

# **ESCUELA NACIONAL DE MARINA MERCANTE**

## **“ALMIRANTE MIGUEL GRAU”**

**Programa Académico de Marina Mercante**

**Especialidad de Puente**



### **NARCOTRÁFICO MARÍTIMO SEGÚN LAS PERSPECTIVAS DE OFICIALES DE MARINA MERCANTE QUE NAVEGAN REALIZANDO CABOTAJE EN EL PERÚ, 2020**

**TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE  
OFICIAL DE MARINA MERCANTE**

**PRESENTADA POR:**

**LAZO CERNA, LEONARDO  
LLARO MARIÑO, IVÁN MILLER**

**CALLAO, PERÚ**

**2021**

NARCOTRÁFICO MARÍTIMO SEGÚN LAS PERSPECTIVAS DE  
OFICIALES DE MARINA MERCANTE QUE NAVEGAN REALIZANDO  
CABOTAJE EN EL PERÚ, 2020

## **DEDICATORIA**

Principalmente al Espíritu Santo, por ser mi guía y nunca haberse apartado de mí.

A mis padres, Iván y Melisa, quienes se esforzaron por darme todo lo necesario y más, por haberme educado de una forma amorosa y recta.

A mi bisabuelo Gaspar por brindarme su amor y amistad.

A mi hermana por apoyarme y cuidarme.

*Llaro Mariño, Iván Miller.*

## **DEDICATORIA**

A Dios por permitirme llegar hasta este momento y a mis padres por haber sabido inculcarme con buenos sentimientos, hábitos y valores lo que me sirvió mucho para poder salir de los momentos más difíciles.

*Lazo Cerna, Leonardo.*

## **AGRADECIMIENTO**

A las personas que nunca dejaron de creer en nosotros y nuestros esfuerzos, Así como a nuestra institución, docentes y asesores el Dr. Antonio Flores y Dr. José Begazo.

## ÍNDICE

	<b>Pág.</b>
Portada.....	i
Título.....	ii
Dedicatoria.....	iii
Agradecimientos.....	v
ÍNDICE.....	vi
LISTA DE TABLAS.....	x
LISTA DE FIGURAS.....	xi
RESUMEN.....	xii
ABSTRACT.....	xiv
INTRODUCCIÓN.....	xvi
<b>CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA</b>	
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 .....	6
1.3.1 Objetivo general.....	6
1.3.2 Objetivos específicos.....	6
1.4 Justificación de la investigación.....	7
1.4.1 Justificación teórica.....	7
1.4.2 Justificación metodológica.....	8
1.4.3 Justificación práctica.....	8
1.5 Limitaciones de la investigación.....	9
1.6 Viabilidad de la investigación.....	10

## **CAPÍTULO II: MARCO REFERENCIAL**

2.1	Antecedentes de la investigación .....	11
2.2	Marco legal.....	19
2.2.1	Organizaciones de alcance Internacional que luchan contra el tráfico ilícito de drogas.....	19
	-Organización de las Naciones Unidas (ONU).....	20
	-Organización de los Estados Americanos (OEA).....	27
2.2.2	Instrumentos normativos emitidos por las organizaciones de alcance internacional contra el tráfico ilícito de drogas.....	30
2.2.3	Organizaciones de alcance nacional que luchan contra el tráfico ilícito de drogas.....	35
	-Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas (DEVIDA).....	35
	-Dirección Antidrogas de la Policía Nacional del Perú (DIRANDRO).....	36
	-Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT).....	39
	-Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI).....	40
	-Autoridad Portuaria Nacional (APN).....	41
2.3	Marco teórico.....	44
2.3.1	Narcotráfico marítimo.....	44
2.3.2	Origen del TID.....	48
2.3.3	Repercusiones del TID.....	51
2.3.4	Producción de los cultivos de droga ilícita en el Perú.....	54
	-Factores que conllevan a las personas a involucrarse en el cultivo de coca.....	59
	-Repercusiones de la pandemia en el cultivo de coca.....	61
	-Las rutas marítimas comerciales más usadas por los narcotraficantes..	63
2.3.5	Países consumidores de droga ilegal o mercados de consumo.....	65
2.3.6	Crimen organizado dentro de la comercialización del TID.....	68
	-Organizaciones del Tráfico Ilícito de Drogas en el Perú.....	71
2.3.7	Sujetos o actores relacionados con la comercialización del TID.....	73
2.4	Marco conceptual.....	76

## **CAPÍTULO III: DISEÑO METODOLÓGICO**

3.1	Diseño de la Investigación.....	80
3.2	Muestra.....	83
3.3	Sistema de categorías.....	85
3.4	Técnica para la recolección de datos.....	87
	3.4.1 Técnica.....	87
	3.4.2 Instrumentos.....	88
3.5	Técnica para el procesamiento y análisis de los datos.....	89
3.6	Rigor Cualitativo.....	90
3.7	Aspectos éticos.....	91

## **CAPÍTULO IV: RESULTADOS**

4.1	Conocer las perspectivas sobre el narcotráfico marítimo que poseen los oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú, 2020.....	92
-----	---	----

4.1.1	Identificar las apreciaciones sobre el marco legal relacionado con el narcotráfico marítimo que poseen los oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.....	93
4.1.2	Conocer la situación actual del TID en el Perú según la postura señalada por oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.....	116
4.1.3	Conocer las medidas que han sido adoptadas en los puertos costeros del Perú para mitigar y/o erradicar el narcotráfico marítimo según el conocimiento de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.....	148
4.1.4	Analizar qué motivos conllevan a la gente de mar a formar parte de organizaciones criminales vinculadas al TID según el punto de vista de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.....	161
4.1.5	Identificar medidas de protección a implementar para mejorar la eficiencia en las actividades que realiza el personal competente cuya labor busca minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo en los puertos, según la apreciación de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.....	172

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

5.1	Discusión.....	185
5.2	Conclusiones.....	191
5.3	Recomendaciones.....	196

## **FUENTES DE INFORMACIÓN**

	Referencias bibliográficas.....	199
	Referencias hemerográficas.....	201
	Referencias electrónicas.....	202

## **ANEXOS**

Anexo 1.	Matriz de consistencia.....	208
Anexo 2.	Guías de entrevistas aplicados a muestra compuesta por sujetos.....	210
Anexo 3.	Validez del proceso investigativo a cargo de jueces expertos.....	212
Anexo 4.	Consentimiento informado aplicado antes de realizar entrevistas a la muestra de estudio.....	247



## LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1: Muestra.....	84
Tabla 2: Matriz categorial.....	85
Tabla 3: Definiciones conceptuales.....	86

## LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1: Organizaciones de alcance internacional quienes luchan contra el tráfico ilícito de drogas.....	27
Figura 2: Organización de los Estados Americanos.....	30
Figura 3: Organizaciones de alcance nacional que luchan contra el tráfico ilícito de drogas.....	43
Figura 4: Tráfico ilícito de drogas.....	45
Figura 5: Modalidades del transporte marítimo para el traslado de droga....	48
Figura 6: El opio la primera droga en el mundo.....	49
Figura 7: Consumidores adictos al opio en un fumadero de China.....	50
Figura 8: Diagrama de flujo de la producción ilícita de cocaína a partir de las hojas de coca.....	57
Figura 9: Clorhidrato de cocaína.....	58
Figura 10: Cultivo de la hoja de coca por personas necesitadas.....	61
Figura 11: Zonas de cultivo de coca.....	63
Figura 12: Rutas usadas por las organizaciones del TID.....	68
Figura 13: Crimen organizado.....	71
Figura 14: Droga incautada a bandas criminales.....	73
Figura 15: El tráfico ilícito de drogas involucra a varios sectores sociales.....	75

## **RESUMEN**

La presente investigación tuvo como objetivo conocer las perspectivas sobre el narcotráfico marítimo que poseen los oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú, 2020. Fue un estudio de enfoque cualitativo, tipo básica, nivel exploratorio y diseño fenomenológico. Se aplicó un muestreo no probabilístico intencional el cual consideró a 10 oficiales de marina mercante que navegan en buques que realizan cabotaje en el Perú y 03 documentales los cuales proveen información sobre estadísticas y casos de hallazgos de drogas en los últimos años. Se utilizó como técnica de recolección de datos la entrevista y la documentación. Los resultados permitieron establecer teorizaciones sobre el marco legal, situación actual del tráfico ilícito de drogas (TID) en el Perú, medidas adoptadas en los puertos costeros del Perú, motivos que conllevan a la gente de mar a formar parte de organizaciones criminales vinculadas al TID y medidas de protección a implementar, los cuales forman parte de los aspectos analizados en relación con el narcotráfico marítimo. Se concluyó estableciendo que las perspectivas sobre el narcotráfico marítimo son negativas, ya que las zonas marítimas y portuarias son vulnerables al transporte de drogas lo que determina

una problemática actual que repercute social, política y económicamente en el país, donde existe poca preocupación por parte de las autoridades representando un fenómeno complejo lo cual se agrava por la existencia de organizaciones internacionales y nacionales quienes no son eficientes en la lucha contra el mencionado flagelo.

**Palabras clave:** Narcotráfico, Marítimo, Oficiales, Marina, Mercante, Cabotaje, Perú.

## **ABSTRACT**

The objective of this research was to know the perspectives on maritime drug trafficking held by merchant marine officers who sail conducting cabotage in Peru, 2020. It was a study with a qualitative approach, basic type, exploratory level and phenomenological design. An intentional non-probabilistic sampling was applied which considered 10 merchant marine officers who sail on ships that carry out cabotage in Peru and 03 documentaries which provide information on statistics and cases of drug findings in recent years. The interview and documentation were used as a data collection technique. The results allowed to establish theorizations about the legal framework, current situation of illicit drug trafficking (DID) in Peru, measures adopted in the coastal ports of Peru, reasons that lead seafarers to be part of criminal organizations linked to DID and protection measures to be implemented, which are part of the aspects analyzed in relation to maritime drug trafficking. It was concluded by establishing that the perspectives on maritime drug trafficking are negative, since the maritime and port areas are vulnerable to the transport of drugs, which determines a current problem that has social, political and economic repercussions in the country, where there is little concern on the part of

authorities, representing a complex phenomenon which is aggravated by the existence of international and national organizations who are not efficient in the fight against the aforementioned scourge.

**Keywords:** Drug Trafficking, Maritime, Officials, Navy, Merchant, Cabotage, Peru.

## INTRODUCCIÓN

La presente investigación se refiere al tema del narcotráfico marítimo, el cual consideró las perspectivas de oficiales de marina mercante quienes navegan actualmente en buques que realizan cabotaje en el Perú, 2020, lo cual representa una postura de interés a efectos de generar mayor conocimiento sobre una problemática latente y actual que tiene un origen en las actividades criminales

El narcotráfico marítimo se define como el transporte de drogas ilícitas lo cual se caracteriza por utilizar el medio acuático y las estructuras flotantes que en ella propulsan con el fin de ser vehículos acuáticos que traslade grandes volúmenes de estupefacientes hacia mercados de mayor consumo, principalmente en Estados Unidos y Europa.

La lucha contra el narcotráfico marítimo puede ser considerada dentro de lo que se conoce como tráfico ilícito de drogas (TID), sin embargo, se sabe que mayoritariamente las medidas y estrategias que se adoptan están más orientadas a una lucha en zonas terrestres que marítimas y portuarias.

Dentro del marco regulatorio internacional y nacional los instrumentos jurídicos, programas y estrategias hasta el momento han mostrado evidencias de que son ineficientes, lo cual llama a una reflexión de poder buscar nuevas alternativas con base científica para poder establecer respuestas contundentes en beneficio de toda la sociedad.

Los puertos, instalaciones portuarias y buques son zonas vulnerables para comercializar la droga de manera internacional a gran escala, donde coexisten trabajadores y autoridades dentro de la misma prestos a servir a organizaciones criminales quienes se dedican a dicho negocio ilícito.

El presente estudio se realizó con el propósito de conocer las perspectivas de la gente mar sobre un tema que muchas veces suele ser analizado desde una perspectiva que considera a elementos que suelen tener una visión muy distante del narcotráfico marítimo que se desarrolla en el Perú, lo que desde ya enmarca la obtención de una teoría que puede ser complementaria a otros estudios que analicen la problemática relacionada con el tráfico ilícito de drogas de manera más general.

Los aspectos que formaron parte del análisis respecto al tema central se basó en obtener información en razón del marco legal; la situación actual del TID en el Perú; las medidas adoptadas en los puertos costeros del Perú; los motivos que conllevan a la gente de mar a formar parte de organizaciones criminales vinculadas al TID; y las medidas de protección a implementar; todo lo antes

mencionado como aspectos susceptibles de ser teorizados con respecto al narcotráfico marítimo lo cual representa al tema central de análisis.

Para el desarrollo de la investigación, fue necesario recopilar fuentes documentales tanto bibliográficas como electrónicas, los cuales brindaron un soporte teórico sobre las normas y programas que se encuentran vinculados al tráfico ilícito de drogas, así como de temas relacionados que ayudan a poseer un conocimiento previo que conlleve a realizar un análisis coherente con la información recopilada como parte del proceso empírico que busca responder al objetivo general.

Para la recolección de datos se aplicaron entrevistas y la documentación, cuya información fue triangulada, de tal manera establecer teorías finales con rigor cualitativo científico, y en consecuencia poder argumentar de manera lógica las conclusiones que responden a la interrogante presentada respecto a la línea de investigación que representa al objeto de estudio central, lo cual aporte con información base para buscar planteamientos prácticos a futuro a través de nuevos estudios.

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, el marco teórico y el marco conceptual.

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

CAPITULO IV: 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 V: 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 buques mercantes suelen ser los medios de transporte de preferencia para los narcotraficantes para realizar el traslado de grandes cantidades de drogas hacia países europeos desde Sudamérica, debido a que suelen transportar alrededor del 90 % de toda la carga del mundo (Cantillo, 2020).

A nivel mundial, según Pérez (2016) la magnitud del narcotráfico marítimo viene en aumento, ya que entre el 70 y 80 % de la cocaína consumida en todo el mundo ha sido en algún momento traficada por el mar, lo cual denota las falencias de los diversos países para frenar dicha actividad criminal por parte de los narcotraficantes.

Bajo lo señalado, se puede establecer que el tráfico marítimo se encuentra integrado profundamente en operaciones criminales de organizaciones transnacionales que operan desde Latinoamérica, quienes suelen traficar con

grandes volúmenes de cocaína hacia mercados atractivamente económicos en relación con intereses propios.

El Perú, es considerado como un país completo con respecto al tráfico ilícito de drogas (TID), ya que es productor, distribuidor y consumidor de drogas provenientes de las hojas de coca, siendo considerado como el segundo país productor a nivel mundial después de Colombia, lo que sumado a problemas sociales, políticos y económicos que coexisten crean una situación caótica que beneficia a los narcotraficantes a operar con firmeza dentro del territorio nacional (L. Musolino, comunicación personal, 12 de diciembre de 2020).

A nivel nacional, en el año 2020, 42 toneladas de drogas han sido eliminadas entre las cuales resaltan 16 061,365 kg de pasta básica de cocaína, 13 314,976 kg de clorhidrato de cocaína, 13 112,965 kg de marihuana y 85 kg de látex de opio, siendo gran parte incautada en nodos portuarios principalmente en el puerto del Callao por donde se estima sale entre 100 a 120 toneladas de cocaína por buques mercantes y diversas embarcaciones (Szklarz, 2020; Andina, 2018).

En ese sentido, las zonas marítimas y portuarias responden a ser un mundo singular y desconocido por la gran mayoría de personas, pese a que responden a ser el eje del comercio y economía mundial, incluyendo el tráfico de drogas, siempre son áreas a las cuales los gobiernos y autoridades les prestan poca atención sobre la vigilancia en sí, caracterizándolos como regiones sin ley donde el crimen organizado hasta la actualidad viene sacando provecho.

En consecuencia, las repercusiones que se derivan de dicha actividad ilegal relacionado con el narcotráfico marítimo tienen un impacto social, ya que los propios narcotraficantes conllevan a fomentar la corrupción en altas esferas políticas y/o autoridades, así en los trabajadores portuarios llegando e inclusive a la gente de mar, y por otro lado desatan el caos social ya que suelen producirse crímenes entre las diversas bandas que buscan tomar el control de los puertos, causando el caos y zozobra en la sociedad.

Frente a lo establecido, es importante infiltrarse en las perspectivas de oficiales de marina mercante, quienes poseen observaciones con mayor precisión frente a las zonas marítimas y portuarias por donde se desarrolla el narcotráfico marítimo, por lo que el presente trabajo de investigación considera los diferentes puntos de vista en razón a diferentes aspectos vinculantes con el fin de asentar una base de conocimiento sobre el cual se pueda generar mayor información sobre dicha situación que caracteriza a la línea de investigación del presente estudio.

## **1.2 Formulación del problema**

### **1.2.1 Problema general**

¿Qué perspectivas sobre el narcotráfico marítimo poseen los oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú, 2020?

### **1.2.2 Problemas específicos**

-¿Cuáles son las apreciaciones sobre el marco legal relacionado con el narcotráfico marítimo que poseen los oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú?

-¿Cómo se percibe la situación actual del TID en el Perú según la postura señalada por oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú?

-¿Qué medidas han sido adoptadas en los puertos costeros del Perú para mitigar y/o erradicar el narcotráfico marítimo según el conocimiento de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú?

-¿Qué motivos conllevan a la gente de mar a formar parte de organizaciones criminales vinculadas al TID según el punto de vista de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú?

-¿Qué medidas de protección pueden implementarse para mejorar la eficiencia en las actividades que realiza el personal competente cuya labor busca minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo en los puertos, según la apreciación de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú?

## **1.3 Objetivos de la investigación**

### **1.3.1 Objetivo general**

Conocer las perspectivas sobre el narcotráfico marítimo que poseen los oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú, 2020.

### **1.3.2 Objetivos específicos**

-Identificar las apreciaciones sobre el marco legal relacionado con el narcotráfico marítimo que poseen los oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.

-Conocer la situación actual del TID en el Perú según la postura señalada por oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.

-Conocer las medidas que han sido adoptadas en los puertos costeros del Perú para mitigar y/o erradicar el narcotráfico marítimo según el conocimiento de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.

-Analizar qué motivos conllevan a la gente de mar a formar parte de organizaciones criminales vinculadas al TID según el punto de vista de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.

-Identificar medidas de protección a implementar para mejorar la eficiencia en las actividades que realiza el personal competente cuya labor busca minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo en los puertos, según la apreciación de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.

## **1.4 Justificación de la investigación**

### ***1.4.1 Justificación teórica***

Sobre el narcotráfico o tráfico ilícito de drogas existe información diversa sobre las regulaciones internacionales, nacionales, las formas de producción, distribución y comercialización de las mismas, sin embargo, no existe información al mismo nivel sobre el desarrollo del tráfico de drogas en donde las zonas marítimas y portuarias son vías de importancia para los narcotraficantes.

En tal sentido, el porqué del presente estudio radica en la captación de perspectivas de oficiales de marina mercante peruanos quienes navegan en buques que se dedican al cabotaje marítimo dentro del Perú, con lo cual se genera mayor conocimiento en cuanto a los diferentes aspectos vinculantes con la línea de investigación, ya que por las características de las labores que realizan desenvolviéndose en el mismo medio donde se trafica con drogas brindan apreciaciones de suma importancia para complementar el conocimiento sobre dicho fenómeno desde un modo más integrador.

### **1.4.2 Justificación metodológica**

Para la búsqueda de la información que caracteriza al proceso empírico de toda investigación se formularon una serie de interrogantes los cuales se corresponden con las subcategorías de análisis y con la categoría de análisis respectivamente, lo cual podrá ser utilizado por futuros investigadores quienes pretendan ampliar la presente investigación tomando en consideración otras unidades de información.

En ese sentido, el presente estudio con respecto a las diversas estrategias que forman parte de la naturaleza de estudios cualitativos brinda una guía de entrevista sobre la cual otros investigadores podrían apoyarse para generar conocimiento que ayude a establecer teorizaciones sobre un fenómeno que tiene repercusiones negativas en la sociedad.

### **1.4.3 Justificación práctica**

Los resultados obtenidos en las teorizaciones correspondientes brindan entes cognoscitivos sobre los cuales se puedan elaborar nuevas líneas de investigación en aras de buscar mejorar condiciones ya sea desde el plano político y social en virtud de luchar contra el tráfico ilícito de drogas a nivel nacional e internacional.

Por otra parte, se buscará la publicación del presente estudio con miras a difundir mayor conocimiento sobre el marco legal, la situación actual del TID en el

Perú, las medidas adoptadas en los puertos costeros dentro de la jurisdicción nacional, motivos que conllevan a la gente de mar a formar parte de organizaciones criminales y las medidas de protección a implementar para mitigación o erradicación con respecto al tráfico marítimo.

En tal sentido, cada uno de los aspectos señalados pueden ser inspiradores para formular estudios con mayor amplitud y de esta manera acrecentar el conocimiento dentro de la comunidad marítima y general con el fin de proveer soluciones prácticas a través de programas estratégicos y la generación de un nuevo marco normativo con fines efectivos de aplicación.

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

Con respecto a la bibliografía científica dentro del ámbito nacional no existió material que ayude a establecer una base de información sobre el narcotráfico marítimo tomando en consideración las perspectivas de oficiales de marina mercante, sin embargo, apelando a criterios metodológicos se pudo seleccionar estudios que se vinculen con la línea de investigación y metodología afín.

Por otra parte, por el medio en el cual labora la gente de mar, se tuvo algunos contratiempos para poder realizar las entrevistas respectivas para poder concluir con el proceso investigativo, ya que los oficiales que fueron seleccionados muchas veces no poseían el tiempo adecuado para poder finalizar la entrevista en base a la guía de entrevista que se elaboró, lo que conlleva a

realizar otras sesiones y reuniones mediante plataformas virtuales de internet y/o comunicación telefónica, prolongando el proceso de recolección de datos.

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

El presente estudio fue viable porque se contó con el recurso humano y documental necesario para poder responder al problema de investigación, lo cual permitió establecer una teorización satisfactoria en correspondencia con el rigor científico de todo proceso investigativo.

## CAPÍTULO II: MARCO REFERENCIAL

### 2.1 Antecedentes de la investigación

La presente investigación se respalda en antecedentes nacionales como es el caso de Simbron (2020), quien realizó un trabajo de investigación titulado: *El narcotráfico como una amenaza a la seguridad internacional Perú – Estados Unidos*. Se propuso como objetivo identificar los principales factores que incrementan los índices del narcotráfico Perú – Estados Unidos. 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 documentales. Los resultados permitieron establecer diversas orientaciones teóricas relacionados a lo que representa el narcotráfico como una amenaza, conceptos de seguridad nacional, organizaciones que erradican el narcotráfico, principales pactos para erradicar el narcotráfico y los factores que incrementan el narcotráfico Perú – Estados Unidos. Concluyó estableciendo que el narcotráfico puede traer consecuencias en diferentes factores tales como el nivel socio-cultural, económico y político. En lo

socio cultural la pobreza de muchos habitantes genera que muchos opten por el camino de insertarse a mafias que trasladan droga, buscando mejorar condiciones de vida; en lo económico genera un dinero ilegal aparte del legal; mientras que en lo político genera que existan instituciones que buscan planes y estrategias que luchen contra dicha amenaza acordes con convenciones y la defensa de la seguridad de los Estados.

Begazo et. al. (2019) realizaron un estudio titulado: *“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”*. Se propusieron como objetivo elaborar una propuesta que integre oportunidades de mejora que podrían contribuir con la eficacia del sistema de gestión de la protección marítima portuaria nacional. Fue un estudio de enfoque cualitativo, tipo básica, nivel exploratorio y diseño investigación – acción. Las técnicas de recolección de datos utilizadas fueron la observación, la documentación, la entrevista y la encuesta. Aplicaron un muestreo no probabilístico por conveniencia considerando a 10 instalaciones portuarias; otro muestreo no probabilístico de casos tipo considerando a 40 Autoridades, 100 OPIPs, y 100 Usuarios; y un muestreo no probabilístico de expertos determinado por 10 Autoridades y 10 OPIPs. Los resultados evidenciaron que las principales deficiencias del sistema de gestión de la protección marítima portuaria se hallaban relacionados con la normativa; personal de protección; sistemas de información; presupuesto; medición y monitoreo; e imagen del comercio. Concluyó estableciendo que las 25 oportunidades de mejora incluidas en las propuestas pueden contribuir con mejorar la eficacia del sistema de gestión de la protección marítima portuaria a

nivel nacional, considerando que deben ser evaluadas por las figuras operativas pertinentes con responsabilidades en asuntos de protección.

Quiñones (2017) realizó un estudio titulado: *“La implementación del enfoque sistémico entre la dirección antidrogas PNP y el departamento antidrogas de la región policial del Callao, para optimizar las operaciones de interdicción contra el tráfico ilícito de drogas”*. Se planteó como objetivo innovar sobre el carácter sistémico que debe ser implementado entre entidades policiales que realizan trabajos similares y/o afines, donde aspectos como el trabajo especializado con personal calificado y experimentado debe ser elementos fundamentales y cotidianos para optimizar la lucha contra la delincuencia organizada, específicamente sobre el tráfico ilícito de drogas, cuyo alcance criminal no sólo se da en el ámbito nacional, sino también en un plano internacional. Fue una investigación de enfoque cualitativo, tipo básica, nivel exploratorio y diseño investigación – acción. Utilizó como técnicas de recolección de datos la documentación, la cual plasmó un conjunto de cuadros estadísticos en relación con declarar evidencias con respecto a la propuesta presentada. Los resultados permitieron sistematizar la propuesta considerando las causas del problema, transformación de árboles de problemas a medios, estructura de la solución y criterios de viabilidad organizacional, económica y normativa. Concluyó sosteniendo que el desarrollo del tráfico ilícito de drogas en la provincia constitucional del Callao resulta ser uno de los temas de atención principal, como parte de las políticas del estado, por cuanto deben reducirse los altos índices de comercialización (interna y externa), así como el consumo interno de sustancias ilegales, por ende, urge la necesidad de potenciar y optimizar el departamento

Antidrogas del Callao, a cargo de dicha responsabilidad en el primer puerto del país, lo cual bajo dicho contexto, al integrarse el sistema Antidrogas de la DIRANDRO PNP y convertirse en unidad especializada sistémica, con todos los recursos que ello implica, la lucha contra el tráfico ilícito de drogas se verá optimizada y se apuntará a lograr mayores y significativos decomisos de droga, identificación y desarticulación de organizaciones criminales.

Palomino (2017) realizó un estudio titulado: *“Concesión del puerto del Callao y su influencia en las modalidades del tráfico ilícito de drogas, año 2014 - 2015”*. Se planteó como objetivo comprender las limitaciones que presenta la policía para desarrollar las funciones de control, inteligencia e interdicción antidrogas en el puerto del Callao. Fue un estudio de enfoque cualitativo, tipo básica, nivel exploratorio y diseño fenomenológico. Utilizó como técnicas de recolección la entrevista y la documentación. Entre los sujetos entrevistados destaca el Jefe de la División Portuaria Antidrogas (DIRANDRO PNP), funcionarios de Adunas, y funcionarios de DP World. Los resultados enmarcan los desafíos de seguridad que aparecen en el puerto del Callao en los años 2014-2015, posteriormente, se identifican las acciones del Estado contra el tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao y finalmente, se enfocan los factores que afectan el rendimiento óptimo de las acciones de la policía contra el tráfico ilícito de drogas en el puerto. Concluyó estableciendo que las concesiones del puerto del Callao para mejoras en infraestructura y tecnología permite el desarrollo del comercio internacional y económico del país; esto, a su vez, constituye una oportunidad para las organizaciones criminales de tráfico de droga para utilizar la

vía marítima de comercio con el exterior para poder implementar modalidades de tráfico de drogas.

Ortiz (2014) realizó un trabajo de investigación titulado: “*Análisis y estudio situacional del narcotráfico de los últimos 30 años*”. Se planteó como objetivo determinar de qué manera el balance y estudio de las políticas del Estado en los últimos 30 años, ha sido ineficaz en la lucha contra el narcotráfico. 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 de recolección de datos fichas de investigación. Los resultados permitieron establecer diversas síntesis conceptuales correspondiente a las políticas del Estado aplicadas a la lucha contra las drogas, la regulación jurídica del narcotráfico en el Perú, análisis del narcotráfico en el derecho comparado, criminalidad asociada al narcotráfico, modelos alternativos en la lucha contra el narcotráfico y la base doctrinaria y aplicación de teorías. Concluyó estableciendo que las políticas públicas aplicadas en los últimos 30 años, los cuales tienen índole eminentemente represiva, no han hecho más que proliferar tanto el consumo como el tráfico de drogas, al punto que hoy en la actualidad el Perú es considerado el primer productor y elaborador de cocaína en el mundo.

Entre los antecedentes internacionales destaca Armijos y Medina (2019) quienes realizaron un estudio titulado: “*Un subcomplejo regional de seguridad contra el narcotráfico por vías marítimas: caso Ecuador, Colombia, Costa Rica y Panamá*”. Se propusieron como objetivo interpretar la formación de un subcomplejo regional de seguridad a nivel marítima entre Ecuador, Colombia,

Panamá y Costa Rica, que les permita hacer frente al narcotráfico por vías marítimas en el Pacífico, luego de la firma de acuerdos de nuevos límites en base a las tesis de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar) de diciembre de 2016. Fue un estudio de enfoque cualitativo, tipo básica, nivel exploratorio y diseño narrativo. Utilizó como técnicas de recolección de datos la entrevista y la documentación. Los resultados establecieron una sistematización detallada de las capacidades navales y los niveles de captura policial de narcotráficos de cada uno de los países. Concluyeron sosteniendo que los Estados que confluyen al océano Pacífico constituido por Costa Rica, Panamá, Colombia y Ecuador bajo una misma delimitación marítima territorial, han alcanzado logros políticos diplomáticos de reconocimiento de soberanía, como un referente en el nivel internacional, sin embargo, bajo una misma línea de atención y el establecimiento de intereses comunes frente a la amenaza criminal, no se ha demostrado una clara conformación de un subcomplejo regional de seguridad, en la lucha contra el narcotráfico. Aunque los Estados Unidos ha liderado una visión hegemónica en el planteamiento de las políticas regionales de seguridad, países latinoamericanos no han podido desarrollar estrategias de seguridad y defensa, a pesar de la existencia de organismos internacionales como la Unasur, que tampoco ha mostrado intención de fomentar un subcomplejo regional en el marco de la Convemar.

Tapia (2018) con su trabajo de investigación titulado: “*Sistema de seguridad tecnológico público-privado contra narcotráfico en el puerto de Manta, Propuesta*”. Se planteó como objetivo proponer un sistema de seguridad contra narcotráfico para el puerto de Manta mediante el uso de herramientas

tecnológicas actuales que permitan enlazar a las entidades de seguridad pública inherente en el control antinarcóticos, y al cuerpo de seguridad del puerto de Manta para incrementar las seguridades de la carga y embarcaciones que transitan por el puerto de Manta. Fue un estudio de enfoque cuantitativo, tipo básica, nivel descriptivo y diseño no experimental. Utilizaron como técnica de recolección de datos la observación directa, entrevista y encuesta al personal. Utilizó un muestreo no probabilístico considerando a 82 funcionarios a nivel administrativo y operativo, así como a 271 usuarios, a los cuales se aplicó una encuesta con indicadores que permitieron conocer un criterio diversificado sobre el sistema de seguridad que actualmente maneja el terminal portuario de Manta enfocado a la administración de riesgos dentro de los cuales se cuenta al narcotráfico. Los resultados permitieron establecer que el puerto de Manta administra adecuadamente los riesgos a los que está expuesto, con base a un bien estructurado plan de protección, pero tiene oportunidades de mejora que le permitirían fortalecer dicho plan de protección. Se pudo evidenciar además que el personal que labora en el puerto de Manta es susceptible a manipulación externa con fines de colaboración en actividades ilícitas de narcotráfico. En consecuencia, se estableció la propuesta titulada "*T.O.R. Threat management based on risk assessment*". Concluyó sosteniendo que la amenaza de narcotráfico está latente a manera global, los terminales marítimos considerados como plataformas de conexión internacional deben hacer frente a dicha realidad y contar con un plan de acción que les permita administrar el riesgo determinado de manera eficaz, que a partir de medidas de protección tradicionales, los profesionales en protección estén obligados a mirar a un aliado que silenciosamente se ha desarrollado con el pasar de los años: La tecnología.

Por último, Pérez (2016) quien realizó un estudio titulado: “*Judicialización por casos de narcotráfico en procedimientos de interdicción marítima entre 2010 y 2014, con relación al principio de libertad*”. Se propuso como objetivo estudiar como objeto jurídico el principio de libertad en la judicialización de los casos de narcotráfico en el mar, objeto de interdicción marítima, con el ánimo de determinar si existe una sujeción a dicho principio que conlleva a la desnaturalización del procedimiento mediante la declaratoria inevitable de ilegalidad de la captura. Fue un estudio de enfoque cualitativo, tipo básica, nivel exploratorio y diseño narrativo. Utilizó como técnica de recolección de datos la documentación recabando 10 fuentes de información aleatorios de procesos penales adelantados por despachos adscritos a las Direcciones Seccionales de la Fiscalía de La Guajira, Magdalena, Atlántico, Bolívar, Córdoba y Antioquía. Los resultados establecen que los principales obstáculos en la judicialización de casos de narcotráfico en procedimientos de interdicción marítima se relacionan con: Falencias en la notificación y materialización oportuna de los derechos del capturado; fallas en la presentación del capturado ante la autoridad judicial y la realización de la audiencia de control de legalidad de captura por fuera del término de las 36 horas; la mora en la realización de las pruebas técnicas en Puerto a las sustancias halladas; los cuales en conjunto violan el principio de libertad y fuerza a la autoridad judicial a declarar ilegal el procedimiento. Concluyó estableciendo que, al verificarse la sujeción de la eficacia y validez de la interdicción marítima y la judicialización de los casos de narcotráfico, al principio de libertad, en virtud del cual, de no cumplirse con lo reglado al efecto, generará necesariamente la declaratoria de ilegalidad de la operación y la puesta en libertad de los tripulantes capturados en la motonave interdicta.

## **2.2. Marco legal**

En la lucha contra el tráfico ilícito de drogas, existen diversas organizaciones de carácter internacional y nacional quienes de manera independiente y en algunos casos de manera conjunta tienen como propósito el control y exterminio de dicho comercio ilegal, la cual se desarrolla por diferentes medios de transporte, principalmente el marítimo.

Las normas vinculantes relacionados con el tráfico ilícito de drogas son establecidas en el seno de organismos públicos internacionales y nacionales quienes a su vez elaboran marcos jurídicos que determinan los instrumentos normativos con el fin de promover la cooperación en la lucha contra dicho flagelo y otros delitos conexos.

Para poder entender dichas regulaciones, es importante dar a conocer los organismos inmersos en la lucha contra dicho problema social, los cuales son nombrados según el alcance internacional o nacional en la cual desarrollan mecanismos para luchar contra el tráfico ilícito de drogas.

### ***2.2.1. Organizaciones de alcance Internacional que luchan contra el tráfico ilícito de drogas***

Las organizaciones a nivel internacional quienes luchan contra el narcotráfico suelen desarrollarse bajo el marco legal del derecho público

internacional, por lo que, los instrumentos normativos y mecanismos que utilizan suelen tener un carácter bilateral y multilateral.

**Organización de las Naciones Unidas (ONU).** La Organización de las Naciones Unidas, conocida también como ONU, es un lugar donde las naciones del mundo se reúnen, discuten problemas sociales, económicos y políticos que aquejan a la humanidad dentro de un marco global.

En la actualidad, se encuentra conformado por 193 países, los que reciben el nombre de “Estados Miembros” siendo creado el 24 de octubre de 1945 y hasta la actualidad se ha preocupado por mantener la paz y velar por la seguridad a nivel internacional, fomentando lazos de relaciones de amistad entre los diferentes países a nivel mundial y creando una atmósfera de progreso social para mejorar la calidad de vida de la humanidad (ONU [Organización de las Naciones Unidas], 2020).

Los principales órganos de la ONU son: La Asamblea General, el Consejo de Seguridad, el Consejo Económico y Social, Consejo de Administración Fiduciaria, Corte Internacional de Justicia y la Secretaría. Una de las Oficinas que se encarga de la lucha contra el tráfico ilícito de drogas en la actualidad se encuentra anexada al órgano de la Asamblea General y recibe el nombre de UNODC.

**Comisión de Estupefacientes (CND).** Fue creada el 16 de febrero de 1946 y está compuesta por 53 Estados miembros quienes se encargan de legislar y elaborar políticas para dar asistencia al Consejo Económico y Social (ECOSOC). Asimismo, se encarga de asesorar a ECOSOC sobre todas las cuestiones que tiene que ver con la fiscalización de estupefacientes, sustancias sicotrópicas y precursoras (Armenta & Jelsma, 2020).

La Comisión representa una reunión, la cual se realiza en Viena y es donde se discute y toma decisiones sobre una amplia gama de aspectos relacionados con el control de drogas a nivel internacional, estableciéndose el programa de trabajo de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) y la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes (JIFE) (Tni [Instituto Transnacional], 2020).

En tal sentido, La Comisión de Estupefacientes, recibe el nombre de CND, y es un órgano de suma importancia dentro de la ONU, ya que son los llamados a establecer las políticas generales a los cuales otros órganos se encargan de complementar para establecer la lucha contra el tráfico ilícito de drogas a nivel internacional.

Bajo lo establecido la Comisión responde a ser el órgano principal de la ONU, cuya labor y función más importante recae en las recomendaciones de cuerpos jurídicos para que los Estados puedan aplicarlas de acuerdo al contexto específico social que caracteriza las afectaciones a causa del tráfico ilícito de drogas.

Cabe resaltar que el CND es una comisión política en la cual no existen expertos que deliberen sobre las mejores prácticas en temas relacionados con la lucha ante las drogas, ya que los que debaten suelen ser representantes de los Gobiernos y de los ministerios que componen los Estados, quienes suelen carecer de conocimientos especializados en asuntos relacionados con política de drogas (Armenta & Jelsma, 2020).

En ese sentido, desde una perspectiva global en materia de lucha contra las drogas se puede establecer que existen falencias que encaminan un mal proceder que desde un marco internacional la ONU debería preocuparse por contar con especialistas en un tema tan sensible para la sociedad y economía de los países.

***Junta de Fiscalización de Estupefacientes (JIFE).*** La Junta de Fiscalización de Estupefacientes (JIFE) es un órgano independiente y cuasi judicial constituida por expertos que fue establecido en el año de 1961, la cual se originó por la fusión del Comité Central Permanente de Estupefacientes, creado en virtud de la Convención Internacional del Opio de 1925, y el Órgano de Fiscalización de Estupefacientes, creado en el año de 1931 (INCB [Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes], 2020).

En la actualidad constituye un órgano formado por 13 miembros cuyas funciones comprenden la realización de informes que los Estados partes deben presentar de acuerdo con lo que establece la Convención Única sobre Estupefacientes.

JIFE posee facultades de supervisión respecto a los acuerdos establecidos en el Convenio mencionado, así como del ECOSOC, solicitando explicaciones a los Estados partes que la constituyen, planteando consultas y sugerencias con respecto al accionar y/o establecimiento de políticas con respecto a materias afines.

***Oficina de las Naciones Unidas contra las Drogas y el Delito (ONUODC).***

La Oficina contra la Droga y el Delito, conocido como UNODC por la denominación en inglés que representa las siglas, fue creado dentro del seno de la ONU y tiene como misión luchar contra las drogas y el crimen organizado, buscando la persuasión de los Gobiernos con el fin de que puedan adoptar leyes y tratados, prestando además asistencia técnica a los países en general (ONU, 2020).

UNODC es considerado como un líder mundial en la lucha contra las drogas ilícitas y la delincuencia a nivel internacional, siendo la responsable además que ejecutar el programa contra el terrorismo encomendado por la ONU.

Fue establecido en el año de 1997 y está integrada por 500 funcionarios a nivel mundial, teniendo en la actualidad 20 oficinas en más de 150 países. Según la Oficina de las Naciones Unidas en Viena (ONUODC, 2020) UNODC “en colaboración directa con gobiernos y organizaciones no gubernamentales, el personal de la UNODC sobre el terreno formula y ejecuta programas de fiscalización de drogas y prevención del delito adaptados a las necesidades particulares de los países” (párr. 3).

Ante lo expuesto, UNODC representa una organización que brinda estrategias para reducir y erradicar operaciones que tienen que ver con el tráfico ilícito de drogas, lo cual en cooperación con diferentes países quienes muestren una voluntad por dicha lucha, establecen diversos mecanismos de acuerdo a las particularidades de cada contexto social y criminal que caracteriza a cada país envuelto en problemas sociales de dicha índole.

Siendo más específicos con respecto a la labor que realiza UNODC, Ruda y Novak (2009) señala lo siguiente:

- Las actividades de investigación y análisis para incrementar el conocimiento y facilitar las decisiones políticas en materia de drogas ilícitas y delincuencia.

- La labor normativa que conlleve a la ratificación de tratados internