p>	<p>sentido mucha impotencia, no es posible que la guardia costera deje prácticamente a su suerte a los buques mercantes. Cuando soy testigo también mando alertas vía radio VHF, pero sinceramente en este puerto no genera ningún cambio en la lenta respuesta de la guardia costera.</p>	<p>conocimiento mi tripulación y yo. Es la tercera vez que visitamos el puerto del Callao en esta campaña y todas las veces escuchamos reportes que al principio por el idioma no los identificamos muy claro, pero se corroboran que fueron robos al recibir la información por medio del NAVTEX.</p>		
--	--	--	--	--	--

delincuentes ya se habían ido.					
--------------------------------	--	--	--	--	--

-Condiciones en las cuales se producen los robos:

### Entrevista

3. ¿Bajo qué condiciones se producen los robos a mano armada en el puerto del Callao?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Bueno, para empezar las condiciones en las cuales se producen estos actos son cuando los buques están fondeados, ahí es cuando los delincuentes suelen subir a perpetrar sus robos, otra condición es el tiempo climático que suele ser en la noche, ello lo hacen porque la visibilidad es reducida y pueden a bordar	Las condiciones varían según el método por el cual los malhechores suelen a bordar el buque, una de ellas es el lugar de fondeo, debido a que el área que está próxima a las lanchas pesqueras, son zonas en las cuales se encuentra más desolado y es ahí donde	Por mi experiencia, en la delincuencia los robos a mano armada abordo suelen suceder a menudo de madrugada, y otros aspectos que van relacionados a los datos que tiene el delincuente, que podrían determinar cuántos tripulantes están a bordo o si se han ido franco, como lo	Los robos a mano armada están afectando al ámbito marítimo de una manera muy contundente, y se debe a los criterios que usan estos sujetos para a bordar los buques y robar lo necesario para satisfacer sus necesidades o expectativas, para ello todo esto lo realiza de madrugada para que pueda lograr	Con relación a los robos a bordo puedo describir que los sucesos se suelen suscitar en la madrugada por temas de que pueden lograr sus fechorías porque saben que las autoridades difícilmente se aproximan a las zonas alejadas a la bahía, ante ello en mi opinión se debería de haber mayores rondas alrededor de estas zonas por parte de las autoridades	-Generalmente los delincuentes cometen este tipo de amenaza en la oscuridad de la noche y sea más fácil para ellos camuflarse ante cualquier situación. Además, los delincuentes abordan los buques cuando éstos se encuentran fondeados. -Utilizan la cadena y el ingreso por las escobenes de los buques para poder perpetrar los incidentes en cuestión. -Por lo general suelen realizarse robos a mano armada cuando

sin dificultades.	suelen perpetrar los actos de robos a mano armada.	determinan por el un seguimiento que realizan.	camuflarse en la noche y no ser localizado con facilidad.	con sus respectivos patrulleros marítimos.	los buques se encuentran en la condición de fondeados.
E6	E8	E9	E12	E13	
Bueno, estos robos se realizan cuando el barco está en situación de fondeo, utilizan la oscuridad de la noche para así no ser descubiertos por la tripulación y en caso tuvieran que escapar, perderse en la oscuridad de la noche.	Normalmente estos actos se producen en horas de la madrugada y cuando el barco está en situación de fondeo. En el muelle es difícil que se genere un robo de este tipo puesto que hay demasiadas personas yendo y viniendo durante todo el día.	Lo que puedo decir respecto a las condiciones es que se dan en los fondeaderos y durante la noche, si bien mi trabajo no implica ese aspecto, puedo saber cómo parte de la cultura.	Los delincuentes aprovechan la noche para desplazarse por las aguas y para abordar el barco sin ser vistos, si bien las luces de la cubierta están encendidas, eso no garantiza que no puedan pasar desapercibidos, claro está que los ladrones aprovechan en robar cuando el barco está fondeado o en operaciones de bunkering.	Las horas en la que se produjo el intento de abordaje fueron en altas horas de la noche. Lo cual me lleva a decir que la condiciones para que estos delincuentes roben las propiedades del barco son, en primer lugar, que este fondeado y en segundo lugar, en las noches.	
E14	E15	E16	E17		
En altas horas de la noche. Las veces que he	Entre la noche y la madrugada se da el	Todos los reportes que he podido escuchar	Estos ataques se producen a los buques		

<p>podido evidenciar un robo siempre se ha dado en la noche, donde es obvio que los delincuentes aprovechan que los buques tienen la guardia reducida y la capacidad de respuesta de la guardia costera es casi inexistente para perpetrar sus ataques.</p>	<p>momento más propicio para que los ladrones puedan asaltar a las naves que se encuentran fondeadas ya que las que están en muelle cuentan con la protección privada de la propia instalación portuaria.</p>	<p>han sido en la noche, donde los ladrones aprovechan las circunstancias para apropiarse de los bienes del buque, aunque muchas veces en el día tampoco se siente la presencia de la armada peruana, con lo cual da pie a que también se perpetren robos a plena luz del día.</p>	<p>principalmente fondeados, que están a la espera de entrar al muelle a realizar sus operaciones comerciales correspondientes. Se debería implementar una guardia nocturna por parte de patrulleras para mantener la integridad de la tripulación de las distintas naves mercantes que frecuentan el puerto del Callao.</p>		
---	---	--	--	--	--

-Materiales robados:

Entrevista

4. ¿Qué materiales suelen robar los delincuentes quienes perpetúan robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
<p>Cuando he tenido la mala experiencia de pasar por este tipo de situaciones los profesionales de lo ajeno, suelen robar suministros básicos de cubierta con el fin de que puedan venderlo, y obtengan una ganancia. Estos suministros son tales como, tarros de pintura, los cabos que son usados para las maniobras y tienen diferentes diámetros, y si llegaran a la</p>	<p>En el último caso que he sido víctima fue en la que subieron por el escoben y se robaron muchas cosas del área de pintura como los tarros de pintura, diferentes tipos de brochas que eran usadas para el mantenimiento de la cubierta, y por algunos colegas los cuales me comentaron es su momento suelen robar</p>	<p>Los robos se perpetúan con la finalidad de adquirir un buen beneficio, es por ello por las estadísticas que leí en un artículo del ámbito marítimo, mencionaba que lo que suelen robar son los cabos de maniobra, pero lo que me pareció muy curioso fue que mencionaba que habían casos en los cuales los delincuentes bajaban hasta la máquina y se</p>	<p>Por lo que me comentan las principales cosas que se suelen llevar los delincuentes son los cabos, el cual es el material más rentable en el mercado negro, por otro lado otro material que se suele robar son las latas de pintura, para ello se suele ubicar en el castillo de proa ante ello los delincuentes perpetúan sus actos por el escoben del buque, y es por</p>	<p>Con los años a cargo de las responsabilidad del personal de cubierta, soy responsable de las labores que les encomiendo, y se recomienda que después de estar en un lugar se tiene que cerrar, pero muchas veces los delincuentes disponen de equipos para poder abrir los lugares donde se almacenan por ejemplo, los cabos, los tarros de pintura, brochas, y hasta</p>	<p>-Las propiedades del buque que suelen ser robadas por estos delincuentes son cabos de amarre, cables, tarros de pinturas, equipos tecnológicos, pertenencias de la tripulación y todo lo que puedan llevarse sin dejar rastro. -Los delincuentes roban materiales que puedan vender con facilidad. -Los materiales que roban los delincuentes por lo general van a parar a empresas navieras peruanas.</p>

<p>superestructura roban los equipos electrónicos, y si encuentras a tripulantes les roban sus artículos personales.</p>	<p>los cabos de las maniobras con la finalidad de venderlo a un menor precio.</p>	<p>robaban materiales de máquinas, como bombas.</p>	<p>allí por donde a bordan el buque y el lugar por donde se escapan.</p>	<p>equipos de salvamento.</p>	
E6	E8	E9	E12	E13	
<p>Bueno, los delincuentes siempre van a querer robar todo lo que esté a su paso, el problema está en que el robo debe ser lo más rápido posible. Ellos suelen abordar el barco utilizando la cadena del ancla y entran por el escobén, por lo tanto, lo más cerca que está desde el punto en donde entraron son los pañoles de proa</p>	<p>Normalmente, los delincuentes suelen robar todo lo que esté a su alcance, pero lo más común son cabos de amarre y pinturas.</p>	<p>Entran a los pañoles del barco y se llevan las provisiones, materiales de trabajo, etc.</p>	<p>Lo que generalmente suelen robar son los cabos de amarre, pinturas, bombas, amoladoras, llaves, pistolas de aire, mangas. Todo lo que este a su alcance y lo harán lo más breve posible.</p>	<p>En nuestro barco no se llevaron nada pero conocemos que suelen robar los cabos de amarre, pinturas, llaves, mangueras de aire, pistolas a presión, todo material que es guardado en los pañoles.</p>	

<p>y los cabos que se encuentran en el castillo de proa; entonces, ellos suelen robar cabos, pinturas, cables, materiales de mantenimiento, etc. Si en caso encuentran a un marinero distraído, estoy seguro que también lo despojarán de sus pertenencias.</p>					
E14	E15	E16	E17		
<p>Cuando sufrimos el robo, los artefactos que robaron fueron variados, principalmente herramientas que se encontraban en el pañol de proa, como por ejemplo las máquinas para soldar fijas y las</p>	<p>Los elementos más robados son los cabos y pinturas en los compartimentos que no son objeto de vigilancia continua. He escuchado de casos donde capturan a toda la tripulación y</p>	<p>Los diferentes reportes que he recibido, no solo por los sistemas de comunicación frecuentes, sino también por reportes de la empresa y cuenta personal y oficial de la OMI, muestran los objetos más</p>	<p>Por la información que me pueden dar las autoridades, los objetos más robados son los que mencionaré a continuación, cabos, pinturas, equipos electrónicos y pertenencias de la tripulación.</p>		

portátiles, amoladoras, esmeriles, taladros, cables y cabos, menos mal no decidieron entrar a la acomodación.	sustraen los equipos que se encuentran en el puente, dinero y pertenencias de los tripulantes.	robados a bordo, como por ejemplo cabos y pinturas. Además, he evidenciado que también han robado extintores que se encuentran en la cubierta principal.			
---	--	--	--	--	--

-Frecuencia de robos:

#### Entrevista

5. ¿Con que frecuencia se producen los robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Por las situaciones de robo y la falta de vigilancia alrededor de la zona de fondeo estos actos suelen ocurrir de cuatro a cinco veces a la	Bueno basándome en mi experiencia puedo decir que estos robos a mano armada suelen frecuentar muchas veces a la semana y	En mi opinión puedo decir que estos actos son muy repetitivos y la reacción de las autoridades es nula, ante los delincuentes suelen hacer prácticamente lo	Se espera que los hurtos disminuyan porque es constante los robos a bordo de los buques, las llamadas en las cuales mencionan que	Los robos a mano armada se han incrementado de acuerdo al avance tecnológico y demás aspectos que hacen que la delincuencia disponga de una mejor logística en	-Los robos a mano armada perpetrados contra los buques se producen entre cuatro a cinco veces a la semana.

<p>semana y esto es respaldado por los oficiales de puente los cuales pueden escuchar por el equipo de comunicación VHF los diferentes reportes que se suelen dar alrededor de la semana.</p>	<p>es inaudito que las autoridades no noten esto y reaccionen ante este problema delincencial, espero que con este tipo de investigaciones las autoridades puedan tomar un régimen más estricto contra estos actos que parecen interminables.</p>	<p>que se les plazca, y me baso a las constantes llamadas de emergencia hacia TRAMAR, por donde transmiten que están siendo atacados o tienen alguna embarcación cercana a ellos, esto suele pasar muy seguido a la semana como unas tres a cinco veces a la semana.</p>	<p>tienen una embarcación cercana a su buque es de cuatro a cinco veces a la semana y los diferentes estudios donde mencionan que el puerto del callao es un lugar con alto riesgo de robo a mano armada, y todo ello es responsabilidad de las autoridades las cuales han creado una mala reputación para el Perú.</p>	<p>temas de a bordar con facilidad y con la tranquilidad de que las autoridades no acudirán con rapidez para la detención de las personas que suben sin autorización del capitán y realizan actos que afectan la vida de los tripulantes a bordo, es por ello que lo hacen con mucha frecuencia de tres a seis veces a la semana ocasionando un temor en los tripulantes de las embarcaciones fondeadas.</p>	
E6	E8	E9	E12	E13	
<p>Este delito se produce en un promedio de 3 a 4 veces por semana, cabe</p>	<p>No sabría responder con exactitud, pero pienso que se da 1 o 2 veces</p>	<p>No tengo el dato exacto, aunque por lo que me han comentado se da entre 3 o 4</p>	<p>Durante mi estadía entre fondear y las operaciones comerciales</p>	<p>El barco no suele quedarse más de 3 días en el puerto del Callao. Creo que estos robos se</p>	

recaltar que en muchas ocasiones los incidentes no son reportados, por lo cual el número podría aumentar.	a la semana.	veces a la semana.	normalmente son 7 días, por lo tanto se escucha 4 o 5 veces los reportes de robo en este puerto.	realizan en un promedio de 2 a 3 veces durante mi estadía.	
E14	E15	E16	E17		
Son muy frecuentes, podría indicar que se producen tres o cuatro a la semana. Es muy visto y escuchado los robos a los buques fondeados. Los ladrones saben que la guardia costera no tiene presencia en el puerto.	Los robos se perpetran casi diariamente. En mi experiencia, yo puedo apreciar que más o menos, se generan siete a la semana.	En este puerto, se generan gran cantidad de robos a mano armada, es una situación muy crítica, dado que genera inseguridad ante los distintos fletadores a nivel mundial, los cuales ven esta situación de una manera alarmante y desalentadora.	La frecuencia es casi diaria. Esta vez que el buque estuvo fondeado en el área uno, pude enterarme por el radio VHF de al menos cuatro robos a mano armada esta semana y en ninguna de las ocasiones se vio la respuesta la guardia costera.		

**Teorización parcial sobre el primer objetivo específico:** Con respecto a los robos a mano armada suscitados en el puerto del Callao se pudo identificar de que suelen ser eventos los cuales se producen frecuentemente, estableciendo un rango entre 3 y 5 por semana. Dichos incidentes determinan que el puerto del Callao sea considerado como uno de los más peligrosos en Sudamérica, ya que resalta dentro de las estadísticas establecidas a nivel internacional relacionados con robos a mano armada.

-Una de las características más importantes respecto a los robos a mano armada es que suelen ser violentos, donde se ha visto en algunos casos, que la tripulación ha sido agredida. Dicha situación genera temor en los buques mercantes que arriban al puerto del Callao, principalmente cuando se encuentran fondeados, ya que representa la condición más propicia para que los delincuentes puedan realizar los robos con mayor eficacia.

-Por lo general, los delincuentes quienes perpetran dichos accidentes suelen utilizar cuchillos para doblegar a los tripulantes, siendo en algunos casos secuestrados y amarrados para luego robar materiales de mantenimiento del buque, equipos de navegación, cabos, pertenencias de los tripulantes, etc. El horario más adecuado para que los delincuentes puedan efectuar robos en los buques mercantes suele ser la noche, buscando siempre poder subir al buque por medio de la cadena e ingresando por la escobén del buque.

-Hasta el cierre del presente trabajo de investigación se han podido reportar un total de 14 casos de buques, todos de bandera extranjera, quienes han podido ser víctimas de dicho delitos los cuales ya se consideran como algo natural cuando se llega al

puerto del Callao, lo que para buques extranjeros determina que se ponga a la tripulación en alerta, sin embargo, las evidencias determinan de que los planes de prevención para frenar dichos eventos no son los más propicios para reducir y/o eliminar robos a mano armada que son perpetrados por delincuentes locales y que afectan a los buques.

-Las situaciones respecto a dicho flagelo que afecta a los buques mercantes, suele no tomarse con la seriedad y la contundencia que las partes interesadas o responsables deben establecer en aras de poder garantizar la seguridad de la gente de mar de los buques quienes llegan al puerto del Callao, principalmente en las zonas de fondeadero, lo que ayuda a que organizaciones delincuenciales vean como una buena opción realizar robos sabiendo que no van a ser detenidos o de que no existe un resguardo significativo que conlleve a que puedan ser capturados.

-A nivel nacional, el puerto del Callao es el más importante respecto al transporte de mercancías por vía marítima, lo que le brinda la calidad de geoestratégico para que los delincuentes quienes se dedica a dicho tipo de robo puedan tenerlo como una de las principales zonas de acción para vulnerar a los buques y llevar a cabo el robo de los diferentes materiales que por lo general son vendidos para navieras o empresas del rubro marítimo peruano.

-Se considera que el delincuente siempre va a robar artículos o materiales que les pueda ser fácil vender, y cuando de materiales de mantenimiento o propios de las labores que se realizan a bordo de un buque se trate, se establece que lo más probable pueda llegar a ser utilizado en otra nave de bandera nacional.

-En tal sentido, bajo lo establecido, se puede establecer de que existe suficientes evidencias para poder establecer estrategias u acciones conjuntas por parte de las partes interesadas para poder revertir la situación, garantizando de esta manera la protección de los buques, del puerto y garantizar la vida de la gente de mar de los buques que arribas al puerto del Callao, ya que en cada incidente perpetrado, poseen el peligro inerte de verse afectados e inclusive ser víctimas perdiendo hasta la vida en los robos que suelen perpetrarse dentro la jurisdicción marítima en cuestión.

**4.1.2. Conocer qué valoración se tiene sobre la capacidad de respuesta por parte de la Autoridad Marítima respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.**

-Funciones:

Entrevista

6. ¿Qué funciones cumple la Autoridad Marítima para mitigar y/o reducir incidentes relativos con robos a mano armada en el puerto del Callao?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Por mi experiencia puedo decir que las funciones de las autoridades marítimas para erradicar los robos, los cuales son constantes, son las rondas nocturnas que hacen alrededor de la bahía, pero ante ello agrego, que son escasos estos tipos de vigilancia porque se disponen de	Las funciones que realizan son incompetentes en relación a los casos de robo a mano armada, ya que suelen llegar a lugar cuando ya se completó el delito; y no lo digo por temas personales, lo menciono porque hay estudios en los cuales	Bueno por lo que conozco del tema, las funciones de la autoridad deben proteger a los buques que arriban al puerto del callao con la finalidad de que se sientan con la seguridad de que no van a ser abordados por delincuentes. Ante ello, lo único que he podido percibir	Considero que las funciones van determinadas acordes con su reglamento para salvaguardar la vida del personal mercante que arriba al puerto del callao. Otras funciones son las recepciones de las llamadas de emergencia con la finalidad de ayudar al tripulante a no	Principalmente, la de proteger sus áreas marítimas; sin embargo, espero que las funciones de las autoridades mejoren, porque el patrullaje el cual realizan no es suficiente, deberían tener una estructura en la cual disponga una mejora del sistema de seguridad. A pesar de ello, las autoridades se	-Una de las principales funciones de la Autoridad Marítima es la de salvaguardar sus áreas dispuestas, incluidos los barco que se desplazan por ellas. -La Autoridad Marítima es poco eficiente en la lucha contra los incidentes de robos a mano armada que se suscitan en el puerto del Callao. -La Autoridad Marítima toma acción cuando los buques ya han

<p>un sinnúmero de casos en los cuales los malhechores se han salido con la suya. Por otro lado las autoridades no han tomado cartas en el asunto y si lo hacen, asisten al lugar después de horas y hasta en ocasiones no suelen llegar a la zona afectada.</p>	<p>determinan el porcentaje de crecimiento de delincuencia en la bahía, y por ende puedo decir que las autoridades no realizan nada para revocar esta situación.</p>	<p>son los patrullajes que realizan alrededor de las embarcaciones fondeadas.</p>	<p>entrar en pánico y que tenga una reacción adecuada ante esa amenaza; sin embargo hay situaciones en las que lo que hacen es preguntarnos si ya se fueron los malhechores y si en caso la patrulla llega, lo hace después de unas horas.</p>	<p>zurren en ese aspecto el cual se considera muy importante porque está en juego la vida de los tripulantes. Su falta de eficacia propone un área perfecta para cometer robo a mano armada.</p>	<p>sido vulnerados. -La Autoridad Marítima, cuando sucede un incidente, llega tarde y a veces ni llega. -La falta de eficacia de la Autoridad Marítima establece un panorama óptimo para que los delincuentes puedan hacer de las suyas. -No existe una preocupación sustancial para salvaguardar la seguridad de los buques por parte de la Autoridad Marítima.</p>
E8	E9	E12	E13	E14	
<p>En realidad, aunque no soy parte de esa entidad, puedo decir que los guardacostas velan por la seguridad del puerto del Callao, y para efecto de esa pregunta, ellos tienen que cuidar y rondar</p>	<p>Bueno, pienso que deben tener algún plan para evitar estos acontecimientos, sin embargo, no se está cumpliendo porque los robos hacia los barcos, son frecuentes.</p>	<p>Desde mi punto de vista, la Autoridad Marítima tiene la obligación de evitar y, en el peor de los casos, combatir estos ataques contra los buques mercantes en las aguas del</p>	<p>La de salvaguardar los barcos y zonas que se le ha puesto a disposición. Quiero añadir que he visitado varios puertos de la región, por ejemplo, Turbo y Barranquilla en Colombia,</p>	<p>Las funciones que debería cumplir la Autoridad Marítima son las básicas: proveer de protección y respuesta inmediata a los buques mercantes situados en los lugares aledaños del puerto. He escuchado</p>	

<p>las zonas de fondeaderos para evitar los robos; aunque eso no se da. Es por eso los resultados que se tienen: múltiples robos hacia los barcos por esas zonas.</p>		<p>Callao. Llevo navegando más de cinco años por esta ruta del Pacífico visitando frecuentemente el puerto del Callao y no he podido apreciar ni evidenciar algún tipo de control o respuesta efectiva por parte de la autoridad correspondiente. Sus reportes y advertencias son mediocres y desinteresadas.</p>	<p>Guayaquil y Salinas en Ecuador y, en lo que coinciden con el puerto Callao, es la ineficiencia en protección con respecto a los buques fondeados. Esta problemática es muy común en esta parte del pacífico. Las autoridades deben implementar diferentes mecanismos para poder combatir esta vergonzosa situación por parte del gobierno. Ningún buque mercante, nacional o extranjero, se siente seguro</p>	<p>muchos reportes de gente desesperada pidiendo apoyo por ser víctimas de robos a mano armada, si bien es cierto que el idioma no se entiende perfectamente en momentos de euforia, hay palabras que se entienden mundialmente como robo, ladrón, armas, ayuda; a lo que no hay respuesta inmediata por parte de las autoridades. Los botes rápidos llegan pasadas las dos o tres horas del ataque a la nave.</p>	
---	--	---	--	--	--

			ante tan evidente desidia.	
E15	E16	E17		
Las autoridades marítimas tienen la obligación de salvaguardar y patrullar las aguas de su jurisdicción, ejercer presencia para que los delincuentes no ataquen las unidades ubicadas en la rada del puerto del Callao; Se debe enfatizar más en esta carencia, sobre todo en la respuesta, la cual deja mucho que desear por parte de los buques extranjeros que frecuentan el puerto.	Si hablamos de cumplir, las autoridades dejan mucho que desear. Todas las veces que atracamos en este puerto, la espera es muy larga, con lo cual el tiempo que estamos fondeados se dilata haciéndonos blancos fáciles para los delincuentes que aprovechan la ineficiencia y casi inexistencia de las autoridades en esta parte del puerto. Por si fuera poco,	La autoridad peruana no ejerce su labor adecuadamente en el puerto. He sido testigo de múltiples robos a mano armada en el fondeadero conocido como área uno, en los cuales las autoridades tardan demasiado en apersonarse y actuar. Dichos robos son muy peligrosos dado que en alguna oportunidad he podido escuchar disparos al aire de los malhechores lo que corrobora que suben fuertemente		

	los ataques que llegan a ser reportados son desatendidos dejando prácticamente a las tripulaciones a su suerte.	armados, con lo cual la autoridad expone totalmente a todos los buques presentes en el puerto del Callao.		
--	---	---	--	--

-Organización a reportar:

#### Entrevista

7. Cuándo se produce un incidente relacionado con los robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao ¿A quién se reporta?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Los casos en los cuales se involucra la seguridad y protección marítima, se reporta a la autoridad competente que vendría ser TRAMAR, la cual es el sistema de seguridad para el	Los incidentes a los cuales se hace mención van referidos a las diferentes ocasiones en las cuales los delincuentes a bordo o se aproximan al buque, para ello la reacción y	Cada incidente que sucede en el puerto se deberá informar a TRAMAR, cuyo personal te indicará las condiciones en las que se encuentra el mar peruano. Por otro lado, cuando los	A TRAMAR, esta es la entidad encargada de recibir los reportes de los barcos que se encuentran por toda el área del mar del Callao; sin embargo, las limitaciones de las patrullas	Para empezar, estos reportes se realizan a TRAMAR, pero en mi opinión es en vano porque tienen una capacidad de reacción muy lenta e ineficiente dejando que los ladrones siempre logren sus	-Cuando se produce una amenaza relacionada con robos a mano armada se reporta a TRAMAR. -TRAMAR cuenta con un personal quienes muchas veces no cuentan con la capacidad lingüística para comunicarse con buques extranjeros. -Reportar a TRAMAR

tráfico de naves. TRAMAR tiene que notificar a los guardacostas para que estos puedan salir a la lucha contra los delincuentes y dar los procedimientos correspondientes a la detención. Lamentablemente no se tiene la eficacia para lograr la captura de los delincuentes.	responsabilidad del oficial de guardia es notificar a tráfico marítimo o más conocido como TRAMAR sobre cómo está la situación, es por ello que TRAMAR deberá de avisar a los buques que fondean o arriben al callao de los peligros que se presentan.	buques extranjeros han sido amenazados, he notado la falta de comunicación de los trabajadores de TRAMAR, esto conlleva a que los delincuentes dispongan de más tiempo para cumplir sus fechorías y lograr escapar sin ninguna adversidad.	hacen que los barcos sufran amenazas constantemente.	objetivos. La situación se agrava más cuando los buques que reportan son extranjeros ya que el inglés que usa TRAMAR, muchas veces no es entendible. Espero que por el bien de la seguridad esta situación pueda cambiar ya que son años en los cuales se siguen cometiendo esta clase de atropellos.	no garantiza que se pueda minimizar riesgos o que mucho menos habrá una actuación en el corto plazo. -Siendo TRAMAR Callao, la costera que tiene comunicación con los buques que llegan al primer puerto peruano, se debe optar por garantizar que el recurso humano que labore dentro de la misma reúna todas competencias para brindar un servicio de socorro y comunicación a los buques como las diversas situaciones lo ameriten.
E8	E9	E12	E13	E14	
Ellos deben reportar a TRAMAR, ya que la costera será la encargada de enviar patrullas para realizar los peritajes. Nunca he escuchado que ciertos	A TRAMAR, que es la guardia costera del Callao. Todas las naves que llegan al puerto, los cuales van a comenzar	Se reporta por el radio VHF a la autoridad responsable de las comunicaciones, que en este caso es "TRAMAR VTS". El personal que	Todo buque que sufre un ataque relacionado a robos a mano armada en el Callao, es necesario que reporte dicho incidente a TRAMAR para	Yo solo atino a dar aviso por el radio VHF, dado que es la vía más rápida e inmediata para dar alerta a las autoridades que, pese a ello, no responden ni acuden al lugar de	

<p>delincuentes hayan sido atrapados, por lo que puedo concluir que los patrulleros o llegan tarde o nunca llegan al lugar.</p>	<p>operaciones, entre otras actividades, tienen que reportar a esta costera; de igual manera es con la situación de robos a mano armada contra las naves.</p>	<p>labora y está encargado de la radioescucha en el puerto. Una observación que he podido escuchar es que tiene problemas con el empleo del idioma, el personal no domina integralmente el inglés, lo cual es un agravante a la ya ineficiente respuesta de la guardia costera.</p>	<p>solicitar apoyo y así combatir dicho incidente; sin embargo, el actuar de las autoridades solo queda en reglamentos y medidas escritas que al final no se ponen en práctica, dado que he podido ser testigo y alguna vez he contribuido dando aviso al VTS de que se viene perpetrando un robo; sin embargo, no hay respuestas adecuadas ni acciones inmediatas.</p>	<p>los hechos de manera oportuna, con lo cual es evidente que informar acerca de estos ataques que sufrimos no garantiza que seamos auxiliados.</p>
<p>E15</p>	<p>E16</p>	<p>E17</p>		
<p>Siempre se debe informar al VTS a tiempo. Ellos son los llamados a</p>	<p>La vía más rápida para comunicar estos ataques,</p>	<p>Se tendría que reportar a las autoridades encargadas que,</p>		

<p>transmitir dicha información o hacer las gestiones necesarias con los guardacostas para que se pueda dar un servicio de apoyo y protección a las unidades que llegan al puerto del Callao. TRAMAR, así como otras estaciones de servicio de tráfico marítimo en el mundo, cuenta con sistemas de gps y ubicación de las naves, con lo cual puede brindar información oportuna y necesaria, de esa manera los guardacostas podrán llegar al lugar de los</p>	<p>en mi opinión es el radio VHF, con el cual se comunicará a la estación costera en tierra para que brinde el soporte necesario, comunicar dicho incidente a la guardia costera y así poder asistir al buque en peligro. La verdad que en este puerto no he visto ningún despliegue efectivo de lanchas o unidades militares para poder combatir a estos delincuentes, lo cual me asegura que no</p>	<p>en este caso, es TRAMAR, vía VHF. Hace unos meses otro buque de la empresa fue asaltado cuando estaba fondeado en el puerto del Callao. Luego del incidente el capitán trato de hacer un reporte escrito al puerto que, por motivos de trámites engorrosos y múltiples obstáculos burocráticos, no pudo llegar a emitir hacia los encargados de la protección y apoyo contra estos sucesos en el puerto.</p>		
--	---	---	--	--

hechos y así poder mitigar estos actos ilícitos.	se está siempre seguro aun, así se haya reportado el robo.			
--	--	--	--	--

-Modos de reportes:

### Entrevista

8. ¿Cómo se realizan los reportes por parte de los buques cuando se detectan incidentes relacionados con robos a mano armada en el puerto del Callao?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Los reportes se realizan de acuerdo a los procedimientos establecidos en el ISM de la compañía, pero por lo general se suele hacer el llamado por VHF a TRAMAR.	En mi experiencia estos reportes se realizan por medio del VHF canal 16, dando información oportuna como cantidad de delincuentes, si usan armas o no, etc. De esa manera, la autoridad competente puede actuar.	En el callao los robos suelen ser constantes, para ello, los oficiales de navegación están en la expectativa ante cualquier acto que vaya en contra de la vida de la tripulación, es por ello que avisan a TRAMAR de alguna amenaza dando información	En el puente de navegación están los equipos adecuados como el GMDSS, radios VHF, en los cuales podremos comunicarnos con el puerto y dar aviso contra algún incidente que podría ocurrir. La manera de	Los oficiales de guardia están en al entera obligación de tomar medidas en contra algún atentado de un delincuente informando por el VHF a la autoridad marítima de que está sucediendo.	-Los reportes se suelen realizar vía radio por el canal 16 en VHF. -Cuando se observan incidentes sobre robos a mano armada el tripulante reporta al Capitán o al oficial de guardia quien inmediatamente comunica a la costera brindando datos que esta requiera como cantidad de delincuentes, si usan armas o no, posición

	Además, estas amenazas se pueden realizar por otros equipos de GMDSS y así poder pedir auxilio.	requerida por ellos.	reportar es brindando todos los detalles del incidente que TRAMAR requiera.		del buque, si hay heridos, etc. -Utilizando los canales disponibles que TRAMAR ofrece para las llamadas de auxilio o socorro.
E8	E9	E10	E11	E12	
Específicamente no sé cómo se realizan los reportes ya que no trabajo en los barcos, pero imagino que TRAMAR pide cierta información de lo que está pasando.	Los barcos deben reportar brindando información específica de lo que está sucediendo, como la cantidad de delincuentes que están abordando el barco, o si hay algún herido, etc.	Si se presenta este tipo de amenaza, el oficial de guardia o el mismo Capitán tiene que reportar vía VHF canal 16 a TRAMAR, en donde se tiene que comunicar principalmente bajo qué situación se encuentra el buque, la posición del buque, si requieren atención médica en caso haya algún tripulante	De acuerdo a la información que manejo, si un buque mercante ha sido abordado por delincuentes para robar provisiones de éste mismo, inmediatamente el oficial tiene que reportar por el VHF a la costera Callao. Una vez reportado, la costera, que viene a ser TRAMAR, se comunica con los	Mediante el sistema de radio VHF a la costera, brindado la información requerida por esta. Es la vía más rápida y eficiente para establecer contacto con la autoridad de tráfico marítimo y así tomen las acciones correspondientes.	

		herido entre otras cosas. Una vez reportado, TRAMAR se comunicará e informará de lo está aconteciendo en el buque a la Comandancia de Operaciones Guardacostas.	guardacostas, lo cuales preguntan acerca de la posición del buque para poder enviar las patrullas más cercana y así auxiliar al buque que está siendo asaltado por delincuentes.		
E13	E14	E15	E16	E17	
Los robos son reportados por el canal 16 mediante el radio VHF, dando información oportuna de la amenaza a la autoridad correspondiente; sin embargo, no tiene mucha efectividad debido a que las autoridades no ponen en marcha	Estos incidentes son reportados por VHF utilizando el canal 16 de TRAMAR. Esta acción es realizada efectivamente por parte de los buques, los cuales dan información relacionada a la amenaza como cantidad de	Si algún tripulante detecta el intento de robo, comunica inmediatamente al oficial de guardia que informará al capitán y el peligro de sufrir un robo será comunicado por medio del radio VHF a TRAMAR, que debería tomar las	De manera interior, el primer tripulante que se percate de algún hecho sospechoso o alerte pequeños botes alrededor, comunica al oficial de guardia y así, este informe al capitán, a su vez comunicando a la estación costera, los	Los robos a mano armada son reportados a TRAMAR, seguido de una serie de pautas enviadas por esta autoridad; sin embargo, la guardia costera no realiza su labor de una manera profesional dado que, se puede verificar su problema con el dominio del inglés	

ningún plan de contingencia para combatir estos problemas.	delincuentes o que objetos se están robando, etc. Las naves buscan el apoyo o el soporte por parte de la guardia costera para poder combatir a los delincuentes, los cuales, una gran cantidad de veces, no se obtiene.	acciones necesarias para combatir un posible robo a mano armada.	cuales puedan enviar soporte adecuado, aunque eso no pasa en el puerto del Callao.	al recibir algún reporte de un buque extranjero.	
--	---	--	--	--	--

-TRAMAR:

### Entrevista

9. ¿Cómo es el desempeño de TRAMAR respecto a incidentes relacionados con robos a mano armada en el puerto del Callao?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Bueno, este tipo de sistema con el cual disponemos es muy bajo porque siempre los delincuentes	Con relación a este tema, debido a que las autoridades no son competentes y	En mi opinión estas cosas pasan de una manera en la cual llegan incluso a ser	Si hablamos del desempeño de TRAMAR, puedo decir que es muy lamentable todo el sistema	Tiene un desempeño bajísimo. Los incidentes son recurrentes, es más, somos	-Por lo general el desempeño de TRAMAR ante un incidente es paupérrimo. -Se ha podido

<p>hacen lo que quieren con relación a los robos, hasta se roban equipos de navegación. Es tanto el tiempo que disponen que pueden subir al puente y buscar todo lo necesario para que puedan venderlo en el mercado negro.</p>	<p>tienen un desempeño muy por debajo de las expectativas, se suelen escuchar muchos casos en los cuales solo quedan en escucha por la radio VHF debido a que no hay una reacción con relación a los acontecimientos.</p>	<p>frustrantes porque las autoridades creen que los que estamos a bordo estamos jugando con esta emergencia y lo menciono porque ni tienen la dicha de aproximarse al lugar donde se está perpetuando robo. Por esta razón cuando llego al puerto del callao no puedo descansar por el temor a que podamos ser asaltados.</p>	<p>de actuar ante estos casos; y ni que hablar de su logística, imagino que debe de ser un desastre porque si fuera eficiente se vería reflejado en su trabajo; sin embargo ni lo uno ni lo otro. Francamente, espero que los altos cargos de esta institución puedan actuar de manera oportuna.</p>	<p>reconocidos como uno de los puertos más peligrosos del mundo y esto se debe a que TRAMAR toma una respuesta ineficiente contra estos casos de robo a mano armada, imagino que son catalogados como actos simples y de segunda prioridad. Espero que mejore este sistema.</p>	<p>escuchar que cuando tienen comunicación con buques extranjeros, la costera confunde ciertas palabras debido al inglés. -Cuando se ha reportado incidentes relacionados con robos a mano armada, el personal de TRAMAR suele realizar preguntas tales como: ¿Cuál es su posición? ¿Los delincuentes aún están allí? ¿Ya se fueron?, los cuales parecieran que no hay mucho interés y en algunos casos graciosas, perdiendo la seriedad del caso. -Debería establecerse un protocolo en el cual TRAMAR ante una amenaza, inmediatamente envíe una patrullera con solo conocer la posición del</p>
E8	E9	E10	E11	E12	
<p>Por lo que tengo entendido TRAMAR no es muy efectivo respecto a la manera de actuar en conjunto con</p>	<p>Es malo y lento, puesto que los delincuentes siempre llegan a robar las pertenencias</p>	<p>No es mi área de trabajo y no te podría brindar una información concreta al respecto.</p>	<p>Te puedo decir que no es el mejor de todas las costeras de la región, pero tampoco es el peor al momento</p>	<p>La respuesta de la estación costera es confusa y poco coherente respecto a una situación de robo que se puede</p>	

las patrullas, por lo que deberían proponer nuevas estrategias.	de los barcos. Quizá la comunicación entre la costera y los barcos extranjeros no sea la mejor debido a los idiomas y acentos.		de recibir un llamado de un buque el cual está siendo asaltado por delincuentes.	estar desarrollando en las naves. La información requerida por TRAMAR es muy ambigua, repetitiva y poco clara. Desde mi punto de vista, con el solo hecho de ser alertados de un posible robo en el puerto, se debería enviar unidades rápidas para socorrer al buque que lo necesite y reprimir a los delincuentes.	buque. -Existe la necesidad de implementar nuevos protocolos los cuales minimicen riesgos frente a los incidentes que se suelen producir.
E13	E14	E15	E16	E17	
Es muy decepcionante. TRAMAR, como ente encargado de las comunicaciones marítimas dentro del puerto del Callao, debería implementar	El nivel de eficacia respecto a la prevención y lucha contra actos delictivos dentro de los fondeaderos en el puerto del Callao es bajo.	El desempeño de TRAMAR es evidentemente deficiente. Ustedes mismos pueden observar que durante la noche no existe patrullaje en ninguna parte de	Me parece muy paupérrimo. Era, en cierto modo, indignante escuchar por la radio que el personal por parte de TRAMAR, con un mal dominio	TRAMAR es una autoridad que permanece solo como un espectador frente a tantos robos ocurridos, de la misma manera la guardia costera no actúa ni vigila de	

<p>protocolos más dinámicos, un ejemplo sería designar unidades más rápidas que las actuales para que acudan inmediatamente al lugar de los hechos con solo saber la posición del buque.</p>	<p>Además, la falta de práctica del idioma inglés es una desventaja importante a la hora de recibir información por parte del buque. El dominio de esta lengua es importante a la hora de gestionar la respuesta ante una amenaza que involucra la protección de los buques.</p>	<p>los fondeaderos, muy diferente a otros puertos del mundo. Es de suma urgencia que se implementen nuevos protocolos o actividades relacionadas a incrementar la presencia de la guardia costera para que de esa manera los robos sean menos frecuentes o, por lo menos, responder ante ellos de manera casi inmediata.</p>	<p>del inglés, hacían preguntas acerca del nombre del capitán, sobre la ubicación de los delincuentes abordó, cuestiones que no son importantes para poder establecer una respuesta rápida y efectiva.</p>	<p>manera constante el puerto para evitar que los asaltantes perpetren sus actos delictivos dentro de la rada del Callao.</p>	
--	--	--	--	---	--

-Patrulleras:

Entrevista

10. ¿Qué función cumplen las patrulleras sobre los robos a mano armada perpetrados contra los buques mercantes?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Ellos están encargados de auxiliar a los barcos atacados por delincuentes, aunque es poco frecuente ver a patrulleras rondando por los fondeaderos o zonas aledañas. Por ese motivo es que los delincuentes pueden atacar en cualquier momento.	Supuestamente la de patrullar las aguas del puerto del Callao; sin embargo, no lo hacen, es decir, no es común ver u oír acerca de delincuentes atrapados por las patrullas. Quizá no lo hacen por falta de logística o de combustible, bien sabemos el actuar del gobierno para con sus entidades.	Las patrulleras deben cuidar la soberanía del mar peruano; sin embargo, en mi criterio puedo decir que debería de haber o existir un motivo por el cual los patrulleros no cumplen con la vigilancia correspondiente con la seguridad de los buques fondeados, creo y es evidente que una razón es el combustible, ya que es costoso en estos	Son diversas las funciones de las patrulleras, entre ellas, la de garantizar la seguridad del mar y sus naves que se desplazan sobre ella. Desde mi punto de vista es evidente la falta de compromiso correspondiente a la vigilancia de las patrullas, porque estas naves deberían de ser un recurso disuasivo para reducir las probabilidades de un ataque	Ninguna, las patrullas no cumplen sus funciones correspondientes, y esto se debe a que la autoridad marítima no pone de su parte para hacer un cambio positivo con estos sucesos y poder frenar las amenazas relacionadas con el robo a mano armada. No existe una lucha constante para mitigar estos delitos lo cuales generan zozobra en los marinos.	-Las patrullas tienen la función de cuidar las zonas marítimas de su nación. -Por lo general, no existen patrulleras quienes brinden una vigilancia con garantías. -Es poco frecuente ver patrulleras en la bahía del Callao. -Solo se ven cuando se reportan incidentes. -No se patrulla por falta de combustible y/o logística, solo zarpan cuando se presenta un incidente. -La respuesta de una patrullera depende del aviso de la costera. -Las patrulleras deberían ser un

		tiempos; por otra parte, la logística la cual disponen es muy pobre, es por ello la evidente deficiencia en el sistema de seguridad de la guardia costera.	deliberado por los delincuentes. Como todo marino espero que se proteja de las vulnerabilidades que sufrimos frente a este tipo de actos que atentan la vida humana y el patrimonio en el mar.		recurso disuasivo para poder evitar robos contra los buques. -No existe en el Callao una lucha constante o iniciativa por parte de la Autoridad Marítima para frenar los incidentes relacionados con los robos a mano armada. -La Autoridad Marítima y las patrulleras no tienen ningún interés por garantizar el cuidado de los buques y la tripulación misma.
E8	E9	E10	E11	E12	
Las patrulleras tienen la función principal de intervenir y atrapar a estos delincuentes después de haber recibido la orden de TRAMAR. Claro está que esas funciones no se cumplen, debido a que no atrapan a los ladrones. En otros puertos	No estaría seguro de decirte todas las funciones que tiene esta entidad respecto a los robos en los barcos, pero sé que su trabajo no es muy efectivo, ya que los delincuentes llegan a lograr su objetivo.	Bien sabemos que el robo a mano armada en los buques mercantes, el narcotráfico, el contrabando entre otras actividades constituyen lo que llamamos actividades ilícitas con lo cual la Comandancia de Operaciones	La Autoridad Marítima Nacional pone bajo responsabilidad a la Comandancia de Operaciones Guardacostas la represión de actividades ilícitas como lo es el robo a mano armada a bordo de los buques	Las patrulleras deben cuidar las aguas de una nación y sus naves; a pesar de ello, no son regularmente vistas vigilando el puerto del Callao. Solo se aprecian cuando se reportan accidentes después de una respuesta muy lenta.	

de otros países, esto no pasa, ya que el patrullaje consta de 24 horas.		Guardacostas tiene como una de sus principales función reprimir dichas actividades mediante sus unidades a flote y aéreas.	mercantes ejerciendo el control y la vigilancia con sus unidades patrulleras y aéreas.		
E13	E14	E15	E16	E17	
Podría decir que las patrullas tienen que proteger los intereses de su nación. En el caso del puerto del Callao, los botes rápidos de la guardia costera solo se pueden ver cuando ya se reportó un incidente. Las pocas veces que he visto sus unidades, se ven en mal estado y	Al igual que en otros puertos, las patrulleras deben salvaguardar los intereses del mar de su país; sin embargo, en el caso del Perú, muchas veces no se ven vigilando o ejerciendo presencia en el puerto del Callao. La actividad de patrullaje y	Ellos deben cuidar zonas marítimas de su jurisdicción. La autoridad marítima peruana no asigna la cantidad necesaria de patrulleras para poder cuidar los alrededores del puerto del Callao. No es muy frecuente verlos.	Se supone que deben cuidar el puerto. En verdad solo he visto una patrullera en el tiempo que el buque ha estado fondeado, por lo general no es común ver patrulleras rondando las inmediaciones del puerto del Callao, lo cual es alarmante para la seguridad de los	En el puerto del Callao, sus funciones no están muy claras. No existe una política de vigilancia constante en el puerto por parte de la autoridad marítima. Las funciones de las patrulleras no son cumplidas de manera eficiente. No responden de manera adecuada ni rápida, con lo cual pone en riesgo a todos los	

de tecnología obsoleta.	vigilancia es muy importante para poder disuadir a los delincuentes evitando robos y diferentes actos delictivos.		diferentes buques presentes.	buques que visitan este puerto.	
-------------------------	---	--	------------------------------	---------------------------------	--

-Procedimientos realizado por la patrullera:

#### Entrevista

11. ¿Cuál es el procedimiento que realiza la patrullera de guardacostas al recibir el llamado de que en un buque mercante se está suscitando un robo a mano armada?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Bueno para empezar cuando el buque hace el llamado a TRAMAR, este luego procede a realizar el llamado a la patrulla de guardacostas para que procedan al lugar de los hechos y puedan persuadir	Para empezar las patrullas siempre esperarán ordenes de sus superiores para que puedan acudir al lugar donde han ocurrido los hechos, luego al llegar a la nave reportarán si existe o	Bueno los procedimientos que suelen realizar son la de recibir la orden la costera, de esa manera sabrán la posición del barco y dirigirse hacia ellos, lamentablemente no existe una comunicación directa entre el	No tengo la información detallada del procedimiento pero podría indicar que ellos reciben los detalles por parte de TRAMAR. Lamentablement e las respuestas de las patrulleras son	En mi opinión puedo decir que los procedimientos constan de recibir la orden de TRAMAR, dirigirse al lugar de los hechos y reportar el evento. Lamentablemente estos protocolos que realizan no son muy efectivos porque siempre los	-Principalmente espera la llamada de la costera para recién tomar acción, dirigirse a la nave y hacer un manifiesto. -Con la posición del buque y el nombre proceden a asistir a la nave la cual se encuentra en una situación de peligro. -No existe comunicación directa

<p>a los delincuentes. Si en caso no encuentran a los infractores se procede a hacer una vigilancia por la zona.</p>	<p>existió algún intento de robo, si los delincuentes se llevaron propiedades, si hay heridos, etc.</p>	<p>barco y la patrullera para acortar este procedimiento, también intentarán intervenir a los delincuentes, aunque esto no pasa en el puerto del Callao; finalmente pedirán datos al Master de los hechos.</p>	<p>reactivas, esperan que pase una desgracia para recién reaccionar, así como tampoco realizan una labor de vigilancia constante.</p>	<p>delincuentes se salen con la suya; después de que el buque informa de estos actos, la tripulación entra en una incertidumbre dado que no sabrán si la patrulla vendrá o no. Estos protocolos deben modificarse.</p>	<p>entre los buques y las patrulleras. -El protocolo actual sobre la capacidad de respuesta por parte de las patrulleras deben modificarse. -La respuesta por parte de las patrulleros son reactivas. -Las patrulleras no realizan una labor de vigilancia constante.</p>
<p>E08</p>	<p>E09</p>	<p>E10</p>	<p>E11</p>	<p>E12</p>	
		<p>Como ya lo mencioné en la respuesta anterior, existe una previa comunicación de la Costera con la Comandancia de Operaciones Guardacostas, donde se detalla la posición del buque y en qué situación se</p>	<p>Al término de que el oficial reporta a TRAMAR sobre lo que está pasando en su buque; TRAMAR se comunica con el Guardacostas en donde se le detalla la posición del buque para poder enviar a</p>	<p>No podría dar información del proceder de las patrullas peruanas, cada país tiene su manera de actuar. En el puerto del Callao, las unidades destinadas a la respuesta de estos incidentes llegan siempre a destiempo, la</p>	

		<p>encuentra. Se envía a una patrullera Guardacostas y una vez a bordo del buque se toma por escrito el manifiesto del Capitán sobre lo acontecido, la hora en que ocurrió el incidente, cuántos ladrones lograron abordar el buque, las características del bote que usaron los ladrones, etc. Los ladrones que abordan un buque mercante en el puerto del Callao suelen robar con cuchillos y si en caso los ladrones se encuentran aún a bordo del</p>	<p>su patrullera más cercana y para que vaya a auxiliar, asistir al buque que está siendo asaltado por delincuentes. Y por último, dependiendo el grado de dificultad que se presente a bordo del buque es que se tomará las acciones pertinentes el personal de Guardacostas.</p>	<p>costera da el aviso y las unidades rápidas tardan demasiado en llegar al lugar de los hechos. Estas situaciones ya las conocemos, la compañía siempre envía actividades extra las cuales tenemos que tener en cuenta a la hora de llegar al puerto del Callao dado que las autoridades no brindan las garantías del caso.</p>	
--	--	---	--	--	--

		<p>buque, los guardacostas previa comunicación y coordinación con la Policía Nacional del Perú proceden a entrar en contacto con el Capitán preguntándole si los miembros de su tripulación se encuentran resguardados, heridos, ausentes, cuántos ladrones lograron abordar, etc.</p>			
E13	E14	E15	E16	E17	
<p>Las patrulleras deben tener un procedimiento mediocre porque solo hacen acto de presencia cuando se reporta un</p>	<p>Es muy difícil que las patrulleras establezcan comunicación directa con los buques extranjeros.</p>	<p>El procedimiento exacto no podría describirlo, pero se trata de comunicarse entre barco-costera-patrullas. Estas unidades</p>	<p>Al parecer es un procedimiento con muchas fallas ya que las patrulleras llegan tarde para combatir el robo a mano armada,</p>	<p>Ellos reciben los detalles brindados por la costera y se dirigen al barco. Las patrulleras tienen un despliegue pobre y lento. Siempre he</p>	

<p>incidente. Solo vienen a ver la situación pero no realizan ninguna acción en beneficio de la tripulación o de búsqueda de los asaltantes. Estas situaciones colocan al Callao como un puerto de sumo riesgo para los buques mercantes extranjeros y supongo que también nacionales.</p>	<p>Queda evidenciado que el personal encargado de replicar y transmitir la información a la guardia costera no tiene un buen dominio de inglés, con lo cual la información se tergiversa y la respuesta se ralentiza dramáticamente.</p>	<p>no responden de manera adecuada y rápida a los incidentes comunicados. Esto se debe a que no se cuenta con personal bilingüe que pueda recibir e interpretar de manera clara y rápida la información necesaria para que las patrulleras puedan actuar de manera pertinente, ya que solo necesitan saber las coordenadas y la naturaleza del incidente para poder actuar.</p>	<p>cuando los asaltantes ya huyeron. Aquí en el puerto del Callao siempre veo distintos robos en distintos buques fondeados, con lo cual me quedo sorprendido que en varios años esta situación se sigue repitiendo, sin ninguna reacción por parte de la autoridad marítima.</p>	<p>apreciado que no reaccionan oportunamente a pesar de que la alerta se da inmediatamente, a penas el buque sienta la amenaza presente.</p>	
--	--	---	---	--	--

-Procedimientos ante captura de delincuentes:

Entrevista

12. En el caso de lograr capturar a delincuentes quienes realizan robos a mano armada ¿Qué procedimientos se siguen?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Bueno en mi experiencia con estos casos, no son frecuentes las capturas de estos delincuentes, es por ello que lo único que deben hacer los guardacostas es llevarlos a tierra para que puedan ser procesados de acuerdo a ley establecida por el gobierno peruano.	En mi opinión puedo decir que los procedimientos son llevados a cabo por los guardacostas quienes transportan a los malhechores a tierra para que policía nacional pueda tomar las declaraciones pertinentes.	En caso se logre atrapar a un delincuente se procederá a llevarlo del buque a tierra, para la autoridad competente, quien vendría a ser la policía, pueda tomar el procedimiento acorde a ley.	Desde mi punto de vista, puedo comentar que después de la captura, los delincuentes son llevados por una unidad de patrulla hacia tierra para que la policía nacional del Perú pueda llevarlos a la comisaria y puedan ser procesados.	Los delincuentes capturados están a disposición de la guardia costera, luego son trasladados a una comisaria cercana para que sean denunciados y procesados. Aunque no es común ver estos procedimientos, puesto que no se capturan a los delincuentes.	<p>-Una vez reducido proceden a ser llevados a tierra por la patrullera, para luego ser entregados a la policía previa comunicación establecida.</p> <p>-Casi nunca se ha visto que la guardia costera haya capturado a este tipo de delincuentes y que dicho evento haya repercutido como una noticia.</p>
E10	E11	E12	E13	E14	
Los delincuentes luego de ser reducidos y posteriormente llevados a	Una vez en tierra, los delincuentes son llevados a la Capitanía del	No he podido visualizar que alguna vez hayan capturado a estos	Es muy poco visto en este puerto que se llegue a capturar a los asaltantes.	Solo recuerdo una ocasión en donde se logró capturar a los asaltantes, me pude enterar que	

<p>Capitanía y puerto. Asimismo, se llevará una previa coordinación con la Policía Nacional del Perú quienes serán los encargados de realizarles el trámite respectivo a los delincuentes por sus actos cometidos. Cabe resaltar, que los Guardacostas hacen una declaración de que no han agredido y no se han apropiado de alguna pertenencia de los ladrones.</p>	<p>Asimismo, se llevará una previa coordinación con la Policía Nacional del Perú quienes serán los encargados de realizarles el trámite respectivo a los delincuentes por sus actos delictivos y posterior sanción.</p>	<p>delincuentes. Lo que se hace comúnmente es llevar a estos desadaptados a la estación policial, escoltados por la guardia costera.</p>	<p>Por lo general escapan rápidamente ante la lenta respuesta de la costera y la habilidad de escabullirse en la oscuridad por parte de los delincuentes.</p>	<p>fue por la rápida respuesta de la propia tripulación que decidió exponerse y arriesgarse al combatir y reducir a los delincuentes, situación que es generada por la propia ineficacia de la guardia costera. El proceso que se siguió fue el de llevarlos a la estación de policía donde se les procedería a sancionar penalmente.</p>	
<p>E15</p>	<p>E16</p>	<p>E17</p>			
<p>No he podido ser testigo de estas hazañas por parte de las unidades de guardacostas. En general es muy</p>	<p>La reprensión de asaltantes es poco vista en este puerto, lo cual se hace más evidente ante la</p>	<p>En mi experiencia visitando el puerto del Callao, no he tenido la oportunidad de</p>			

<p>poco visto que se logre capturar a estos malhechores ya que tienen una evidente habilidad para escapar rápidamente que, sumado a la falta de patrullaje en la zona, les basta para salir impávidos de la situación.</p>	<p>ineficiente respuesta de los guardacostas.</p>	<p>poder ser testigo de una captura de delincuentes involucrados en robos a mano armada, por lo que no podría dar una opinión formada ante esa pregunta.</p>		
--	---	--	--	--

**Teorización parcial sobre el segundo objetivo específico:** La valoración con respecto a las labores las cuales la Autoridad Marítima posee, acerca de la capacidad de respuesta sobre los incidentes que se observan relacionados con los robos a mano armada en el puerto del Callao es totalmente negativa, ya que se pudo conocer que es una organización la cual no brinda las garantías necesarias para que los buques, los cuales arriban al primer puerto, no sean vulnerados por delincuentes quienes ante el nulo patrullaje y la falta de iniciativa por la guardia costera, ven un espacio geográfico y estratégico en el cual los delincuentes pueden cometer agravios hacia los buques.

-Una capacidad de respuesta por parte de la Autoridad Marítima para efectos de reducir y/o evitar los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes recae sobre TRAMAR y las patrulleras de los guardacostas, quienes para efecto de reaccionar ante un incidente, son los llamados a intervenir; sin embargo, se puede identificar que el protocolo imposibilita que el tiempo de respuesta por parte de la patrullera hacia el buque se dé en el corto plazo, ya que primero los buques comunican a TRAMAR y este último, en consecuencia, da el aviso a las patrulleras. La situación se agrava más aun cuando buques extranjeros llaman a TRAMAR y el personal muchas veces confunden al no entender de manera adecuada el idioma. Por otra parte, las patrulleras no tienen una política disuasiva realizando patrullajes constantes o actividades de vigilancia permanentes en una de las zonas consideradas como una de las más peligrosas a nivel internacional según organismos especializados internacionales.

-Por lo general se pudo conocer que las patrulleras suelen llegar a destiempo, o a veces ni llegan, donde capturar a los delincuentes quienes realizan los robos es muy poco probable. En ese sentido, la patrullera tiene una postura más reactiva que proactiva. Por otra parte, el procedimiento en caso de capturarse a dichos delincuentes, conlleva a que sean entregados a la policía nacional, quienes conjuntamente con la fiscalía harán la denuncia respectiva para que puedan ser procesados dentro de la jurisdicción de competencia.

-La falta de capacidad de respuesta que se tiene ante una sucesión de eventos que pone al puerto del Callao como uno de los más peligrosos, determina que no exista una preocupación e interés por parte de la Autoridad Marítima, quienes debido a las estadísticas que se presentan constantemente hacen caso omiso hacia el establecimiento de políticas que puedan determinar acciones para combatir con dicho flagelo que pone en riesgo a las tripulaciones de los buques.

-En ese sentido, se puede establecer que en razón a las prácticas que realiza la Autoridad Marítima actualmente, los incidentes sobre robos a mano armada perpetrados contra los buques mercantes no cesaría, ya que existen condiciones para que dichos eventos suelen ser cada vez más frecuentes y más buques sigan siendo vulnerados.

**4.1.3. Conocer qué repercusiones generan los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.**

-Buques mercantes:

Entrevista

13. ¿Qué repercusiones se originan por los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes suscitados en el puerto del Callao?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Bueno las repercusiones de los robos a mano armada son varios, principalmente las pérdidas económicas que afectan directamente a la empresa. Por otro lado, en el buque afecta la necesidad de esperar a que envíen los materiales que han sido	En el ámbito marítimo, los robos o hurtos que se realizan son perjudiciales para el buque y la empresa porque son pérdidas económicas que afectan los ingresos de la compañía.	Desde mi punto de vista las repercusiones se dan más para el tipo económica que del tipo de flujo de carga, porque cuando se roban los cabos y materiales de pintura los costos de estos insumos son muy elevados.	En mi opinión las repercusiones son variadas, ya que afectan a la economía de la naviera, puesto que no contaban con esos gastos. Por otro lado, también afecta la estadía de la nave, así como las operaciones comerciales; imaginemos que se roben todos los cabos, esta	Principalmente económicas, ya que si se roban los bienes del barco como cabos, pinturas, equipos de navegación, etc. La empresa debe invertir en reponer estos materiales, de igual manera debe pagar a personal especializado para la instalación de los equipos.	-Las repercusiones son pérdidas materiales, psicológicas y económicas, ya que se roban materiales de mantenimiento, equipos de navegación, efectos personales, etc. -Dichos sucesos establecen que los buques se queden más tiempo lo cual repercute en afectaciones económicas para el armador y afecta el

robados. A consecuencia, esto podría traer a una demora en el área donde nos encontramos.			situación complicará el amarre del barco.		flujo de carga prevista. -Muchas veces los buques cuando son afectados, no suelen avisar a la guardia costera porque consideran que nadie devolverá lo robado.
E6	E8	E9	E12	E13	
Las repercusiones son principalmente contra las empresas navieras porque generan un gasto adicional, un gasto que no está en los presupuestos. Imagínese, le roban los cabos de proa y aunque el barco tenga cabos de respeto, genera problemas. Algo mayor sería que los delincuentes se roben los equipos del	Bueno, las consecuencias que generan los robos a mano armada contra los buques son pérdidas de las propiedades del buque e incluso las pertenencias de la tripulación a bordo.	Generalmente, estos robos producen pérdidas materiales que son utilizadas para el mantenimiento del buque, de igual manera, pérdidas económicas para la empresa ya que tiene que reponer los materiales robados.	Estos ataques perpetrados a los buques mercantes tienen múltiples efectos económicos y psicológicos. Económicos, si evaluamos el patrimonio que es arrebatado por los delincuentes al buque y a la tripulación; si hablamos de daños Psicológicos, los tripulantes presentarían cuadros severos de estrés y	En mi opinión estos robos a mano armada dejan repercusiones económicas severas, debido a que los objetos sustraídos son herramientas, equipos e implementos necesarios para la operación del buque como por ejemplo los equipos del puente, cabos de amarre, herramientas de mantenimiento entre otros, incluyendo las	-Los incidentes sobre robos a mano armada contra los buques generan que existe pérdida de tiempo en cuanto al planeamiento de las actividades normales que deben realizarse.

puente, que en otros lugares del mundo ha pasado; esto sí dejaría al barco con incertidumbre, retraso de las operaciones y una serie de cosas que si generarían pérdidas de ingresos a la empresa.			traumas generados por estos ataques que algunas se perpetran con armas de fuego.	pertenencias de los tripulantes. Estos elementos generan, además de ocasionar pérdida de itinerarios, el alargamiento de la estadía en puerto para la reposición de los elementos robados y el papeleo engorroso que solo sirve para las estadísticas.	
E14	E15	E16	E17		
Estos incidentes que se presentan en puerto del Callao tienen afectaciones monetarias y psicológicas en todos los niveles. La tripulación que haya sufrido un ataque de estos será más susceptible a presentar cuadros de	Tienen afectaciones económicas-Una vez perpetrados estos robos, en mi opinión, la mayoría de buques que son afectados por esta situación, prefieren no reportar del todo esta	Genera pérdidas económicas y también malestar en la tripulación. He podido conversar con un capitán de un barco que sufrió un robo a mano armada estando fondeado en Callao, a lo cual me comentó que el solo hecho de iniciar el	Las repercusiones son múltiples como perdidas económicas, preocupación, itinerarios retrasados, etc. Los robos en este puerto son muy frecuentes, lo cual solo genera daños de toda índole al buque y a su		

<p>estrés y ansiedad cuando se aproximen al Callao, además las unidades que lleguen aplazarán su estadía en el puerto para la reincorporación de los objetos robados y papeleos adicionales.</p>	<p>situación debido a que están seguros que lo sustraído por los delincuentes no será recuperado de ninguna manera y optan por no hacer todo el trámite necesario exigido por las autoridades, lo cual ralentizará más las operaciones y por ende en el puerto, que incrementará los gastos del buque.</p>	<p>procedimiento legal de reportar el robo le acarreaaba permanecer más tiempo en puerto, lo cual era de total rechazo propio y de la tripulación por la situación traumática que experimentaron.</p>	<p>tripulación, además de los generados a las navieras y clientes, debido a que la entrega de su carga se retrasa, generando costos extra de estadía, flete y otros más.</p>		
--	--	---	--	--	--

-Psicológicos:

Entrevista

14. ¿Qué repercusiones psicológicas se genera en la tripulación por los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes suscitados en el puerto del Callao?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Bueno para empezar cualquier robo te deja con un grave efecto psicológico porque son actos en los cuales se aplica la fuerza y esto conlleva a que el personal tenga el sentimiento de temor y sobre todo una inseguridad cuando el buque se encuentra fondeado.	No soy psicólogo pero de acuerdo a mi experiencia estos actos traen consecuencias sumamente graves porque afectan el lado sensorial de afecto. Existen muchos casos donde tienen problemas de ansiedad que afectan su día a día.	En mi opinión, puedo decir que generan temor e inseguridad en la tripulación, sentimientos de que en el cualquier momento pueden atentar contra sus vidas. Estos eventos pueden hacer que los navegantes se alejen de la carrera.	Bueno esta situación genera terribles traumas psicológicos como la ansiedad y el miedo. He oído de personas que quedan atemorizadas, así como también escuché que un tripulante de otro barco fue amarrado y amenazado por estos delincuentes. A pesar de ello, la situación no cambia en lo absoluto.	Las repercusiones psicológicas son traumas, ansiedad y pavor. Esta información es totalmente veraz, porque he tenido oportunidad de navegar por lugares peligrosos, en una de esas travesías, trabajé con un tercer oficial que cuando pasábamos por lugares de alto riesgo, se ponía nervioso e inquieto, por lo que me comentó, él había sido testigo directo de robo y asesinato de un tripulante.	-Temor e inseguridad cuando se encuentran fondeados en el puerto del Callao. -Sentimiento de que en algún momento puedan perder la vida a causa de dichos incidentes que a veces son violentos. -No realizar las rondas de protección de acuerdo al plan del buque, minimizando riesgos al exponerse en cubierta. -Traumas en caso hayan sido víctimas de dichos incidentes lo cual podría determinar que se alejen de la carrera de mar.

E6	E8	E9	E12	E13	
<p>Traumas psicológicos como miedo, paranoia, ansiedad, entre otros, producidos por las experiencias relacionadas a los robos, toma de rehenes, etc.</p>	<p>No soy psicólogo para darte una respuesta certera pero, desde mi perspectiva puedo decir que genera temor e inseguridad a los miembros de la tripulación cuando saben que van a recalar en el puerto del Callao.</p>	<p>Psicológicamente, puede generar a los tripulantes de un buque mercante, sentimientos de temor o de preocupación. Además, si un tripulante ha sido víctima de un robo a mano armada, le puede generar un trauma psicológico que le impida seguir navegando.</p>	<p>Las repercusiones psicológicas suelen ser las más dañinas. El recurso material se puede comprar y restablecer, sin embargo, en mi opinión el recurso humano se ve fuertemente afectado y a veces con daños irreparables. Estos hechos traumáticos lo único que generan es una mala imagen internacional del Callao ante los ojos internacionales, que consecuentemente incrementarán</p>	<p>En mi opinión, los daños psicológicos que generan los robos a mano armada son de gran importancia, debido a que, por estos actos, la tripulación que se haya visto envuelta en esta problemática puede desarrollar un trauma a la labor marítima, dejando incluso hasta de navegar por mucho tiempo, afectando económicamente a su familia lo cual no es contemplado por las compañías navieras que solo se enfocan en el recurso monetario.</p>	

			fletes dañando también la economía del cliente final.		
E14	E15	E16	E17		
Para mí, los daños de los robos generan múltiples traumas. Supongamos que un tripulante tuvo un trauma grave al sufrir un robo en el puerto del Callao, una próxima vez que visite el puerto puede perder la concentración cuando se encuentre timoneando o en operaciones de atraque a muelle, lo cual si no es tratado puede aumentar sustancialmente la posibilidad de un accidente	Las repercusiones psicológicas son variadas que, al llegar a materializarse, dichos robos por parte de los delincuentes que, al ver que la guardia costera no ejerce presencia en el puerto, aprovechan para perpetrar sus objetivos. La tripulación, de llegar a ser afectada, desarrollará traumas y episodios de ataques nerviosos cada	En mi opinión, los daños psicológicos que genera un robo en puerto, pueden llegar a costar mucho tiempo para olvidarse. Los tripulantes son los más afectados, dado que, estos tienen que vivir toda su vida con estos traumas presentes, que puede conllevar a dejar de lado la labor marítima y dedicarse a otro rubro por el trauma ocasionado por algún robo sufrido a bordo.	Desde mi punto de vista, además de las repercusiones económicas, se generan daños psicológicos como ansiedad, miedo, paranoia, que, en algunas veces, suelen ser irreparables. Considerando que los robos a mano armada son perpetrados por delincuentes que no reparan en hacer daño a quien se les cruce en su camino, llegando en algunas veces a matar a los tripulantes, estos mismos al		

<p>marítimo.</p>	<p>vez que se recale en el puerto del Callao, lo cual genera situaciones en las cuales la tripulación no está plenamente concentrada en alguna operación y puede generar accidentes irreparables.</p>		<p>analizar la situación y percatarse del peligro que vivieron, desarrollan traumas y miedos extremos al puerto del Callao, esto genera una baja respecto a la reputación internacional que tiene el puerto, haciéndolo menos atractivo hacia el mercado internacional.</p>		
------------------	---	--	---	--	--

-Imagen frente al exterior:

Entrevista

15. ¿Cómo repercute en la imagen frente al exterior los incidentes perpetrados relacionados con robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Bueno para empezar, cuando suceden estos actos como los robos a mano armada a empresas navieras extranjeras, estas se llevan el concepto que el puerto del callao es peligroso y no cuenta con los sistemas de seguridad apropiados, a consecuencias vienen los encarecimientos de los fletes o la disminución de los buques ingresantes al	En mi opinión general puedo decir que el puerto del callao es conocido por este tipo de fechorías que llevan a tener un concepto de mala imagen por las empresas navieras, es decir, el puerto es una zona de robos. Considerándose así un puerto peligroso para los buques que ingresan al principal puerto del Perú.	Con relación a este tema la imagen que presenta el puerto es muy pobre en seguridad y esto se debe a que el callao no es resguardado como se debería. Esto conlleva a que las empresas navieras tengan una imagen delincinencial muy alta por parte del puerto del Callao, y esto no solo se queda en las empresas porque es	Desde mi punto de vista, el ámbito internacional ve al Perú y al puerto del Callao como un lugar sumamente peligroso porque no hacemos nada para actuar y contrarrestar este tipo de actos, y como consecuencias las navieras no quieren enviar a sus buques con el temor a que puedan ser asaltados; es por ello que gracias a esos tipos de	Respecto a esta pregunta cada país se crea una reputación por el tema de la delincuencia en lo que respecta robo a mano armada en puertos, esto genera que los buques que llegan al puerto del callao tengan que activar sus niveles de protección para no ser víctimas de algún robo y esto genera una preocupación, así como estrés en los tripulantes.	-Encarecimiento de los fletes, puesto que un buque que llega a un puerto inseguro, determinará que pueda contar con la contratación de seguridad lo cual representa un aumento en los gastos. -El puerto del Callao a nivel internacional al considerarse como uno de los más peligrosos puede generar de que no sea atractivo para las navieras en razón del establecimiento de ser una opción de ruta comercial. -Genera que los buques cuando llegan

puerto.		divulgado a nivel internacional y somos reconocidos como un puerto sumamente peligroso.	actitudes el comercio empieza a disminuir.		al puerto del Callao activen sus niveles de protección de tal manera que representa una zona geográfica de cuidado. -Vergüenza de la comunidad marítima frente al exterior.
E6	E8	E9	E12	E13	
Simplemente da la imagen de que el puerto del Callao es peligroso para los barcos que lo visitan. Por otro lado, los niveles de protección del barco que visitará el mencionado puerto, deberán ser evaluados minuciosamente para prepararse cada vez que arriben al Callao y así evitar estas amenazas.	Tiene como principal repercusión a nivel internacional ya que el puerto del Callao es considerado como uno de los puertos con altos índices de robos a mano armada contra los buques en la región.	Si bien es cierto, el Puerto del Callao es conocido por su comercio marítimo, también lo es por ser calificado como un puerto peligroso debido a los frecuentes robos que existen en los buques cuando éstos se encuentran fondeados. Es por ello que, tenemos una mala reputación también.	La imagen del puerto es sustancialmente afectada por estos hechos. Ante la comunidad internacional, estos hechos y la falta de respuesta y mala gestión por parte de la autoridad marítima peruana, son situaciones reprochables que requieren una mejora urgente. Además, consecuenteme	La imagen, indudablemente es afectada de manera negativa. El Callao ostenta el primer puesto como el puerto con el mayor número de robos a mano armada en América latina, lo cual es un título que no tiene objeto de orgullo, sino por el contrario, es muy alarmante que un puerto que sirve de nexo para muchas economías no pueda combatir este mal de manera eficaz. La	-Mala fama a nivel internacional de ser un puerto donde existen alta probabilidad de que los incidentes de robos a mano armada puedan suscitarse.

			nte generan incrementos en los costes de flete, lo cual afecta de manera directa a los clientes de las navieras en el país.	administración tiene muchos puntos, los cuales necesitan mejorar.	
E14	E15	E16	E17		
Al verse la imagen del puerto dañada por estos hechos, indudablemente se incrementan los costos de flete, lo cual tiene una repercusión directa a los clientes. Cada empresa advierte a sus buques sobre estas situaciones de robos a mano armada, los cuales ya de por sí genera una mala imagen	Como extranjero puedo decir que la imagen del puerto se daña por los múltiples robos perpetrados en él. Son actos delictivos sobre los cuales la autoridad marítima no repara en lo absoluto para combatir de manera eficaz este gran problema. Pienso que no solo los	Los robos a mano armada en el puerto, como se puede percibir, no solo generan repercusiones económicas y psicológicas, sino también daños a la imagen del puerto en la comunidad marítima internacional, lo cual tiene un efecto negativo para que el Callao se convierta en un	Los marinos mercantes de otras nacionalidades que llegan al puerto de Callao ya vienen con una idea preconcebida del puerto, lo cual afecta de manera directa a la reputación internacional del Callao. Los robos que se dan solo corroboran los diferentes problemas relacionados a la		

internacional del puerto del Callao.	extranjeros lo percibimos así, los buques de bandera peruana de la misma manera deben estar hartos de los robos que vienen sufriendo por parte de estos delincuentes.	puerto que sea considerado dentro de una ruta comercial segura que, por el contrario, se ha convertido en uno de los puertos más peligrosos de la región.	protección marítima y que no pueden ser controlados por la autoridad correspondiente.		
--------------------------------------	---	---	---	--	--

-Jurídicas:

### Entrevista

16. ¿Considera que existe alguna repercusión jurídica respecto a los incidentes perpetrados relacionados con robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Considero que las repercusiones jurídicas no son muy notorias a nivel nacional porque las autoridades no tienen interés con estos temas	En mi opinión los criterios que toman las autoridades del puerto son muy simples, deben creer que los robos son actos que se pueden	No, nunca he visto interés por parte de las autoridades judiciales por sancionar estos actos. Desde mi punto de vista la falta de eficacia	Como respuesta puedo decir que no, el tema no es debatido ni tocado en las áreas judiciales. Apuesto a que muchos marinos peruanos no han	Con relación al tema legal. las autoridades no hacen nada al respecto, y según el marco que disponen es que siguen un protocolo de	-Al momento no se ha dado ninguna, ya que el tema, particularmente, no es muy tocado y de interés en las áreas judiciales. -Los asuntos delincuenciales que

<p>y las razones son desconocidas, si la logística no cambia en los años siguientes, la delincuencia acabará con todos los parámetros de la seguridad del puerto.</p>	<p>pasar por alto, y al no realizar algún patrullaje, solo atinan a comunicarse por la radio VHF y preguntar incoherencias, es por eso que al no cumplir de manera correcta su trabajo, generan toda esta zozobra.</p>	<p>de los sistemas de seguridad hace que no exista un antecedente acerca de los robos a mano armada, es por ello que la autoridad marítima no dispone de una logística acorde al sistema de seguridad de las naves en puerto.</p>	<p>escuchado de algún juicio hecho a estos delincuentes o que se hayan implementado leyes a favor de las naves.</p>	<p>seguridad que podría calificarse como ineficaz. Espero que las autoridades repercutan ante este sistema que solo trae una mala imagen a nivel internacional.</p>	<p>afectan a los buques no son de un tema de prioridad para la Autoridad Marítima y mucho menos para las entidades quienes se encargan de administrar justicia a nivel nacional. -Por la falta de eficacia por parte de la Autoridad Marítima, quienes cuando se perpetra un hecho delictivo, no suelen capturar a los delincuentes. Muchas veces dicha situación genera que no se tome cartas en el asunto.</p>
E6	E8	E9	E12	E13	
<p>Para nada, en el caso del puerto del Callao, los delitos no son debidamente procesados puesto que en primer lugar, los delincuentes no son capturados. La autoridades marítimas peruanas tienen una reacción</p>	<p>La verdad que no. Existe una gran falta de interés por parte de las Autoridades encargadas de reprimir a estos delincuentes.</p>	<p>No considero que exista alguna repercusión jurídica sobre el tema, no tengo información sobre casos que hayan procesado a delincuentes por cometer robos a mano armada en el puerto ni</p>	<p>Desde mi punto de vista, no creo que se llegue a establecer un castigo ejemplar a estos malhechores, considerando que no son capturados y que además las compañías navieras no desean perder</p>	<p>Debe haber ciertas normas que castiguen a estos delincuentes. Es inaceptable que se siga pasando por alto esta problemática que repercute en todos los sentidos a los buques, al propio puerto y a todo el país.</p>	

lenta frente a estos delitos. Hablamos de que si un barco reporta un robo en la cubierta, el auxilio llega 3 o 4 horas después, cuando ya te robaron cierto número de propiedades.		tampoco que hayan dado a relucir en los periódicos sobre estos robos.	tiempo con trámites engorrosos, en verdad pierden más dinero demorando su estadía en puerto que los objetos sustraídos por los delincuentes.		
E14	E15	E16	E17		
La verdad no conozco la legislación del Perú respecto a estos temas de robos a mano armada en puerto, sin embargo, considero importante que las autoridades establezcan nuevos protocolos para poder mitigar este tipo de ataques a los	Respecto a normas jurídicas peruanas no tengo conocimiento, sin embargo, hay convenios internacionales que exponen y exigen que se castigue drásticamente este tipo de actos ilícitos, que el Perú, al ser país contratante de	En mi país este tipo de delitos es castigado drásticamente, además se vienen difundiendo campañas de rápida y conjunta respuesta contra los robos a mano armada y piratería presente en el mediterráneo. Este gobierno debería recibir cierta	Acerca de la legislación peruana no tengo mucho conocimiento, pero tomando en cuenta que el derecho marítimo presente aquí, así como en otros países, se desprende del derecho marítimo español, no contemplan castigos		

<p>buques mercantes.</p>	<p>la OMI, cumpla con estas normativas.</p>	<p>capacitación e inversión logística para poder llegar a prevenir y combatir los robos a mano armada en el puerto.</p>	<p>específicos para estos actos delictivos. Por esta razón es vital que el marco jurídico sea moldeado o modificado con el objetivo de castigar penalmente a estos delincuentes que no reparan en arrebatar vidas para hacerse de bienes materiales.</p>		
--------------------------	---	---	--	--	--

**Teorización parcial sobre el tercer objetivo específico:** De acuerdo con las repercusiones que se pueden suscitar tomando en cuenta los incidentes relacionados con los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes suelen ser diversos. Se resalta cuestiones relacionados con afectaciones económicas por las pérdidas materiales y la demanda de mayor estadía cuando un buque es afectado; cuestiones psicológicas que terminan creando una percepción muy negativa para los tripulantes de los buques quienes arriban al puerto del Callao, donde el miedo y el temor son las principales variables a considerar; y por último las consecuencias relacionados con la mala imagen del puerto ante la comunidad marítima internacional.

-Con respecto a los aspectos que versan en cuestiones sobre las repercusiones económicas, los buques cuando son vulnerados por los delincuentes suelen perder objetos que suelen ser costosos, lo que determina que se repongan e incluyan más gastos por parte de la empresa quien se ocupa de la gestión del buque. Además, en cuanto a los robos personales que también suelen sufrir los tripulantes, por lo general tiene que ser repuestos por ellos mismos. En ese sentido, se puede establecer que la repercusión económica es tanto para la gestión del buque y la tripulación en particular.

-Sobre la repercusión relacionada con temas psicológicos, cuando se considera que un puerto es inseguro y peligroso, desde ya determina que la tripulación se ponga alerta, ya que existirá el temor que se puedan ser vulnerados y poder pensar que en algunos casos puedan perder la vida a causa de dichos incidentes que en algunos casos puedan ser violentos. Así también cuando el tripulante tiene una experiencia propia relacionado con los robos a mano armada, naturalmente se pueden desencadenar traumas psicológicos, los que podrían conllevar a que el tripulante se aleje de la vida laboral marítima.

-Los altos índices de robos a mano armada los cuales son perpetrados en el puerto del Callao, determina que las navieras no lo tomen en cuenta como una ruta comercial que brinda garantías de poder realizarse un comercio seguro, lo que conlleva a que los fletes que se ofertan sean más caros, siendo un aspecto negativo para el usuario final. Cuando los buques llegan al puerto del Callao, sobre todo los extranjeros, hacen uso de servicios de seguridad lo que conlleva a que se eleven los costos operativos cuando se transita por la zona. Muy aparte de dicha circunstancia, la mala reputación del puerto que proyecta frente al exterior conlleva a que la comunidad marítima peruana pierda competitividad en el intercambio comercial, lo que a su vez podría afectar el desarrollo económico del país.

-Con las evidencias que se conocen, pero que en el contexto nacional no se suele difundir, genera que se mantenga restricciones o que se brinden las condiciones para que desde el plano jurídico se evalúen normas que puedan ser disuasivas en aras de minimizar dichos actos delincuenciales que afectan a los buques. En ese sentido, hasta el momento no hay ninguna respuesta relevante y todo se encuentra relacionado con la norma del Código penal que involucraría a cualquier sujeto que realice dicho robo en cualquier parte de la jurisdicción marítima nacional.

-Bajo lo establecido, las repercusiones económicas y psicológicas se pueden considerar los más resaltantes ya que tiene una cierta influencia sobre la capacidad operativa del buque y afecta al recurso humano que es indispensable para las labores que se realicen en el buque. Observada la situación en el puerto del Callao, existe una necesidad por fomentar una preocupación

compartida por todos los sectores de interés en el negocio naviero y mercantil que se desarrolla a nivel nacional, particularmente en el puerto del Callao.

**4.1.4. Señalar qué mecanismos legales existen para la prevención y sanción de los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.**

-Normas:

Entrevista

17. ¿Existe normas de conocimiento público en el sector marítimo nacional los cuales conlleven a que se pueda sancionar a delincuentes que perpetren robos a mano armada contra los buques mercantes?						
E1	E2	E3	E4	E5	E7	Síntesis conceptual
En mi opinión puedo agregar que debería de existir una normativa a la cual deberían de regirse para su proceder de del sector marítimo nacional, pero no	Considero que el sector público debería de conocer las normas y reglamentacion es a las cuales basarse cuando arrestan al delincuente, así como un reglamento en donde estipule cuales son las sanciones para estos delitos.	No tengo una respuesta exacta con relación a si el sector público tiene conocimiento sobre estas normas, pero considero que debería de disponer de una logística a la cual regirse y pueda atapar	En mi criterio y punto de vista por lo que he apreciado, el sector encargado de la seguridad del sector marítimo a sector nacional, deben de disponer de un medio por el cual puedan basarse y presentar un formato de	Lo que puedo opinar es que muchas veces se suele decir que el sector marítimo cuenta con un sistema de seguridad, el cual se debería de basarse en el código civil, pero no estoy seguro de	Si existen normas legales cuando hablamos de penalizar a delincuentes por cometer actos ilícitos, como lo es el robo a mano armada en cualesquiera de los ámbitos en que se comete dicho acto, en este	-Marinos mercantes y guardacostas desconocen los instrumentos normativos que se refieren específicamente con las sanciones respecto a los delincuentes que perpetran robos a mano armada contra los buques mercantes. -No existe un

puedo especificar las normas.		y procesar al delincuente.	sanciones.	ese tema sería cuestión de revisar algunas normativas relacionadas a la seguridad del puerto.	caso en los puertos peruanos y tomando en cuenta también que, el estado peruano tiene soberanía y jurisdicción sobre las 200 millas marinas según el artículo 54 de la Constitución Política del Perú. Esto quiere decir que, todo ciudadano que cometa delito como robo a mano armada, será procesado en base al Código penal del Perú respectivamente.	conocimiento público respecto a dichos incidentes que conlleve a que se observen las sanciones o penalizaciones que se debe aplicar a dichos infractores. -La Autoridad Marítima no tiene ninguna responsabilidad penal ni civil de acuerdo a lo que establece el D.L. 1147.
E10	E11	E12	E13	E14	E15	
Sí debe de	No puedo	Todas las	Las autoridades	Respecto a	Sinceramente,	

<p>existir normas legales para penalizar a los delincuentes puesto que cometen un tipo de acto que es ilícito, pero no sabría decirte con exactitud que normas son ya que no nos compete sancionar penalmente a los delincuentes que roban a mano armada en los puertos.</p>	<p>brindar este tipo de información porque está fuera de mi alcance, vendría a ser la parte legal y el Guardacostas no se encarga de ello. Sólo puedo decirles que la policía nacional se encarga de los perpetradores una vez que son llevados a tierra.</p>	<p>veces que he llegado al puerto del Callao, conversamos sobre los robos que se dan en los fondeaderos, los objetos que roban y el daño que genera esto a los tripulantes y a la imagen del puerto, sin embargo, no se difunden información sobre como denunciar rápidamente o verificar si los delincuentes han sido debidamente sancionados.</p>	<p>suben al buque y se entrevistan conmigo y los oficiales de puente, tocamos estos temas de robos en el puerto, pero no comparten información sobre como denunciar estos actos o las sanciones penales que acarrear estos delitos.</p>	<p>las leyes que contempla el gobierno peruano para sancionar a los delincuentes que incurren en robos a mano armada, las autoridades no difunden esa información, sumado a la falta de patrullaje por parte de la guardia costera, me hacen suponer que no existen leyes que castiguen ejemplarment e a los ladrones.</p>	<p>no creo que el gobierno peruano haya establecido leyes destinadas a castigar a los delincuentes que incurren en robos a mano armada, debido a la poca atención que prestan las autoridades para la vigilancia y respuesta ante estos ataques.</p>
E16	E17				
Creo	Considero que,				

<p>firmemente que no. Es una de las razones por la cual el Callao es el puerto con mayor número de incidentes relacionados a robos a mano armada, no se castiga ni se persigue a estos delincuentes que ante la falta de presencia de los guardacostas aprovechan la situación y delinquen en el puerto.</p>	<p>por la evidente falta de presencia y patrullaje de la guardia costera y la lenta e ineficiente respuesta ante los robos, es muy probable que no tengan leyes que sancionen este tipo de actos ilícitos.</p>		
--	--	--	--

-Código penal:

Entrevista

18. ¿Qué señala el Código penal respecto a los delincuentes quienes realizan incidentes relacionados con robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes dentro del plano nacional?						
E1	E2	E3	E4	E5	E7	Síntesis conceptual
Bueno en mi opinión no tengo una noción clara acerca de este tema pero revisar el tema legal es un jurisdicción a la cual no he indagado, sería cuestión de leer el código civil para llegar a una conclusión con relación a las sanciones	En estos momentos no cuento con los conocimientos de que parte del artículo en el código penal o civil pueda encontrar toda esa información, pero lo que puedo agregar es que las normas en tierra son muy diferentes a las que en mar.	Con respecto a ese tema no cuento con los datos exactos de como es el actuar de las autoridades con relación al código penal, pero una vez por curioso leí en el código que un robo tiene una pena no mayor a 15 años, no estoy totalmente de acuerdo pero es un aproximado.	Como respuesta puedo agregar que desconozco de las reglamentaciones que rigen en el ámbito marítimo, pero debería de ser resaltante en un futuro para conocer más ampliamente este tema porque es muy preocupante que muchos	Respecto a esta pregunta no estoy tan informado de lo que estipula el código penal sobre los robos a mano armada, pero tengo la idea que todo ciudadano que incumpla las normativas deberá de rendirle cuentas al país por los actos delictivos que pueda cometer.	Según el artículo 189 del Código penal, estipula que todo individuo que cometa robo a mano armada y en cualquier medio como terminales terrestres, lacustres y fluviales, puertos, aeropuertos, etc. Será reprimido con pena privativa de libertad no menor de doce ni mayor de veinte años.	-Marinos mercantes y los guardacostas no precisan información sobre el Código penal y las sanciones que se relacionan con los delincuentes. -El artículo 189 del Código penal estipula que todo individuo que cometa robo a mano armada en terminales fluviales, lacustres, y fluviales, puertos, aeropuertos, etc., será reprimido con una pena de libertad no menor 12 ni mayor a 20 años. -El Estado peruano tiene soberanía y jurisdicción sobre las 200 millas marinas

contra los delincuentes .			marinos no conozcamos al menos lo básico.			medidas desde las líneas de base que establece la ley, según el artículo 54° de la Constitución Política del Perú. Es decir, todo ciudadano que comete delito como robo u otro delito será procesado en base al Código Penal del Perú.
E10	E11	E12	E13	E14	E15	
Hice mención que, no me compete hablar sobre las penalidades que los delincuentes puedan recibir por robar un buque mercante. La Autoridad Marítima sí tiene responsabilidades administrativas, pero no una responsabilidad penal ni civil y está estipulado	Como les comento, DICAPI y su personal en general no maneja nada que tenga que ver con procesos legales, no forma parte de las funciones de la Autoridad Marítima penalizar a las personas que cometan actividades ilícitas en el puerto del Callao en este caso. Así que, no tengo el conocimiento	Sinceramente desconozco acerca del código penal peruano, no quisiera emitir una opinión sin conocer el marco legal que pueda contemplar este delito.	Si te refiere al código penal peruano, desconozco que tipo de acciones toma el gobierno peruano frente a estos delitos. Sin embargo, según los convenios internacionales, estos actos deben ser sancionados drásticamente.	En verdad no tengo conocimiento acerca las leyes que están contenidas en el código penal peruano respecto a estos actos ilícitos, aunque por cultura general y visto que llego frecuentemente a este puerto, trataré de conseguir una copia para estar mejor informado y saber cuál es el marco jurídico que se mueve	No tengo conocimiento sobre el código penal peruano, no considero que sea necesario que domine esa información.	

en el Decreto Legislativo 1447.	adecuado sobre el Código penal.			alrededor de los robos a mano armada en el Callao.		
E16	E17					
Las leyes que castigan el robo a mano armada que están presentes en el código penal peruano no son difundidas, yo no manejo ningún conocimiento o respecto a esas leyes.	El código penal peruano debe tener muchos vacíos legales, lo digo porque estudié derecho marítimo y casi todos los países de la región manejan un marco legal muy parecido, sin embargo, no puedo dar un veredicto categórico debido a que no cuento con la información					

	precisa.		
--	----------	--	--

-Policía nacional:

### Entrevista

19. De acuerdo con las normas locales ¿Qué función cumple la policía nacional sobre dicho tipo de incidentes perpetrados contra buques mercantes?						
E1	E2	E3	E4	E5	E7	Síntesis conceptual
Actualmente pude leer un poco sobre las normas locales pero no logre encontrar ese aspecto, pero por mi experiencia lo que se suele hacer es que los guardacostas capturan a los delincuentes y llevan a estos a tierra para que las	En estos momentos no cuento con los conocimientos relacionados a las normas locales; los abogados están más relacionados con este tema pero un especialista en el tema legal marítimo porque	De acuerdo a tu pregunta planteada, tengo entendido que las normas se deben cumplir en todo el territorio peruano, es por ello que si se incumple alguna disciplina, se deberá de actuar de la mejor forma, es por ello	Como lo comenté, con relación a los temas legales no dispongo de un conocimiento claro, pero tengo la noción que el proceder de los guardacostas es entregar al delincuente a la policía para que sea sancionado.	Solo puedo decir que no dispongo de la información la cual me solicitas, pero lo que te puedo mencionar es que este tipo de preguntas se las hagas a un abogado que tenga relación con el ámbito marítimo o a un policía ha pasado por una situación de	De manera general y para que se pueda entender mejor, si en el caso se llega a capturar a los delincuentes que hayan cometido un robo a mano armada en un buque mercante; éstos serán llevados a tierra y será ahí dentro de la jurisdicción de la policía nacional que será el	-La policía no tiene ninguna responsabilidad en la mar para garantizar la seguridad en la mar de las tripulaciones de los buques. -La policía no tiene buques ni naves, ya que corresponde a la Autoridad Marítimo ejercer dicha función de salvaguardar la vida humana en el mar. -Quien tiene la responsabilidad de capturar a los delincuentes son los guardacostas,

autoridades cumplan con sus funciones contra los malhechores.	deberá de comprender este tema sin complicaciones.	que cuando se captura a los delincuentes son puestos a disposición de la policía nacional.		delincuencia marítima y si le han entregado algún malhechor.	responsable de custodiar, tomar las declaraciones de los delincuentes sobre sus actos para una posterior sanción penal.	quienes luego ponen a disposición de la policía nacional quienes se encargan de realizar los procedimientos respectivos para que la persona pueda ser procesada.
E10	E11	E12	E13	E14	E15	
Cuando se presenta cualquier tipo de actividad ilícita en este caso, robo a mano armada en el puerto del Callao; la Comandancia de Operaciones Guardacostas en coordinación con la policía	La policía nacional tiene como función reprimir las actividades ilícitas al igual que la Comandancia de Operaciones Guardacostas, es así que cuando se presenta un robo a mano armada	La policía, en mi opinión, debe ser la encargada de hacer efectivo algún castigo a estos delincuentes que dañan la integridad de los tripulantes de los buques nacionales e internacionales, además de la reputación	La policía nacional de cada país es la obligada a sancionar penalmente a toda persona que incurre en delitos ya sea en tierra o en mar. Esta es mi opinión.	Es evidente que la policía debería sancionar penalmente a los delincuentes, pero no se hace efectivo ese castigo debido a que la guardia costera no logra capturar a estos delincuentes, por lo tanto, no depende directamente	La policía, desde mi punto de vista, no interviene directamente en estas cuestiones, no depende de ellos capturar a estos delincuentes, sino más bien, es responsabilidad de los guardacostas de atrapar a estos ladrones y llevarlos ante	

<p>nacional serán los encargados de reprimir esta actividad, pero cada uno dentro de su jurisdicción, con esto qué quiero decir; los delincuentes siendo llevados a tierra pasará a ser responsabilidad de la policía nacional mediante un Acta de entrega.</p>	<p>contra un buque mercante en el puerto del Callao; se hacen las coordinaciones respectivas para poder reprimir este acto en conjunto. No obstante, cada uno dentro de su ámbito de trabajo, la COMOPER GUARD en la mar y la policía nacional en tierra.</p>	<p>del puerto del Callao ante el mundo.</p>		<p>de la policía, sino principalmente, de la autoridad marítima.</p>	<p>la justicia para ser castigados.</p>	
<p>E16</p>	<p>E17</p>					
<p>No conozco sobre este tema en Perú, en</p>	<p>Respecto al actuar policial frente a un</p>					

<p>distintos países existe un departament o especializad o para castigar delitos en el mar, como por ejemplo la “Navy Police Department” de los Estados Unidos, que se encarga de capturar y sancionar a los delincuentes . El gobierno peruano debería tomar estos ejemplos y tratar de replicarlos para establecer</p>	<p>delito cometido en el mar, no considero que tenga influencia directa, ya que la encargada de tomar responsabilidad de estos atentados es la autoridad marítima.</p>		
--	--	--	--

mejor control en el mar peruano.			
----------------------------------	--	--	--

**Teorización parcial sobre el cuarto objetivo específico:** Existe en el Código penal nacional un tenor el cual establece una sanción para delincuentes quienes cometen robos agravados dentro del territorio nacional, las cuales se encuentran estipuladas dentro del artículo 189 del Código penal. Dentro de dicha norma se menciona el término “puertos” como un espacio sancionable para cualquier persona quien cometa robo agravado a mano armada. En ese sentido, considerando que puerto, considera zona marítima y zona terrestre, y a su vez, la zona marítima incluye el fondeadero, que es el lugar donde se desarrollan la gran mayoría de incidentes de robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao, la presente disposición penal podría ser aplicable dentro del marco de regulaciones internas establecidas.

-Otra de las perspectivas que asienta la orientación de la aplicación del artículo 189 es que los robos a mano armada son penalizados en cualquier parte del territorio nacional, lo que, observando el artículo 54 de la Carta Magna del Estado Peruano considera dentro de dicho ámbito geográfico al dominio marítimo (200 millas). En ese sentido, se puede establecer que si existen mecanismos legales que puedan prevenir y sancionar los robos a mano armada, pero que tal vez sería necesario mayor difusión de la información dentro del sector marítimo, principalmente actuando sobre los delincuentes quienes vienen cometiendo dichos actos ilícitos que afectan a los buques mercantes.

-Con respecto a la función que cumple la policía nacional se pudo conocer que no tiene responsabilidades directas para actuar dentro del ámbito marítimo, ya que recae dicha función en la Autoridad Marítima, quienes de acuerdo con el Decreto Legislativo N° 1147 tiene la obligación de salvaguardar la vida humana en el mar dentro del dominio marítimo.

-El procedimiento a tomarse en cuenta para sancionar y/o penalizar a los delincuentes quienes perpetran los robos a mano armada contra los buques mercantes empieza con la detección por parte de los Guardacostas (Autoridad Marítima) quienes una vez detenidos, realizan un manifiesto para poder ser trasladados a tierra informando a la Policía Nacional del área competente a seguir con las disposiciones conforme a Ley, quienes en conjunto con la Fiscalía realizan la denuncia para iniciar el proceso judicial correspondiente.

-Dichos aspectos legales mencionados no fueron de conocimiento concreto de los marinos mercantes entrevistados ni de los guardacostas quienes fueron entrevistados, lo que conlleva a establecer una falta de conocimiento de las normativas relacionadas con asuntos de detención y sanción de delincuentes quienes atentan contra los buques mercantes en el puerto del Callao.

**Teorización final:** Con las teorizaciones parciales establecidas, se puede mencionar lo siguiente:

-La situación actual respecto a los robos a mano armada perpetrados en contra de los buques mercantes en el puerto del Callao, 2021, representa una condición preocupante para los fines comerciales y la competitividad que proyecta en la región. Además, existe una repercusión netamente económica por el robo de materiales los cuales afectan a los recursos que poseen los buques para realizar actividades propias tales como la maniobra de amarre, el mantenimiento del buque y la navegación en sí, considerando que los delincuentes suelen robar aquellos elementos que son fáciles de vender y que afectan a las actividades mencionadas. Otra consecuencia de dicha acción ilícita tiene que ver con la repercusión psicológica que causa en la gente de mar quienes tripulan aquellos buques que suelen llegar al fondeadero del puerto del Callao, donde el simple hecho de estar en dicha zona conlleva a que se generen situaciones de miedo y estrés por las amenazas y altas probabilidades de ser vulnerados conllevando a situaciones donde puedan sufrir agresión e inclusive perder la vida.

-Considerando que la capacidad de respuesta por parte de la autoridad marítima es prácticamente nula, lo que sumado a las estadísticas que se presentan a nivel internacional y que ponen al puerto del Callao como una de las zonas más peligrosas de América del Sur, genera una tendencia de conformidad y rezago frente a la búsqueda de acciones que puedan ayudar a minimizar y/o reducir la proliferación de un fenómeno social marítimo que caracteriza a la jurisdicción marítima la cual forma parte del contexto de estudio del presente trabajo de investigación. En este sentido, el panorama es poco alentador lo cual genera diversas repercusiones que afectan el desarrollo comercial, la seguridad del buque y afectaciones psicológicas en la gente de mar, siendo

una de las más principales, las repercusiones económicas por el robo de materiales que suelen caracterizar a incidentes de dicha índole (robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes).

-Son dos las repercusiones más importantes que se generan por los robos a mano armada en el puerto del Callao. En primera instancia la económica como se mencionó anteriormente y que se pone de manifiesto por la característica principal de los incidentes perpetrados (fin principal) y el otro que tiene que ver con situaciones psicológicas y físicas a los cuales la gente de mar se halla expuesto, determinan dos situaciones para comprometer a las autoridades y partes interesadas a analizar dicha condición y que se puedan elaborar estrategias y acciones por reducir dichas actividades delictivas.

-En razón a los mecanismos legales, se puede decir que en primera instancia no existe una adecuada difusión de la información y que, por otra parte, muchos de los actores que tiene una relación con dicho fenómeno tampoco la conocen. De acuerdo con la información obtenida, dentro del Código penal (artículo 189) se establece el tenor de “robo agravado” en la cual se considera la penalización con una condena no menor a 12 años cuando los robos con mano armada se realicen en puertos. Considerando la orientación teórica de lo que significa puerto, se puede interpretar que dicha norma aplica para los robos a mano armada que son perpetrados contra los buques mercantes, por lo que se puede señalar de que si existe una norma que pueda ayudar a disuadir y/o reducir dichos actos dentro del ámbito nacional. Por otra parte, si bien es cierto existe una norma que penaliza dichos actos, el conocimiento de la misma no es difundido dentro del sector marítimo nacional, lo que representaría uno de los aspectos más importantes en aras de velar por garantizar la seguridad de los buques que arriban a puerto nacional.

-En ese sentido, se hace necesario tener una mayor difusión de la información, hacer cumplir la ley de manera estricta y sobretodo, que la autoridad marítima pueda ser capaz de detener a los delincuentes quienes suelen perpetrar robos a mano armada contra los buques mercantes, en donde a través de los canales de difusión de la información, se pueda dar cuenta de que a nivel nacional se pueda actuar en correspondencia con la integridad de los buques, de la gente de mar y el desarrollo comercial a nivel local, particularmente el que se desarrolla por el puerto del Callao.

-Existen condiciones entonces, donde se hace necesario poder seguir buscando alternativa y sobretodo generar mayor conciencia dentro del sector marítimo local respecto al fenómeno que se estudia, lo que podría conllevar a que se genere mayor conocimiento los cuales puedan conducir que se puedan establecer mejoras y de esta manera generar una mejor imagen diferente a la que en la actualidad se proyecta respecto a los robos a mano armada que se vienen suscitando en el puerto del Callao.

## **CAPÍTULO V: DISCUSIÓN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

### **5.1. Discusión**

Los resultados obtenidos del presente trabajo de investigación, obtenidos a partir de una metodología cualitativa permitieron establecer teorizaciones respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021, considerando ejes principales tales como las características relevantes, la capacidad de respuesta por parte de la Autoridad Marítima, repercusiones y los mecanismos legales, sobre los cuales se establecieron teorizaciones que corresponden a establecer una explicación interpretativa de la realidad conforme al objetivo del estudio planteado.

Se puede confiar en los resultados, debido a que se establecieron actividades que garantizan que la información a través de los criterios de validez y confiabilidad

relacionados con un estudio de carácter cualitativo. Si bien es cierto, entre las principales limitaciones que se tuvo fue la ubicación de referentes quienes posean un conocimiento cabal sobre el tema, demandó invertir mayor tiempo en la búsqueda, pero que, en consecuencia, se logró cumplir con la validez interna del estudio.

Con respecto a la validez externa, debido al nivel investigativo donde se desarrolla el presente estudio se establece que los resultados no pueden ser generalizados a otras poblaciones y/o contextos, pero que, sin embargo, puede servir como referencia para poder comparar situaciones en jurisdicciones marítimas similares, ya que el robo a mano armada contra buques mercantes y la piratería representan fenómenos que son desarrolladas en diferentes partes del mundo donde existen condiciones similares en cuanto a los factores que la producen.

Con el estudio realizado por Akwetey (2020), quien realizó un estudio de nivel exploratorio, se resalta la conclusión sobre la cual establece que el reconocimiento de muchos Estados sobre lo que significa la piratería y los robos a mano armada en contra de los buques mercantes han podido establecer que se creen normas y disposiciones para la respectiva lucha, sin embargo, considerando las estadísticas establecidas a nivel internacional determina que se establezca mayor incidencia por las repercusiones económicas que generan dichos actos delictivos y las que se relacionan con la afectación de la gente de mar.

Con el estudio realizado por Zamfara (2019) se avala que los esfuerzos de los países, tales como Nigeria, quien pudo reafirmar el compromiso por luchar contra la

piratería y robos a mano armada dentro de aguas interiores como internacionales resulta ser un ejemplo a imitar, que considerando el contexto donde se realiza el presente estudio, resulta necesario que se adopten medidas de manera similar para afrontar una problemática actual que afecta a los buques que arriban al puerto del Callao. En relación con la metodología abordada por el autor se encuentran coincidencias ya que fue desarrollado en un nivel exploratorio.

Con la investigación de Brume (2017) existen similitudes metodológicas en cuanto al enfoque de investigación sobre la cual se desarrolló el estudio. Se resalta la postura, tomando en cuenta la problemática que vive el país de Nigeria de que es necesario esfuerzos con otros países para poder afrontar la problemática con mayor contundencia, de tal manera que se afiancen marcos jurídicos significativos que conlleven a mejorar las condiciones. En ese sentido, uno de los pilares más importantes para poder minimizar y/o reducir dicho fenómeno tiene que ver con el establecimiento de normas que sean ejemplares para los delincuentes que la cometen, en donde existe una vigilancia constante que pueda conllevar a una represión con mayor eficacia.

Con lo establecido por Fernández (2017) quien abordó un estudio tomando en cuenta el diseño fenomenológico a diferencia del narrativo que caracterizó al presente proceso, se avala la postura de que el fenómeno de la piratería y robos a mano armada son consecuencia de inestabilidad económica, social y política de un país, por lo que históricamente dichas causas han sido predominantes. En ese sentido, la problemática resulta tener aristas de mayor complejidad; sin embargo,

medidas restrictivas puedan ayudar a minimizar dichos eventos dentro de las zonas de incidencia.

Con lo establecido por Alonso (2016) quien abordó un estudio tomando en cuenta el diseño narrativo similar al establecido en el presente estudio, se avala la idea de que con respecto al fenómeno de la piratería y los robos a mano armada no hay tiempo para la relajación, considerando que las agencias antipiratería resultan ser un recurso fundamental pero que a su vez es necesario el apoyo de la fuerza militar para poder minimizar y/o eliminar a los delincuentes que atentan contra los buques. Dichas posturas llevadas al contexto nacional forman parte de dos elementos claves que podrían llevar a mejorar condiciones dentro del puerto del Callao, donde las autoridades con responsabilidad en dichos incidentes sean las que orienten la creación de políticas que ayude a mejorar condiciones.

Con respecto al estudio realizado por Moral (2015) quien señala que la piratería marítima y robos a mano armada siguen latentes en países emergentes los cuales muchas veces no cuentan con los mecanismos de protección suficientes para hacer frente a dicho problema, se puede agregar que en muchos casos son las faltas de políticas marítimas represivas concretas, ya que como es el caso de Perú, donde si existe una Autoridad Marítima que cuenta con el recurso humano necesario para poder abordar el problema de robos a mano armada de manera frontal, no existe la predisposición por hacerlo, englobando además una falta de conocimiento en cuanto las repercusiones que produce dicho flagelo.

Con el estudio de Regueiro (2019), en donde señala que el continente africano tiene las rutas marítimas más arriesgadas del mundo, análogamente, bajo los resultados presentados en el presente estudio, el puerto del Callao representa una de las zonas o rutas marítimas más peligrosas de América del Sur (Pacífico), lo que genera que se preste mayor atención a una situación que afecta a los buques mercantes y a la gente de mar que las tripula. En ese sentido, una mayor atención dentro del contexto nacional por parte de las autoridades sería el punto de partida para minimizar y/o reducir dicho flagelo.

Por último, Logina (2009), quien realizó un estudio de características metodológicas similares al del presente estudio, se reafirma la postura sobre la cual señala que el marco jurídico tanto en el plano internacional como interno es un elemento esencial para sancionar y disuadir a los delincuentes quienes cometen actos de piratería y robos a mano armada, por lo que es necesario que se puedan realizar análisis específicos en cada contexto o jurisdicción marítima que pueda ayudar a plantear soluciones prácticas. En ese sentido, una perspectiva de mayor claridad, tomando en cuenta las repercusiones que el flagelo observado genera dentro del transporte marítimo y comercio marítimo que se desarrolla por el puerto del Callao, sería el punto de partida para reducir actos delictivos que son materia de análisis en el presente estudio.

## 5.2. Conclusiones

Se presentan las conclusiones dando respuesta en primera instancia a cada objetivo específico, ya que con base al planteamiento estructural del estudio permitirán en consecuencia lógica responder al objetivo general del presente trabajo de investigación.

En relación al primer objetivo específico del estudio, el cual buscó identificar las características más relevantes respecto a los incidentes que se observan sobre los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021, se puede establecer que suelen ser violentos, donde muchas veces los integrantes de la tripulación suelen ser tomados como rehenes y golpeados. En lo que va del presente año se han suscitado 14 incidentes, lo que coloca al puerto como uno de los más peligrosos de Sudamérica y del mundo.

Dicho evento suele realizarse por lo general por las noches y cuando los buques se encuentran en la condición de fondeado, donde las armas a ser utilizadas con frecuencia por los delincuentes suelen ser cuchillos. Por lo general el ingreso hacia el buque se da por medio de la cadena y el ingreso por la escobén. Entre los materiales que suelen robarse se tiene materiales de mantenimiento, cabos, equipos de navegación, pertenencias de los tripulantes, etc. Se pudo conocer que la frecuencia de robos se da entre 3 a 5 veces por semana, donde los buques de bandera extranjera son los más afectados.

Con respecto al segundo objetivo específico, el cual se orientó de establecer una valoración con respecto a la capacidad de respuesta por parte de la Autoridad Marítima, existen indicios que conllevan a declarar que la labor realizada para frenar o reducir robos a mano armada son poco eficientes, donde no existe una estrategia adecuada para poder garantizar que los buques no puedan ser vulnerados, determinando que el puerto del Callao sea una zona atractiva para cometer dichos delitos.

Por otra parte, el protocolo que se establece cuando un buque reporta el incidente suele tener un procedimiento que minimiza la capacidad de respuesta por parte de las patrulleras, quienes toman acción una vez TRAMAR reporta que un incidente está ocurriendo en el buque. Además, TRAMAR no posee a un recurso humano con una formación bilingüe adecuada que garantice una comunicación efectiva con buques extranjeros, ya que se establece que ha habido situaciones donde se ha reportado incidentes sobre robos a mano armada y se entiende una cosa por otra.

Sobre el tercer objetivo específico, la cual se orientó a conocer las repercusiones que generan los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021, se pudo conocer que existen principalmente tres, los cuales tienen que ver con aspectos económicos, psicológicos y de imagen frente al exterior, lo que representan oportunidades de mejora sobre los cuales se puede intervenir.

En razón de las repercusiones económicas se identifican afectaciones a la naviera por los robos de materiales del buque y otras que tienen que ver con las

pertenencias de los propios tripulantes. Con respecto a las repercusiones psicológicas se resalta el miedo y temor de los tripulantes cuando llegan al puerto del Callao de ser vulnerados, más aún situaciones traumáticas que puedan afectar el bienestar emocional cuando sean víctimas de delincuentes quienes podrían arrebatárles la vida.

Así también sobre la afectación de la imagen del comercio exterior, el puerto del Callao al ser uno de los más peligrosos de Sudamérica por las estadísticas y las experiencias recopiladas que se conocieron, determina que se muestre como un puerto poco competitivo, donde no pueda ser tomada en cuenta como una ruta comercial de garantía para las navieras, lo que genera efectos múltiples para los principales actores del transporte y comercio marítimo a nivel nacional e internacional. Dicha situación crea una brecha que imposibilita el crecimiento económico del país por la importancia que el transporte de mercancías que se desarrolla por el principal puerto del Perú representa.

Sobre el cuarto objetivo específico, se puede establecer de que existe un mecanismo legal que se orienta a prevenir y sancionar los robos a mano armada el cual se encuentra tipificado con el nombre de “robo agravado” dentro del Código penal (Artículo 189), dentro del cual se menciona la penalización de actividades delictivas llevadas a cabo dentro de los puertos, lo que, en consecuencia considera también las zonas de fondeadero, áreas donde se suelen producir la gran mayoría de incidentes contra los buques mercantes.

Al producirse una posible detención de delincuentes quienes realizan robos a mano armada contra los buques mercantes, la guardia costera (Autoridad Marítima) realiza un manifiesto que comunica los hechos a la Policía nacional una vez arribado a tierra, quienes en conjunto con la Fiscalía realizan la denuncia para que el detenido pueda ser procesado penalmente dentro del área de competencia con acción del Poder Judicial y el ente adscrito correspondiente.

Con base a lo señalado, y respondiendo al objetivo general del presente trabajo de investigación se puede establecer que la situación actual respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021, es preocupante, ya que dicha zona geográfica según organismos internacionales es considerado como una zona peligrosa, lo cual genera una desventaja frente a la competitividad del puerto, que perjudica al desarrollo económico y el intercambio comercial por vía marítima que se produce por dicho nodo portuaria.

A su vez, no existe presencia de vigilancia por parte de la Autoridad Marítima, quienes son los principales responsables de velar por la seguridad en las zonas marítimas que son de competencia de acuerdo con las normas nacionales establecidas, lo que pone en peligro principalmente cuestiones de pérdidas económicas por los bienes que suelen ser hurtados en el buque y la afectación psicológica que produce en la gente de mar quienes arriban al puerto del Callao, quienes sienten el temor de que en algún momento puedan ser víctimas de una situación que podría conllevarlos a la muerte.

### **5.3. Recomendaciones**

Se proponen las siguientes recomendaciones acordes con los hallazgos obtenidos:

Se recomienda a la autoridad marítima, navieras, y administradores portuarios quienes realicen actividades dentro en el puerto del Callao a unir esfuerzos con el fin de analizar la situación actual y el grado de afectación que genera, de tal manera de que colaboren con propuestas urgentes en aras de revertir la imagen que el puerto presenta ante la comunidad marítima internacional.

A los buques que fondean en el puerto del Callao, sean nacionales como internacionales a reforzar las medidas de protección del buque considerando la amenaza de robos a mano armada como una de las prioritarias a ser consideradas dentro de la jurisdicción marítima señalada, de tal manera que se tomen las acciones preventivas y de comunicación que pueda evitar que puedan ser vulnerados por delincuentes mientras dure la estadía en dicha área.

A la autoridad marítima, a través del órgano encargado a establecer mayor patrullaje en el puerto del Callao, ya que considerando las estadísticas proyectadas a nivel internacional y en relación con las funciones que le atribuye el D.L. 1147, de tal manera que pueda salvaguardar la integridad de los buques y de la gente de mar quienes tripulan dichas naves los cuales arriban para cumplir con un fin comercial que ayuda al desarrollo del país.

A los países que forman parte de la región oeste de América del Sur, se recomienda hacer un análisis de las repercusiones que generan los ataques de robos a mano armada y piratería en la zona, de tal manera de que se puedan elaborar alianzas, estrategias y acuerdos para poder mitigar y/o reducir sustancialmente dichos eventos que afectan al transporte marítimo que se lleva a cabo por dichos lares.

Al Gobierno del Perú, bajo la entidad pertinente poner mayor atención a la problemática que se vive en el principal puerto marítimo del Perú, buscando que se genere la elaboración de sanciones ejemplares a delincuentes quienes cometen delitos relacionados con los robos a mano armada en el puerto del Callao, de tal manera de poseer un cuerpo legal donde los procedimientos penales estén clarificados, sean difundidos y se aplique conforme a la necesidad de la problemática evidenciada.

## FUENTES DE INFORMACIÓN

### Referencias bibliográficas

- Akwetey, A. (2020). Establecimiento de la agenda en la OMI: perspectivas sobre las amenazas de la piratería y robo a mano armada contra buques [Tesis de maestría]. Universidad Marítima Mundial, Suecia.
- Alonso, J. (2016). Piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques 2015-2016 [Tesis de pre grado]. Universidad de la Laguna, España.
- Begazo, J., Borja, C. & Flores, A. (2019). *Propuesta para mejorar la eficacia en el sistema de gestión de la protección marítima portuaria nacional: un cambio en la imagen del comercio exterior del Perú* [Tesis de doctorado]. Escuela Nacional de Marina Mercante “Almirante Miguel Grau”, Perú.
- Brume, C. (2017). Aplicación de la ley marítima en Nigeria: Los desafíos de lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar [Tesis de maestría]. Universidad Marítima Mundial, Suecia.
- Congreso de la República. (1993). *Constitución Política del Perú*. Navarrete.
- Elizalde, P. (2012). *La incidencia de las normas de protección marítima en el Transporte Marítimo* [Tesis doctoral]. Universidad Autónoma de Barcelona, España.
- Fernández, M. (2017). Piratería marítima en el estrecho de Malaca, Somalia y Nigeria. Causas, consecuencias y respuestas. Un fenómeno en perspectiva comparada [Tesis de Doctorado]. Universidad Complutense de Madrid, España.
- Lara, R. (2020). *El delito de piratería en Centroamérica y Suramérica*. Universidad Autónoma de Puebla, México.

- Logina, A. (2009). El derecho internacional relacionado con la protección marítima: Un análisis de su eficacia en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada [Tesis de maestría]. Universidad Marítima Mundial, Suecia.
- Moral, P. (2015). *La piratería marítima, un fenómeno de índole regional y alcance global. Naturaleza e impacto económica*. Instituto Español de Estudios Estratégicos, España.
- Ñaupas, H., Valdivia, M., Palacios, J. & Romero, H. (2018). Metodología de la investigación: Cuantitativa – Cualitativa y Redacción de la Tesis (5ª edición). Ediciones de la U.
- OMI. (2003). *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias y enmiendas de 2002 al Convenio SOLAS*. Halstan & Co. Ltd.
- ONU. (2001). *Convenio de las naciones unidas sobre el derecho del mar*. Marina de Guerra del Perú.
- Regueiro, R. (2011). *La vuelta a la delincuencia del pasado: La piratería y el robo a mano armada*. Ministerio de Defensa, Instituto Español de Estudios Estratégicos, España.
- Santamaría, A. (2016). *La piratería y su impacto en el comercio marítimo internacional del siglo XXI* [Tesis de maestría]. Universidad Católica Santa María La Antigua, Panamá.
- Valderrama, S. (2018). *Pasos para elaborar proyectos de investigación científica*. San Marcos.
- Zamfara, S. (2019). Fortalezas y debilidades de las estrategias legales para combatir la piratería marítima en Nigeria [Tesis de maestría]. Universidad Marítima Mundial, Suecia.

## Referencias electrónicas

- A. (2010). Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques. IMODOCS. <https://docs.imo.org/>
- Asociación peruana de agentes marítimos. (2020). América latina registró 29 casos de piratería y robo a mano armada en contra de buques en 2019. Asociación peruana de agentes marítimos. <https://apam-peru.com/web/america-latina-registro-29-casos-de-pirateria-y-robo-a-mano-armada-en-contra-de-buques-en-2019/>
- BBC Mundo. (2012). El nuevo enemigo privado de los piratas somalíes. BBC News. [https://www.bbc.com/mundo/noticias/2012/06/120531\\_piratas\\_somalia\\_seguridad\\_combate](https://www.bbc.com/mundo/noticias/2012/06/120531_piratas_somalia_seguridad_combate)
- Belton, P. (2016). Así funciona la piratería, el sangriento negocio de \$ 700 millones que afecta a la navegación mundial. BBC. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-37324294>
- CDN. (s.f.). Código PBIP. CDN. [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/755078/CODIGO\\_PBIP\\_-\\_OMI.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/755078/CODIGO_PBIP_-_OMI.pdf)
- Conceptos jurídicos. (2020). Artículo 198 del Código penal. Conceptos jurídicos. <https://www.conceptosjuridicos.com/pe/codigo-penal-articulo-189/>
- GISIS. (2021). Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS). GISIS. <https://gisis.imo.org/Public/PAR/Default.aspx>
- ICC. (2021). Los incidentes sobre piratería y robos a mano armada en el nivel más bajo en décadas, pero IMB advierte no ser complacientes. ICC.

[https://www.icc-ccs.org/index.php/1312-piracy-and-armed-robbery-  
incidents-at-lowest-level-in-decades-but-imb-cautions-against-  
complacency](https://www.icc-ccs.org/index.php/1312-piracy-and-armed-robbery-<br/>incidents-at-lowest-level-in-decades-but-imb-cautions-against-<br/>complacency) en el nivel más bajo en décadas, pero IMB

ITF seafarers. (2020). Piratería. ITF Seafarers.  
<https://www.itfseafarers.org/es/issues/pirateria>

MSC. (2009). Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques: Orientaciones para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada contra los buques. IMODOCS. <https://docs.imo.org/>

MSC. (2009). Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques: Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques. IMODOCS. <https://docs.imo.org/>

MSC. (2011). Recomendaciones provisionales revisadas para los estados de abanderamiento con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo. IMODOCS. <https://docs.imo.org/>

MSC. (2021). Informe sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques. IMODOCS. <https://docs.imo.org/>

OMI. (2010). *Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques*. IMODOCS. <https://docs.imo.org/>

OMI. (2020). Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS). OMI. [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)%2C-1974.aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)%2C-1974.aspx)

- OMI. (2020). Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental. OMI. <https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/SUA-Treaties.aspx>
- OMI. (2020). El Código PBIP el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS. OMI. <https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx>
- SBN. (2012). Decreto Legislativo que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas. SBN. [https://www.sbn.gob.pe/documentos\\_web/normas\\_playas/decreto\\_legislativo\\_1147.pdf](https://www.sbn.gob.pe/documentos_web/normas_playas/decreto_legislativo_1147.pdf)
- Secretaria de Marina. (2020). Mejores prácticas para disuadir el robo a mano armada en la sonda de Campeche. Secretaria de Marina. <https://www.gob.mx/semar>
- Spanishports. (2016). Los sucesos de piratería muestran una tendencia a la baja en 2016. Spanishports. <http://www.spanishports.es/texto-diario/mostrar/728183/sucesos-pirateria-muestran-tendencia-baja-2016>
- Valverth, A. (2018). *Las zonas marítimas CONVEMAR*. Youtube. <https://www.youtube.com/watch?v=5vpLHbMIKT8>

## **ANEXOS**

## ANEXO 1

### MATRIZ DE CONSISTENCIA

TÍTULO: ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA BUQUES MERCANTES EN EL PUERTO DEL CALLAO, 2021

AUTORES: Bachiller en Ciencias Marítimas: GARCÍA Díaz, Alexis Patricio – LOPEZ Contreras, Andrés Jessón

PROBLEMA	OBJETIVOS	CATEGORIA DE ANÁLISIS
<p><b><u>Problema general</u></b> ¿Cuál es la situación actual respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021?</p> <p><b>Problemas específicos</b></p> <p>¿Qué características relevantes se observan en los incidentes sobre robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021?</p> <p>¿Qué valoración se tiene sobre la capacidad de respuesta por parte de la Autoridad Marítima respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021?</p> <p>¿Qué repercusiones generan los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021?</p> <p>¿Qué mecanismos legales existen para la prevención y</p>	<p><b><u>Objetivo general</u></b> Analizar cuál es la situación actual respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.</p> <p><b>Objetivos específicos</b></p> <p>Identificar qué características relevantes se observan en los incidentes sobre robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.</p> <p>Conocer qué valoración se tiene sobre la capacidad de respuesta por parte de la Autoridad Marítima respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.</p> <p>Conocer qué repercusiones generan los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.</p> <p>Señalar qué mecanismos legales existen para la</p>	Robos a mano armada
		<b>SUBCATEGORÍAS DE ANÁLISIS</b>
		-Características relevantes -Capacidad de respuesta por parte de la Autoridad Marítima -Repercusiones -Mecanismos legales
		<b>MUESTRA</b>
		No probabilística: -Muestreo inicial: 14 incidentes reportados por GISIS durante el año 2021. -Muestreo de participantes voluntarios: 17 unidades de información compuesta por oficiales de marina mercante (nacionales como extranjeros).
		<b>METODOLOGÍA</b>
		Enfoque: Cualitativo Tipo: Básica Nivel: Exploratorio Diseño: Narrativo (Valderrama, 2018; Ñaupas et. al., 2018)
		<b>PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN</b>

<p>sanción de los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021?</p>	<p>prevención y sanción de los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.</p>	<p>Para el procesamiento de la información se aplicaron el análisis de contenido para la información documental obtenida y para las entrevistas técnicas de corte y clasificación de palabras clave lo que permitió extraer ideas principales que conllevaron a establecer las teorizaciones parciales y final respectivas.</p> <p>Todo el proceso mencionado fue realizado con los programas computacionales Microsoft Word, Lucidchart y QDA Miner.</p>
--	---	---

## **ANEXO 2**

### **LISTA DE TÉRMINOS Y ABREVIATURAS**

- Actividad ilícita: Es un acto que va en contra de la ley.
- Aguas archipelágicas: Aguas limitadas por un conjunto de archipiélagos.
- Amenaza: Probabilidad de que vaya a cometerse un acto ilícito contra un objetivo concreto, basada en la intención y los medios del perpetrador.
- Arma BQN: Se refiere a aquellas armas biológicas, químicas y nucleares.
- Asamblea: Principal órgano rector de la organización marítima mundial (OMI).
- Bahía de Manila: Amplio territorio geográfico ubicada en la costa suroccidental de la isla filipina de Luzón.
- BBC: British Broadcasting Corporation o Corporación británica de radiodifusión, servicio público de radio, televisión e internet de Reino Unido.
- Berberiscos: Fueron corsarios y piratas musulmanes que actuaron desde el norte de África donde tenían sus bases.
- Circular: Aclaraciones para el cumplimiento de las normas establecidas en los códigos y convenios.
- Código: Detalles técnicos de una norma, mucho más detallada a diferencia de un convenio.
- Código Penal: Conjunto de normas jurídicas punitivas de un estado.
- CDN: Pagina web donde se encuentra información acerca del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.
- Decreto Legislativo: Norma con nivel y fuerza de ley que es emitida por autorización expresa del Congreso de la República del Perú.

- Dominio marítimo: Zona que comprende el mar adyacente a sus costas de un Estado.
- Enmienda: Cambio de una norma de un código o de un convenio.
- Estado de abanderamiento: Potestad de un estado en reconocer que un buque o artefacto naval enarbole su pabellón.
- Estado ribereño: Soberanía ejercida por un estado más allá de sus límites terrestres.
- Estrecho de Malaca: Estrecho de mar ubicado al sudeste de Asia entre la costa occidental de la península Malaya y la isla indonesia de Sumatra.
- Estrecho de Singapur: Continuación del estrecho de Malaca.
- GISIS: Global Integrated shipping Information System o Sistema mundial integrado de información marítima, proporciona información de acceso pública que ha recopilado la secretaria de la OMI.
- Gobierno contratante: Aquel estado que acepta el tratado de un convenio.
- Golfo de Adén: Área ubicado entre la región del cuerno africano y la península arábiga.
- Hermenéutico: Acción de interpretar.
- ICC: International Chamber of Commerce o Cámara de Comercio Internacional, organización que se encarga de brindar protección a diferentes organismos del mundo.
- IMB: International Maritime Bureau u Oficina Mundial Marítima, rama de la Cámara de Comercio Internacional.
- Mitigar: Acción de reducir.
- MSC: Maritime Safety Commitee o Comité de Seguridad Marítima, comité del consejo de la OMI.

- Nivel de protección: Graduación del riesgo de que ocurra o se intente provocar un suceso que afecte a la protección marítima.
- OCPM: Oficial de la compañía para la protección marítima, persona designada por la compañía para asegurar que se lleve a cabo una evaluación sobre la protección del buque y que el plan de protección del buque se desarrolle.
- ONU: Organización de las Naciones Unidas, mayor organización que existe.
- OPB: Oficial de protección del buque, responsable ante el capitán y designado por la compañía para responder de la protección del buque.
- OPIP: Oficial de protección de la instalación portuaria, encargado de gestionar y coordinar la protección del puerto.
- Persona apátrida: Sujeto que no tiene nacionalidad.
- Plan de protección: Plan elaborado para asegurar el empleo de medidas destinadas a proteger la instalación portuaria y los barcos, personas, carga, unidades de transporte y provisiones.
- Protección marítima: Aquellas medidas que son regidas tanto para el buque y el medio marino en caso de que se suscite una amenaza.
- Puerto: Zona geográfica designada por el Gobierno, incluidas las instalaciones portuarias en las que se desarrollan actividades marítimas y de otra índole.
- Repercusión: Consecuencia o efecto que pueda tener una determinada cosa o suceso.
- Resolución: Documento final emitido por la Asamblea de la OMI.
- Vikingos: Guerreros germánicos provenientes de Escandinavia que realizaban saqueos a otros pueblos.

### ANEXO 3

#### GUÍA DE ENTREVISTA

**Categoría de análisis:** Robos a mano armada

Subcategoría de análisis	Indicador	Pregunta de investigación	Unidades de información				
			Oficiales de Marina Mercante	OPIP	Guardacostas	Abogado penalista	Experto en protección
Características relevantes	Incidentes reportados	1. ¿Qué opina sobre los incidentes reportados de robos a mano armada perpetrados contra buques en el puerto del Callao?	✓	✓			✓
	Testigos	2. ¿Ha sido testigo de algún robo a mano armada perpetrado contra buques mercantes en el puerto del Callao?	✓	✓			✓
	Condiciones en las cuales se producen los robos	3. ¿Bajo qué condiciones se producen los robos a mano armada en el puerto del Callao?	✓	✓			✓
	Materiales robados	4. ¿Qué materiales suelen robar los delincuentes quienes perpetúan robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao?	✓	✓			✓
	Frecuencia de robos	5. ¿Con qué frecuencia se producen los robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao?	✓	✓			✓
Capacidad de respuesta por parte de la Autoridad Marítima	Funciones	6. ¿Qué funciones cumple la Autoridad Marítima para mitigar y/o reducir incidentes relativos con robos a mano armada en el puerto del Callao?	✓	✓			
	Organización a reportar	7. Cuándo se produce un incidente relacionado con los robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao ¿A quién se reporta?	✓	✓			

	Modo de reportes	8. ¿Cómo se realizan los reportes por parte de los buques cuando se detectan incidentes relacionados con robos a mano armada en el puerto del Callao?	✓	✓	✓		
	TRAMAR	9. ¿Cómo es el desempeño de TRAMAR respecto a incidentes relacionados con robos a mano armada en el puerto del Callao?	✓	✓	✓		
	Patrulleras	10. ¿Qué función cumplen las patrulleras sobre los robos a mano armada perpetrados contra los buques mercantes?	✓	✓	✓		
	Procedimientos realizado por la patrullera	11. ¿Cuál es el procedimiento que realiza la patrullera de guardacostas al recibir el llamado de que en un buque mercante se está suscitando un robo a mano armada?	✓		✓		
	Procedimientos ante captura de delincuentes	12. En el caso de lograr capturar a delincuentes quienes realizan robos a mano armada ¿Qué procedimientos se siguen?	✓		✓		
Repercusiones	Buques mercantes	13. ¿Qué repercusiones se originan por los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes suscitados en el puerto del Callao?	✓	✓			✓
	Psicológicas	14. ¿Qué repercusiones psicológicas se genera en la tripulación por los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes suscitados en el puerto del Callao?	✓	✓			✓
	Imagen frente al exterior	15. ¿Cómo repercute en la imagen frente al exterior los incidentes perpetrados relacionados con robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao?	✓	✓			✓

	Jurídicas	16. ¿Considera que existe alguna repercusión jurídica respecto a los incidentes perpetrados relacionados con robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao?	✓	✓			✓
Mecanismos legales	Normas	17. ¿Existe normas de conocimiento público en el sector marítimo nacional los cuales conlleven a que se pueda sancionar a delincuentes que perpetren robos a mano armada contra los buques mercantes?	✓		✓	✓	
	Código penal	18. ¿Qué señala el Código penal respecto a los delincuentes quienes realizan incidentes relacionados con robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes dentro del plano nacional?	✓		✓	✓	
	Policía nacional	19. De acuerdo con las normas locales ¿Qué función cumple la policía nacional sobre dicho tipo de incidentes perpetrados contra buques mercantes?	✓		✓	✓	

## ANEXO 4

### VALIDEZ DE UNIDADES DE INFORMACIÓN DOCUMENTAL Y GUÍA DE ENTREVISTA



**ENAMM**  
ALMIRANTE MIGUEL GRAU

**ESCUELA NACIONAL DE MARINA  
MERCANTE "ALMIRANTE MIGUEL  
GRAU"**

**PROGRAMA ACADEMICO DE MARINA MERCANTE:  
ESPECIALIDAD DE PUENTE**

#### **ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA BUQUES MERCANTES EN EL PUERTO DEL CALLAO, 2021**

**"Guía para evaluar la validez de contenido de unidades de información  
documentales y guía de entrevista"**

#### **Instrucciones generales:**

A continuación, se plantean una serie de unidades documentales obtenidos del Sistema Mundial Integrado de Información Marítima de la OMI (GISIS) y un conjunto de preguntas, las cuales se corresponden con las subcategorías que se relacionan con los objetivos específicos del presente informe de tesis.

Para establecer la validez de contenido de las unidades de información documentales y la guía de entrevista se le ha suministrado un mapa de la categoría de análisis, en la cual se especifica la relación entre cada objetivo, subcategoría, indicadores, unidades documentales y preguntas.

Para emitir su juicio encontrará la tabla de evaluación específica, dentro de la cual se establecieron un conjunto de parámetros o criterios de evaluación que permitirán el análisis de cada uno de los indicadores según las unidades de información documentales y los ítems propuestos en la guía de entrevista.

Luego, encontrará la evaluación general donde debe señalar todos aquellos aspectos que a su juicio son relevantes para el desarrollo de la investigación.

Coloque por favor todas las observaciones que pueda tener y recuerde evaluar tomando en cuenta los objetivos que se pretenden lograr.

***Muchas gracias por su colaboración  
Bachiller en Ciencias Marítimas García Díaz, Alexis Patricio  
Bachiller en Ciencias Marítimas López Contreras, Andrés Jessón***

### Operacionalización de la categoría

**Objetivo general:** Analizar cuál es la situación respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.

Objetivos específicos	Categoría de análisis	Subcategorías	Indicadores	DOCUMENTACIÓN Fuentes	ENTREVISTA Preguntas	
Identificar qué características relevantes se observan en los incidentes sobre robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.			Incidentes reportados	-Incidente 01: Buque petroquímico "Tom Arawa" -Incidente 02: Buque granelero "Nordic Seoul" -Incidente 03: Buque granelero "Baker River" -Incidente 04: Buque granelero "Port Osaka" -Incidente 05: Buque gasero "Sea Success" -Incidente 06: Buque petrolero "Admiral" -Incidente 07: Buque petrolero "Maersk Borneo" -Incidente 08: Buque petrolero "Maersk Borneo" -Incidente 09: Buque granelero "Santa Barbara" -Incidente 10: Buque petrolero "Name Withheld" -Incidente 11: Buque granelero "Santos Eagle" -Incidente 12: Buque containero "Warnow Beluga" -Incidente 13: Buque petrolero "Bochem Luxembourg" -Incidente 14: Buque granelero "Nordorinoco" (Fuente: GISIS)	1. ¿Qué opina sobre los incidentes reportados de robos a mano armada perpetrados contra buques en el puerto del Callao?	
		Características relevantes	Testigos		2. ¿Ha sido testigo en algún robo a mano armada perpetrado contra buques mercantes en el puerto del Callao?	
			Condiciones en las cuales se producen los robos			3. ¿Bajo qué condiciones se producen los robos a mano armada en el puerto del Callao?
			Materiales robados			4. ¿Qué materiales suelen robar los delincuentes quienes perpetúan robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao?
			Frecuencia de robos			5. ¿Con qué frecuencia se producen los robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao?

<p>Conocer qué valoración se tiene sobre la capacidad de respuesta por parte de la Autoridad Marítima respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.</p>	<p>Robos a mano armada</p>	<p>Capacidades de respuesta por parte de la Autoridad Marítima</p>	<p>Funciones</p>	<p>6. ¿Qué funciones cumple la Autoridad Marítima para mitigar y/o reducir incidentes relativos con robos a mano armada en el puerto del Callao?</p> <p>7. Cuando se produce un incidente relacionado con los robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao ¿A quién se reporta?</p> <p>8. ¿Cómo se realizan los reportes por parte de los buques cuando se detectan incidentes relacionados con robos a mano armada en el puerto del Callao?</p> <p>9. ¿Cómo es el desempeño de TRAMAR respecto a incidentes relacionados con robos a mano armada en el puerto del Callao?</p> <p>10. ¿Qué función cumplen las patrulleras sobre los robos a mano armada perpetrados contra los buques mercantes?</p> <p>11. ¿Cuál es el procedimiento que realiza la patrullera de guardacostas al recibir el llamado de que en un buque mercante se está suscitando un robo a mano armada?</p> <p>12. En el caso de lograr capturar a delincuentes quienes realizan robos a mano armada ¿Qué procedimientos se siguen?</p> <p>13. ¿Qué repercusiones se originan por los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes suscitados en el puerto del Callao?</p> <p>14. ¿Qué repercusiones psicológicas se genera en la tripulación por los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes suscitados en el puerto del Callao?</p>
<p>Conocer qué repercusiones generan los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el</p>		<p>Mecanismos</p>	<p>Organización a reportar</p> <p>Modo de reportes</p> <p>TRAMAR</p> <p>Patrulleras</p> <p>Procedimientos realizados por la patrullera</p> <p>Procedimientos ante captura de delincuentes</p> <p>Buques mercantes</p> <p>Psicológicos</p>	

		Policía nacional		<p>buques mercantes dentro del plano nacional?</p> <p>15. De acuerdo con las normas locales ¿Qué función cumple la policía nacional sobre dicho tipo de incidentes perpetrados contra buques mercantes?</p>
<p>Señalar qué mecanismos legales existen para la prevención y sanción de los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.</p>	<p>Repercusiones</p>	Buques mercantes		<p>16. ¿Qué repercusiones hacia los buques mercantes se originan por los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes suscitados en el puerto del Callao?</p>
		Psicológicos		<p>17. ¿Qué repercusiones psicológicas en la gente de mar se generan por los incidentes perpetrados relacionados con robos a mano armada en el puerto del Callao?</p>
		Imagen frente al exterior		<p>18. ¿Cómo repercute en la imagen frente al exterior los incidentes perpetrados relacionados con robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao?</p>
		Jurídicas		<p>19. ¿Considera que existe alguna repercusión jurídica respecto a los incidentes perpetrados relacionados con robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao?</p>

## ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA BUQUES MERCANTES EN EL PUERTO DEL CALLAO, 2021

### Evaluación Específica de fuentes de información documental

**Criterios de evaluación:**

1. Es acorde, se recomienda su uso.
2. No es del todo acorde, pero puede ayudar con información.
3. No es acorde, se recomienda restringir su uso.

Fuente	1	2	3
1. Incidente 01: Buque petroquímico "Torm Arawa"	✓		
2. Incidente 02: Buque granelero "Nordic Seoul"	✓		
3. Incidente 03: Buque granelero "Baker River"	✓		
4. Incidente 04: Buque granelero "Port Osaka"	✓		
5. Incidente 05: Buque gasero "Sea Success"	✓		
6. Incidente 06: Buque petrolero "Admiral"	✓		
7. Incidente 07: Buque petrolero "Maersk Borneo"	✓		
8. Incidente 08: Buque petrolero "Maersk Borneo"	✓		
9. Incidente 09: Buque granelero "Santa Barbara"	✓		
10. Incidente 10: Buque petrolero "Name Withheid"	✓		
11. Incidente 11: Buque granelero "Santos Eagle"	✓		
12. Incidente 12: Buque containero "Warnow Beluga"	✓		
13. Incidente 13: Buque petrolero "Bochem Luxembourg"	✓		
14. Incidente 14: Buque granelero "Nordorinoco"	✓		
Recuperado del Sistema Mundial Integrado de Información Marítima de la OMI (GISIS)	✓		

Acotaciones: Ninguna

---



---



---



---



---



---

### Evaluación Específica de guía de entrevista

**Criterios de evaluación:**

1. La redacción del ítem induce y sugiere la respuesta del mismo.
2. No es pertinente con el objeto formulario.
3. No presenta congruencia con la unidad de análisis.
4. Presenta confusión en su contenido.
5. Presenta demasiada información.
6. Su contenido es repetitivo.
7. Presenta una secuencia inadecuada.
8. Se recomienda su eliminación.
9. Es pertinente.

Ítem	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1									✓
2									✓
3									✓
4									✓
5									✓
6									✓
7									✓
8									✓
9									✓
10									✓
11									✓
12									✓
13									✓
14									✓
15									✓
16									✓
17									✓
18									✓
19									✓

Observaciones:

*Ninguna*

---



---



---



---



---



---



---



---

### Evaluación General

1. ¿La búsqueda de la información se corresponden con la categoría de análisis?

totalmente de acuerdo

2. ¿Las fuentes de información documental y la guía de entrevista permiten alcanzar el objetivo de la investigación?

Sí, todas la investigación concuerda con las ideas para alcanzar el objetivo

3. Recomendaciones para mejorar la guía de entrevista

Revisar para corroborar las preguntas planteadas.

4. Recomendaciones generales para la investigación que se realiza

Volver a revisar para corroborar con los principios de la investigación

Nombre completo : Antonio Machado Ramirez

Profesión : Marina mercante

Grado académico : Superior

Características que lo determinan como experto:

Egresado de Enamm en el año 2002,  
navegué en la empresa Elcano hasta 2008,  
trabajé en Transgas hasta el 2015. Ese  
año trabajé en una plataforma en Brasil.  
En 2016, volví a transgas en donde me  
de desempeño como capitán estable fijo



Firma

DNI

Fecha:

40364502

02-10-2021



**ENAMM**  
ALMIRANTE MIGUEL GRAU

**ESCUELA NACIONAL DE MARINA  
MERCANTE “ALMIRANTE MIGUEL  
GRAU”**

**PROGRAMA ACADEMICO DE MARINA MERCANTE:  
ESPECIALIDAD DE PUENTE**

**ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA BUQUES  
MERCANTES EN EL PUERTO DEL CALLAO, 2021**

**“Guía para evaluar la validez de contenido de unidades de información  
documentales y guía de entrevista”**

**Instrucciones generales:**

A continuación, se plantean una serie de unidades documentales obtenidos del Sistema Mundial Integrado de Información Marítima de la OMI (GISIS) y un conjunto de preguntas, las cuales se corresponden con las subcategorías que se relacionan con los objetivos específicos del presente informe de tesis.

Para establecer la validez de contenido de las unidades de información documentales y la guía de entrevista se le ha suministrado un mapa de la categoría de análisis, en la cual se especifica la relación entre cada objetivo, subcategoría, indicadores, unidades documentales y preguntas.

Para emitir su juicio encontrará la tabla de evaluación específica, dentro de la cual se establecieron un conjunto de parámetros o criterios de evaluación que permitirán el análisis de cada uno de los indicadores según las unidades de información documentales y los ítems propuestos en la guía de entrevista.

Luego, encontrará la evaluación general donde debe señalar todos aquellos aspectos que a su juicio son relevantes para el desarrollo de la investigación.

Coloque por favor todas las observaciones que pueda tener y recuerde evaluar tomando en cuenta los objetivos que se pretenden lograr.

***Muchas gracias por su colaboración  
Bachiller en Ciencias Marítimas García Díaz, Alexis Patricio  
Bachiller en Ciencias Marítimas López Contreras, Andrés Jessón***

**Operacionalización de la categoría**

**Objetivo general:** Analizar cuál es la situación respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.

Objetivos específicos	Categoría de análisis	Subcategorías	Indicadores	DOCUMENTACIÓN		ENTREVISTA
				Fuentes	Preguntas	
Identificar qué características relevantes se observan en los incidentes sobre robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.			Incidentes reportados	-Incidente 01: Buque petroquímico "Tom Arawa" -Incidente 02: Buque granelero "Nordic Seoul" -Incidente 03: Buque granelero "Baker River" -Incidente 04: Buque granelero "Port Osaka" -Incidente 05: Buque gasero "Sea Success" -Incidente 06: Buque petrolero "Admiral" -Incidente 07: Buque petrolero "Maersk Borneo" -Incidente 08: Buque petrolero "Maersk Borneo" -Incidente 09: Buque granelero "Santa Barbara" -Incidente 10: Buque petrolero "Name Withheld" -Incidente 11: Buque granelero "Santos Eagle" -Incidente 12: Buque containero "Warnow Beluga" -Incidente 13: Buque petrolero "Bochem Luxembourg" -Incidente 14: Buque granelero "Nordorinoco" (Fuente: GISIS)		1. ¿Qué opina sobre los incidentes reportados de robos a mano armada perpetrados contra buques en el puerto del Callao?
			Testigos			2. ¿Ha sido testigo en algún robo a mano armada perpetrado contra buques mercantes en el puerto del Callao?
		Características relevantes	Condiciones en las cuales se producen los robos			3. ¿Bajo qué condiciones se producen los robos a mano armada en el puerto del Callao?
			Materiales robados			4. ¿Qué materiales suelen robar los delincuentes quienes perpetúan robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao?
			Frecuencia de robos			5. ¿Con qué frecuencia se producen los robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao?

<p>Conocer qué valoración se tiene sobre la capacidad de respuesta por parte de la Autoridad Marítima respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.</p>	<p>Robos a mano armada</p>	<p>Capacidades de respuesta por parte de la Autoridad Marítima</p>	<p>Funciones</p>	<p>6. ¿Qué funciones cumple la Autoridad Marítima para mitigar y/o reducir incidentes relativos con robos a mano armada en el puerto del Callao?</p> <p>7. Cuando se produce un incidente relacionado con los robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao ¿A quién se reporta?</p> <p>8. ¿Cómo se realizan los reportes por parte de los buques cuando se detectan incidentes relacionados con robos a mano armada en el puerto del Callao?</p> <p>9. ¿Cómo es el desempeño de TRAMAR respecto a incidentes relacionados con robos a mano armada en el puerto del Callao?</p> <p>10. ¿Qué función cumplen las patrulleras sobre los robos a mano armada perpetrados contra los buques mercantes?</p> <p>11. ¿Cuál es el procedimiento que realiza la patrullera de guardacostas al recibir el llamado de que en un buque mercante se está suscitando un robo a mano armada?</p> <p>12. En el caso de lograr capturar a delincuentes quienes realizan robos a mano armada ¿Qué procedimientos se siguen?</p> <p>13. ¿Qué repercusiones se originan por los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes suscitados en el puerto del Callao?</p> <p>14. ¿Qué repercusiones psicológicas se genera en la tripulación por los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes suscitados en el puerto del Callao?</p>
<p>Conocer qué repercusiones generan los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el</p>		<p>Mecanismos</p>	<p>Organización a reportar</p> <p>Modo de reportes</p> <p>TRAMAR</p> <p>Patrulleras</p> <p>Procedimientos realizados por la patrullera</p> <p>Procedimientos ante captura de delincuentes</p> <p>Buques mercantes</p> <p>Psicológicos</p>	

			Policía nacional		<p>buques mercantes dentro del plano nacional?</p> <p>15. De acuerdo con las normas locales ¿Qué función cumple la policía nacional sobre dicho tipo de incidentes perpetrados contra buques mercantes?</p>
<p>Señalar qué mecanismos legales existen para la prevención y sanción de los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.</p>		Repercusiones	Buques mercantes		<p>16. ¿Qué repercusiones hacia los buques mercantes se originan por los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes suscitados en el puerto del Callao?</p>
			Psicológicos		<p>17. ¿Qué repercusiones psicológicas en la gente de mar se generan por los incidentes perpetrados relacionados con robos a mano armada en el puerto del Callao?</p>
			Imagen frente al exterior		<p>18. ¿Cómo repercute en la imagen frente al exterior los incidentes perpetrados relacionados con robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao?</p>
			Jurídicas		<p>19. ¿Considera que existe alguna repercusión jurídica respecto a los incidentes perpetrados relacionados con robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao?</p>

## ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA BUQUES MERCANTES EN EL PUERTO DEL CALLAO, 2021

### Evaluación Específica de fuentes de información documental

**Criterios de evaluación:**

1. Es acorde, se recomienda su uso.
2. No es del todo acorde, pero puede ayudar con información.
3. No es acorde, se recomienda restringir su uso.

Fuente	1	2	3
1. Incidente 01: Buque petroquímico "Torm Arawa"	X		
2. Incidente 02: Buque granelero "Nordic Seoul"	X		
3. Incidente 03: Buque granelero "Baker River"	X		
4. Incidente 04: Buque granelero "Port Osaka"	X		
5. Incidente 05: Buque gasero "Sea Success"	X		
6. Incidente 06: Buque petrolero "Admiral"	X		
7. Incidente 07: Buque petrolero "Maersk Borneo"	X		
8. Incidente 08: Buque petrolero "Maersk Borneo"	X		
9. Incidente 09: Buque granelero "Santa Barbara"	X		
10. Incidente 10: Buque petrolero "Name Withheid"	X		
11. Incidente 11: Buque granelero "Santos Eagle"	X		
12. Incidente 12: Buque containero "Warnow Beluga"	X		
13. Incidente 13: Buque petrolero "Bochem Luxembourg"	X		
14. Incidente 14: Buque granelero "Nordorinoco"	X		
Recuperado del Sistema Mundial Integrado de Información Marítima de la OMI (GISIS)			

Acotaciones: S/N

---



---



---



---



---



---

### Evaluación Específica de guía de entrevista

**Criterios de evaluación:**

1. La redacción del ítem induce y sugiere la respuesta del mismo.
2. No es pertinente con el objeto formulario.
3. No presenta congruencia con la unidad de análisis.
4. Presenta confusión en su contenido.
5. Presenta demasiada información.
6. Su contenido es repetitivo.
7. Presenta una secuencia inadecuada.
8. Se recomienda su eliminación.
9. Es pertinente.

Ítem	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1									X
2									X
3									X
4									X
5									X
6									X
7									X
8									X
9									X
10									X
11									X
12									X
13									X
14									X
15									X
16									X
17									X
18									X
19									X

Observaciones: S/N

---



---



---



---



---



---



---



---

### Evaluación General

1. ¿La búsqueda de la información se corresponden con la categoría de análisis?

Así es, todo conforme

2. ¿Las fuentes de información documental y la guía de entrevista permiten alcanzar el objetivo de la investigación?

Por supuesto, todo está conforme

3. Recomendaciones para mejorar la guía de entrevista

Que los entrevistados sean detallistas

4. Recomendaciones generales para la investigación que se realiza

Que la revisión de la literatura sea fundamentada

Nombre completo : Cesar Vladimir Merino Carraño

Profesión : Marino Mercante

Grado académico : Superior

Características que lo determinan como experto:

Graduado en el 2004 de Ingeniería

Trabajé en empresas como Ership, Ibaizabal, Alianza de Navegación y Transgas.



Firma  
DNI 42883556  
Fecha: 04-10-2021



**ESCUELA NACIONAL DE MARINA  
MERCANTE “ALMIRANTE MIGUEL  
GRAU”**

**PROGRAMA ACADÉMICO DE MARINA MERCANTE:  
ESPECIALIDAD DE PUENTE**

**ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA BUQUES  
MERCANTES EN EL PUERTO DEL CALLAO, 2021**

**“Guía para evaluar la validez de contenido de unidades de información  
documentales y guía de entrevista”**

**Instrucciones generales:**

A continuación, se plantean una serie de unidades documentales obtenidos del Sistema Mundial Integrado de Información Marítima de la OMI (GISIS) y un conjunto de preguntas, las cuales se corresponden con las subcategorías que se relacionan con los objetivos específicos del presente informe de tesis.

Para establecer la validez de contenido de las unidades de información documentales y la guía de entrevista se le ha suministrado un mapa de la categoría de análisis, en la cual se especifica la relación entre cada objetivo, subcategoría, indicadores, unidades documentales y preguntas.

Para emitir su juicio encontrará la tabla de evaluación específica, dentro de la cual se establecieron un conjunto de parámetros o criterios de evaluación que permitirán el análisis de cada uno de los indicadores según las unidades de información documentales y los ítems propuestos en la guía de entrevista.

Luego, encontrará la evaluación general donde debe señalar todos aquellos aspectos que a su juicio son relevantes para el desarrollo de la investigación.

Coloque por favor todas las observaciones que pueda tener y recuerde evaluar tomando en cuenta los objetivos que se pretenden lograr.

***Muchas gracias por su colaboración  
Bachiller en Ciencias Marítimas García Díaz, Alexis Patricio  
Bachiller en Ciencias Marítimas López Contreras, Andrés Jessón***

### Operacionalización de la categoría

**Objetivo general:** Analizar cuál es la situación respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.

Objetivos específicos	Categoría de análisis	Subcategorías	Indicadores	DOCUMENTACIÓN		ENTREVISTA	
				Fuentes	Preguntas		
Identificar qué características relevantes se observan en los incidentes sobre robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.			Incidentes reportados	-Incidente 01: Buque petroquímico "Torn Arawa" -Incidente 02: Buque granelero "Nordic Seoul" -Incidente 03: Buque granelero "Baker River" -Incidente 04: Buque granelero "Port Osaka" -Incidente 05: Buque gasero "Sea Success" -Incidente 06: Buque petrolero "Admiral" -Incidente 07: Buque petrolero "Maersk Borneo" -Incidente 08: Buque petrolero "Maersk Borneo" -Incidente 09: Buque granelero "Santa Barbara" -Incidente 10: Buque petrolero "Name Withheld" -Incidente 11: Buque granelero "Santos Eagle" -Incidente 12: Buque containero "Warnow Beluga" -Incidente 13: Buque petrolero "Bochern Luxembourg" -Incidente 14: Buque granelero "Nordorinoco" (Fuente: GISIS)		1. ¿Qué opina sobre los incidentes reportados de robos a mano armada perpetrados contra buques en el puerto del Callao?	
		Características relevantes	Testigos		2. ¿Ha sido testigo en algún robo a mano armada perpetrado contra buques mercantes en el puerto del Callao?		
			Condiciones en las cuales se producen los robos		3. ¿Bajo qué condiciones se producen los robos a mano armada en el puerto del Callao?		
			Materiales robados		4. ¿Qué materiales suelen robar los delincuentes quienes perpetúan robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao?		
			Frecuencia de robos		5. ¿Con qué frecuencia se producen los robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao?		

<p>Conocer qué valoración se tiene sobre la capacidad de respuesta por parte de la Autoridad Marítima respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.</p>	<p>Robos a mano armada</p>	<p>Capacidades de respuesta por parte de la Autoridad Marítima</p>	<p>Funciones</p>	<p>6. ¿Qué funciones cumple la Autoridad Marítima para mitigar y/o reducir incidentes relativos con robos a mano armada en el puerto del Callao?</p> <p>7. Cuando se produce un incidente relacionado con los robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao ¿A quién se reporta?</p> <p>8. ¿Cómo se realizan los reportes por parte de los buques cuando se detectan incidentes relacionados con robos a mano armada en el puerto del Callao?</p> <p>9. ¿Cómo es el desempeño de TRAMAR respecto a incidentes relacionados con robos a mano armada en el puerto del Callao?</p> <p>10. ¿Qué función cumplen las patrulleras sobre los robos a mano armada perpetrados contra los buques mercantes?</p> <p>11. ¿Cuál es el procedimiento que realiza la patrullera de guardacostas al recibir el llamado de que en un buque mercante se está suscitando un robo a mano armada?</p> <p>12. En el caso de lograr capturar a delincuentes quienes realizan robos a mano armada ¿Qué procedimientos se siguen?</p> <p>13. ¿Qué repercusiones se originan por los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes suscitados en el puerto del Callao?</p> <p>14. ¿Qué repercusiones psicológicas se genera en la tripulación por los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes suscitados en el puerto del Callao?</p>
<p>Conocer qué repercusiones generan los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el</p>		<p>Mecanismos</p>	<p>Organización a reportar</p> <p>Modo de reportes</p> <p>TRAMAR</p> <p>Patrulleras</p> <p>Procedimientos realizados por la patrullera</p> <p>Procedimientos ante captura de delincuentes</p> <p>Buques mercantes</p> <p>Psicológicos</p>	

<p>Señalar qué mecanismos legales existen para la prevención y sanción de los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.</p>		<p>Repercusiones</p>	<p>Policia nacional</p>		<p>buques mercantes dentro del plano nacional?</p> <p>15. De acuerdo con las normas locales ¿Qué función cumple la policía nacional sobre dicho tipo de incidentes perpetrados contra buques mercantes?</p> <p>16. ¿Qué repercusiones hacia los buques mercantes se originan por los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes suscitados en el puerto del Callao?</p> <p>17. ¿Qué repercusiones psicológicas en la gente de mar se generan por los incidentes perpetrados relacionados con robos a mano armada en el puerto del Callao?</p> <p>18. ¿Cómo repercute en la imagen frente al exterior los incidentes perpetrados relacionados con robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao?</p> <p>19. ¿Considera que existe alguna repercusión jurídica respecto a los incidentes perpetrados relacionados con robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao?</p>
			<p>Buques mercantes</p>		
			<p>Psicológicos</p>		
			<p>Imagen frente al exterior</p>		
			<p>Jurídicas</p>		

## ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA BUQUES MERCANTES EN EL PUERTO DEL CALLAO, 2021

### Evaluación Específica de fuentes de información documental

**Criterios de evaluación:**

1. Es acorde, se recomienda su uso.
2. No es del todo acorde, pero puede ayudar con información.
3. No es acorde, se recomienda restringir su uso.

Fuente	1	2	3
1. Incidente 01: Buque petroquímico "Torm Arawa"	✓		
2. Incidente 02: Buque granelero "Nordic Seoul"	✓		
3. Incidente 03: Buque granelero "Baker River"	✓		
4. Incidente 04: Buque granelero "Port Osaka"	✓		
5. Incidente 05: Buque gasero "Sea Success"	✓		
6. Incidente 06: Buque petrolero "Admiral"	✓		
7. Incidente 07: Buque petrolero "Maersk Borneo"	✓		
8. Incidente 08: Buque petrolero "Maersk Borneo"	✓		
9. Incidente 09: Buque granelero "Santa Barbara"	✓		
10. Incidente 10: Buque petrolero "Name Withheid"	✓		
11. Incidente 11: Buque granelero "Santos Eagle"	✓		
12. Incidente 12: Buque containero "Warnow Beluga"	✓		
13. Incidente 13: Buque petrolero "Bochem Luxembourg"	✓		
14. Incidente 14: Buque granelero "Nordorinoco"	✓		
Recuperado del Sistema Mundial Integrado de Información Marítima de la OMI (GISIS)			

Acotaciones: NINGUNA

---



---



---



---



---



---

**Evaluación Específica de guía de entrevista**

**Criterios de evaluación:**

1. La redacción del ítem induce y sugiere la respuesta del mismo.
2. No es pertinente con el objeto formulario.
3. No presenta congruencia con la unidad de análisis.
4. Presenta confusión en su contenido.
5. Presenta demasiada información.
6. Su contenido es repetitivo.
7. Presenta una secuencia inadecuada.
8. Se recomienda su eliminación.
9. Es pertinente.

Ítem	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1									✓
2									✓
3									✓
4									✓
5									✓
6									✓
7									✓
8									✓
9									✓
10									✓
11									✓
12									✓
13									✓
14									✓
15									✓
16									✓
17									✓
18									✓
19									✓

**Observaciones:** NINGUNA

---



---



---



---



---



---



---



---



---



---

### Evaluación General

1. ¿La búsqueda de la información se corresponden con la categoría de análisis?

SI.

2. ¿Las fuentes de información documental y la guía de entrevista permiten alcanzar el objetivo de la investigación?

SI, PORQUE SE ENCUENTRAN ALINEADOS CON LAS SUBCATEGORIAS DE ANALISIS.

3. Recomendaciones para mejorar la guía de entrevista

PEDIR A LOS INFORMANTES QUE SE PUEBAN EXPLAYAR.

4. Recomendaciones generales para la investigación que se realiza

TRATAR DE GARANTIZAR LA VERDAZ Y CONFIABILIDAD DE LOS MISMOS.

Nombre completo : OSCAR MARQUEZ HERBOZO

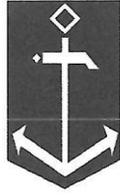
Profesión : MARINA MERCANTE

Grado académico : SUPERIOR

Características que lo determinan como experto:

TRABAJE EN CAPRICORNIO GAS DE TRANSGAS, EN EL SIERRA GUADALUPE DE MARITIMA DEL NORTE CORP. EN BUQUES GASEROS DE TRANSGAS, TAMBIEN EN CITROSUCO DE BUQUES JUGUEOS, EN TRANSOCEANICA, EN TRANSPETRO - PETROBRAS EN UN VLCC LLAMADA ATALFO ALVES, EN IBERMAR EN UN QUIMQUERO LLAMADO BON CONDOR. ACTUALMENTE ESTOY EN ROBNELL TANKERS CORP. TENGO EL TITULO DE CAPITAN SIN LIMITACIONES.

  
Firma  
DNI 41359471  
Fecha: 10-10-2021



**ENAMM**  
ALMIRANTE MIGUEL GRAU

**ESCUELA NACIONAL DE MARINA  
MERCANTE “ALMIRANTE MIGUEL  
GRAU”**

**PROGRAMA ACADÉMICO DE MARINA MERCANTE:  
ESPECIALIDAD DE PUENTE**

**ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA BUQUES  
MERCANTES EN EL PUERTO DEL CALLAO, 2021**

**“Guía para evaluar la validez de contenido de unidades de información  
documentales y guía de entrevista”**

**Instrucciones generales:**

A continuación, se plantean una serie de unidades documentales obtenidos del Sistema Mundial Integrado de Información Marítima de la OMI (GISIS) y un conjunto de preguntas, las cuales se corresponden con las subcategorías que se relacionan con los objetivos específicos del presente informe de tesis.

Para establecer la validez de contenido de las unidades de información documentales y la guía de entrevista se le ha suministrado un mapa de la categoría de análisis, en la cual se especifica la relación entre cada objetivo, subcategoría, indicadores, unidades documentales y preguntas.

Para emitir su juicio encontrará la tabla de evaluación específica, dentro de la cual se establecieron un conjunto de parámetros o criterios de evaluación que permitirán el análisis de cada uno de los indicadores según las unidades de información documentales y los ítems propuestos en la guía de entrevista.

Luego, encontrará la evaluación general donde debe señalar todos aquellos aspectos que a su juicio son relevantes para el desarrollo de la investigación.

Coloque por favor todas las observaciones que pueda tener y recuerde evaluar tomando en cuenta los objetivos que se pretenden lograr.

***Muchas gracias por su colaboración  
Bachiller en Ciencias Marítimas García Díaz, Alexis Patricio  
Bachiller en Ciencias Marítimas López Contreras, Andrés Jessón***

### Operacionalización de la categoría

**Objetivo general:** Analizar cuál es la situación respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.

Objetivos específicos	Categoría de análisis	Subcategorías	Indicadores	DOCUMENTACIÓN		ENTREVISTA	
				Fuentes		Preguntas	
Identificar qué características relevantes se observan en los incidentes sobre robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.			Incidentes reportados	-Incidente 01: Buque petroquímico "Torn Arawa" -Incidente 02: Buque granelero "Nordic Seoul" -Incidente 03: Buque granelero "Baker River" -Incidente 04: Buque granelero "Port Osaka" -Incidente 05: Buque gasero "Sea Success" -Incidente 06: Buque petrolero "Admiral" -Incidente 07: Buque petrolero "Maersk Borneo" -Incidente 08: Buque petrolero "Maersk Borneo" -Incidente 09: Buque granelero "Santa Barbara" -Incidente 10: Buque petrolero "Name Withheld" -Incidente 11: Buque granelero "Santos Eagle" -Incidente 12: Buque containero "Warnow Beluga" -Incidente 13: Buque petrolero "Bochem Luxembourg" -Incidente 14: Buque granelero "Nordorinoco" (Fuente: GISIS)		1. ¿Qué opina sobre los incidentes reportados de robos a mano armada perpetrados contra buques en el puerto del Callao?	
		Características relevantes	Testigos			2. ¿Ha sido testigo en algún robo a mano armada perpetrado contra buques mercantes en el puerto del Callao?	
			Condiciones en las cuales se producen los robos			3. ¿Bajo qué condiciones se producen los robos a mano armada en el puerto del Callao?	
			Materiales robados			4. ¿Qué materiales suelen robar los delincuentes quienes perpetúan robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao?	
			Frecuencia de robos			5. ¿Con qué frecuencia se producen los robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao?	

<p>Conocer qué valoración se tiene sobre la capacidad de respuesta por parte de la Autoridad Marítima respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.</p>	<p>Robos a mano armada</p>	<p>Capacidades de respuesta por parte de la Autoridad Marítima</p>	<p>Funciones</p>	<p>6. ¿Qué funciones cumple la Autoridad Marítima para mitigar y/o reducir incidentes relativos con robos a mano armada en el puerto del Callao?</p> <p>7. Cuando se produce un incidente relacionado con los robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao ¿A quién se reporta?</p> <p>8. ¿Cómo se realizan los reportes por parte de los buques cuando se detectan incidentes relacionados con robos a mano armada en el puerto del Callao?</p> <p>9. ¿Cómo es el desempeño de TRAMAR respecto a incidentes relacionados con robos a mano armada en el puerto del Callao?</p> <p>10. ¿Qué función cumplen las patrulleras sobre los robos a mano armada perpetrados contra los buques mercantes?</p> <p>11. ¿Cuál es el procedimiento que realiza la patrullera de guardacostas al recibir el llamado de que en un buque mercante se está suscitando un robo a mano armada?</p> <p>12. En el caso de lograr capturar a delincuentes quienes realizan robos a mano armada ¿Qué procedimientos se siguen?</p> <p>13. ¿Qué repercusiones se originan por los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes suscitados en el puerto del Callao?</p> <p>14. ¿Qué repercusiones psicológicas se genera en la tripulación por los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes suscitados en el puerto del Callao?</p>	<p>Organización a reportar</p> <p>Modo de reportes</p> <p>TRAMAR</p> <p>Patrulleras</p> <p>Procedimientos realizados por la patrullera</p> <p>Procedimientos ante captura de delincuentes</p> <p>Buques mercantes</p> <p>Psicológicos</p>	<p>Mecanismos</p>	<p>Conocer qué repercusiones generan los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el</p>
---	----------------------------	--	------------------	--	---	-------------------	--

					<p>buques mercantes dentro del plano nacional?</p> <p>15. De acuerdo con las normas locales ¿Qué función cumple la policía nacional sobre dicho tipo de incidentes perpetrados contra buques mercantes?</p>
<p>Señalar qué mecanismos legales existen para la prevención y sanción de los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.</p>		<p>Repercusiones</p>	<p>Buques mercantes</p>		<p>16. ¿Qué repercusiones hacia los buques mercantes se originan por los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes suscitados en el puerto del Callao?</p>
			<p>Psicológicos</p>		<p>17. ¿Qué repercusiones psicológicas en la gente de mar se generan por los incidentes perpetrados relacionados con robos a mano armada en el puerto del Callao?</p>
			<p>Imagen frente al exterior</p>		<p>18. ¿Cómo repercute en la imagen frente al exterior los incidentes perpetrados relacionados con robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao?</p>
			<p>Jurídicas</p>		<p>19. ¿Considera que existe alguna repercusión jurídica respecto a los incidentes perpetrados relacionados con robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao?</p>

## ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA BUQUES MERCANTES EN EL PUERTO DEL CALLAO, 2021

### Evaluación Específica de fuentes de información documental

**Criterios de evaluación:**

1. Es acorde, se recomienda su uso.
2. No es del todo acorde, pero puede ayudar con información.
3. No es acorde, se recomienda restringir su uso.

Fuente	1	2	3
1. Incidente 01: Buque petroquímico "Torm Arawa"	✓		
2. Incidente 02: Buque granelero "Nordic Seoul"	✓		
3. Incidente 03: Buque granelero "Baker River"	✓		
4. Incidente 04: Buque granelero "Port Osaka"	✓		
5. Incidente 05: Buque gasero "Sea Success"	✓		
6. Incidente 06: Buque petrolero "Admiral"	✓		
7. Incidente 07: Buque petrolero "Maersk Borneo"	✓		
8. Incidente 08: Buque petrolero "Maersk Borneo"	✓		
9. Incidente 09: Buque granelero "Santa Barbara"	✓		
10. Incidente 10: Buque petrolero "Name Withheld"	✓		
11. Incidente 11: Buque granelero "Santos Eagle"	✓		
12. Incidente 12: Buque containero "Warnow Beluga"	✓		
13. Incidente 13: Buque petrolero "Bochem Luxembourg"	✓		
14. Incidente 14: Buque granelero "Nordorinoco"	✓		
Recuperado del Sistema Mundial Integrado de Información Marítima de la OMI (GISIS)			

**Acotaciones:** Ninguna

---



---



---



---



---



---

### Evaluación Específica de guía de entrevista

#### **Criterios de evaluación:**

1. La redacción del ítem induce y sugiere la respuesta del mismo.
2. No es pertinente con el objeto formulario.
3. No presenta congruencia con la unidad de análisis.
4. Presenta confusión en su contenido.
5. Presenta demasiada información.
6. Su contenido es repetitivo.
7. Presenta una secuencia inadecuada.
8. Se recomienda su eliminación.
9. Es pertinente.

Ítem	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1									✓
2									✓
3									✓
4									✓
5									✓
6									✓
7									✓
8									✓
9									✓
10									✓
11									✓
12									✓
13									✓
14									✓
15									✓
16									✓
17									✓
18									✓
19									✓

Observaciones: Ninguna

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

### Evaluación General

1. ¿La búsqueda de la información se corresponden con la categoría de análisis?

Totalmente de acuerdo

2. ¿Las fuentes de información documental y la guía de entrevista permiten alcanzar el objetivo de la investigación?

Si, todo esta en orden

3. Recomendaciones para mejorar la guía de entrevista

Pedir a los informantes que se expliquen

4. Recomendaciones generales para la investigación que se realiza

llevar a cabo una profunda investigación para obtener mejores resultados

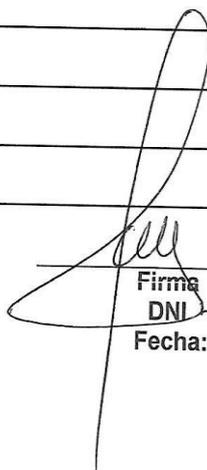
Nombre completo : Christian Paliom Anaya

Profesión : Marino Mercante

Grado académico : Superior

Características que lo determinan como experto:

Trabaje en Petroleros de Ibaizabal, en los quimiqueros de Eitzen chemical, Petroleros de Petrotank, Transoceanica y Transgas.



Firma

DNI 40647860

Fecha: 08-10-2021



**ESCUELA NACIONAL DE MARINA  
MERCANTE “ALMIRANTE MIGUEL  
GRAU”**

**PROGRAMA ACADEMICO DE MARINA MERCANTE:  
ESPECIALIDAD DE PUENTE**

**ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA BUQUES  
MERCANTES EN EL PUERTO DEL CALLAO, 2021**

**“Guía para evaluar la validez de contenido de unidades de información  
documentales y guía de entrevista”**

**Instrucciones generales:**

A continuación, se plantean una serie de unidades documentales obtenidos del Sistema Mundial Integrado de Información Marítima de la OMI (GISIS) y un conjunto de preguntas, las cuales se corresponden con las subcategorías que se relacionan con los objetivos específicos del presente informe de tesis.

Para establecer la validez de contenido de las unidades de información documentales y la guía de entrevista se le ha suministrado un mapa de la categoría de análisis, en la cual se especifica la relación entre cada objetivo, subcategoría, indicadores, unidades documentales y preguntas.

Para emitir su juicio encontrará la tabla de evaluación específica, dentro de la cual se establecieron un conjunto de parámetros o criterios de evaluación que permitirán el análisis de cada uno de los indicadores según las unidades de información documentales y los ítems propuestos en la guía de entrevista.

Luego, encontrará la evaluación general donde debe señalar todos aquellos aspectos que a su juicio son relevantes para el desarrollo de la investigación.

Coloque por favor todas las observaciones que pueda tener y recuerde evaluar tomando en cuenta los objetivos que se pretenden lograr.

***Muchas gracias por su colaboración  
Bachiller en Ciencias Marítimas García Díaz, Alexis Patricio  
Bachiller en Ciencias Marítimas López Contreras, Andrés Jessón***

### Operacionalización de la categoría

**Objetivo general:** Analizar cuál es la situación respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.

Objetivos específicos	Categoría de análisis	Subcategorías	Indicadores	DOCUMENTACIÓN	ENTREVISTA	
				Fuentes	Preguntas	
Identificar qué características relevantes se observan en los incidentes sobre robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.			Incidentes reportados	-Incidente 01: Buque petroquímico "Tom Arawa" -Incidente 02: Buque granelero "Nordic Seoul" -Incidente 03: Buque granelero "Baker River" -Incidente 04: Buque granelero "Port Osaka" -Incidente 05: Buque gasero "Sea Success" -Incidente 06: Buque petrolero "Admiral" -Incidente 07: Buque petrolero "Maersk Borneo" -Incidente 08: Buque petrolero "Maersk Borneo" -Incidente 09: Buque granelero "Santa Barbara" -Incidente 10: Buque petrolero "Name Withheld" -Incidente 11: Buque granelero "Santos Eagle" -Incidente 12: Buque containero "Warmow Beluga" -Incidente 13: Buque petrolero "Bochem Luxembourg" -Incidente 14: Buque granelero "Nordorinoco" (Fuente: GISIS)	1. ¿Qué opina sobre los incidentes reportados de robos a mano armada perpetrados contra buques en el puerto del Callao?	
		Características relevantes	Testigos		2. ¿Ha sido testigo en algún robo a mano armada perpetrado contra buques mercantes en el puerto del Callao?	
			Condiciones en las cuales se producen los robos			3. ¿Bajo qué condiciones se producen los robos a mano armada en el puerto del Callao?
			Materiales robados			4. ¿Qué materiales suelen robar los delincuentes quienes perpetúan robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao?
			Frecuencia de robos			5. ¿Con qué frecuencia se producen los robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao?

<p>Conocer qué valoración se tiene sobre la capacidad de respuesta por parte de la Autoridad Marítima respecto a los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.</p>	<p>Robos a mano armada</p>	<p>Capacidades de respuesta por parte de la Autoridad Marítima</p>	<p>Funciones</p>	<p>6. ¿Qué funciones cumple la Autoridad Marítima para mitigar y/o reducir incidentes relativos con robos a mano armada en el puerto del Callao?</p> <p>7. Cuando se produce un incidente relacionado con los robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao ¿A quién se reporta?</p> <p>8. ¿Cómo se realizan los reportes por parte de los buques cuando se detectan incidentes relacionados con robos a mano armada en el puerto del Callao?</p> <p>9. ¿Cómo es el desempeño de TRAMAR respecto a incidentes relacionados con robos a mano armada en el puerto del Callao?</p> <p>10. ¿Qué función cumplen las patrulleras sobre los robos a mano armada perpetrados contra los buques mercantes?</p> <p>11. ¿Cuál es el procedimiento que realiza la patrullera de guardacostas al recibir el llamado de que en un buque mercante se está suscitando un robo a mano armada?</p> <p>12. En el caso de lograr capturar a delincuentes quienes realizan robos a mano armada ¿Qué procedimientos se siguen?</p> <p>13. ¿Qué repercusiones se originan por los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes suscitados en el puerto del Callao?</p> <p>14. ¿Qué repercusiones psicológicas se genera en la tripulación por los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes suscitados en el puerto del Callao?</p>
<p>Conocer qué repercusiones generan los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el</p>		<p>Mecanismos</p>	<p>Organización a reportar</p> <p>Modo de reportes</p> <p>TRAMAR</p> <p>Patrulleras</p> <p>Procedimientos realizados por la patrullera</p> <p>Procedimientos ante captura de delincuentes</p> <p>Buques mercantes</p> <p>Psicológicos</p>	

<p>Señalar qué mecanismos legales existen para la prevención y sanción de los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao, 2021.</p>	<p>Repercusiones</p>	<p>Policía nacional</p>	<p>buques mercantes dentro del plano nacional?</p> <p>15. De acuerdo con las normas locales ¿Qué función cumple la policía nacional sobre dicho tipo de incidentes perpetrados contra buques mercantes?</p> <p>16. ¿Qué repercusiones hacia los buques mercantes se originan por los robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes suscitados en el puerto del Callao?</p> <p>17. ¿Qué repercusiones psicológicas en la gente de mar se generan por los incidentes perpetrados relacionados con robos a mano armada en el puerto del Callao?</p> <p>18. ¿Cómo repercute en la imagen frente al exterior los incidentes perpetrados relacionados con robos a mano armada perpetrados contra buques mercantes en el puerto del Callao?</p> <p>19. ¿Considera que existe alguna repercusión jurídica respecto a los incidentes perpetrados relacionados con robos a mano armada contra buques mercantes en el puerto del Callao?</p>
<p>Buques mercantes</p>	<p>Psicológicos</p>	<p>Imagen frente al exterior</p>	<p>Jurídicas</p>

## ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA BUQUES MERCANTES EN EL PUERTO DEL CALLAO, 2021

### Evaluación Específica de fuentes de información documental

**Criterios de evaluación:**

1. Es acorde, se recomienda su uso.
2. No es del todo acorde, pero puede ayudar con información.
3. No es acorde, se recomienda restringir su uso.

Fuente	1	2	3
1. Incidente 01: Buque petroquímico "Torm Arawa"	X		
2. Incidente 02: Buque granelero "Nordic Seoul"	X		
3. Incidente 03: Buque granelero "Baker River"	x		
4. Incidente 04: Buque granelero "Port Osaka"	X		
5. Incidente 05: Buque gasero "Sea Success"	X		
6. Incidente 06: Buque petrolero "Admiral"	X		
7. Incidente 07: Buque petrolero "Maersk Borneo"	X		
8. Incidente 08: Buque petrolero "Maersk Borneo"	X		
9. Incidente 09: Buque granelero "Santa Barbara"	X		
10. Incidente 10: Buque petrolero "Name Withheid"	X		
11. Incidente 11: Buque granelero "Santos Eagle"	X		
12. Incidente 12: Buque containero "Warnow Beluga"	X		
13. Incidente 13: Buque petrolero "Bochem Luxembourg"	X		
14. Incidente 14: Buque granelero "Nordorinoco"	X		
Recuperado del Sistema Mundial Integrado de Información Marítima de la OMI (GISIS)			

**Acotaciones:** Sin Novedad

---



---



---



---



---



---

**Evaluación Específica de guía de entrevista**

**Criterios de evaluación:**

1. La redacción del ítem induce y sugiere la respuesta del mismo.
2. No es pertinente con el objeto formulario.
3. No presenta congruencia con la unidad de análisis.
4. Presenta confusión en su contenido.
5. Presenta demasiada información.
6. Su contenido es repetitivo.
7. Presenta una secuencia inadecuada.
8. Se recomienda su eliminación.
9. Es pertinente.

Ítem	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1									X
2									X
3									X
4									X
5									X
6									X
7									X
8									X
9									X
10									X
11									X
12									X
13									X
14									X
15									X
16									X
17									X
18									X
19									X

**Observaciones:** Sin Novedad

---



---



---



---



---



---



---



---



---



---

**Evaluación General**

1. ¿La búsqueda de la información se corresponden con la categoría de análisis?

Por supuesto

2. ¿Las fuentes de información documental y la guía de entrevista permiten alcanzar el objetivo de la investigación?

Por supuesto

3. Recomendaciones para mejorar la guía de entrevista

Que sean puntuales con sus respuestas

4. Recomendaciones generales para la investigación que se realiza

Tratar de recopilar la mayor información posible para poder obtener un mayor panorama del tema

Nombre completo : Juan Diego Cusiuvaman Villalobos

Profesión : Marino Mercante

Grado académico : Superior

Características que lo determinan como experto:

Egresado de Enamm en el 2015

He desempeñado el cargo de oficial en la empresa Transgas hasta la actualidad

Firma

DNI 700 24 25 5

Fecha: 12-10-2021

## **ANEXO 5**

### **CONSENTIMIENTO INFORMADO APLICADO ANTES DE REALIZAR ENTREVISTAS A LA MUESTRA DE ESTUDIO COMPUESTA POR SUJETOS**

#### **CONSENTIMIENTO INFORMADO**

“ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA BUQUES MERCANTES EN EL PUERTO DEL CALLAO, 2021”

Yo, \_\_\_\_\_, identificado con el número de DNI que aparece al pie de mi firma, acepto participar de manera voluntaria del proceso de recolección de datos e información para el trabajo de investigación en mención, realizado por los investigadores:

-Bachiller en Ciencias Marítimas GARCÍA DÍAZ, ALEXIS PATRICIO.

-Bachiller en Ciencias Marítimas LÓPEZ CONTRERAS, ANDRÉS JESSÓN.

Accedo a participar y me comprometo a responder las preguntas que se me hagan de la forma más honesta posible, así como de participar en caso de ser requerido en actividades propias del proceso. Autorizo a que lo hablado durante las entrevistas o sesiones de trabajo sea grabado en video o en audio, así como también autorizo a que los datos que se obtengan del proceso de investigación sean utilizados, para efectos de sistematización y publicación del resultado final de la investigación.

Las personas que realizan el estudio garantizan que, en todo momento, la información recogida a los participantes será confidencial y sus datos serán tratados de forma anónima

Expreso que los investigadores me han explicado con antelación el objetivo y alcances de dicho proceso.

Firma: \_\_\_\_\_

DNI:

Cargo:

Fecha: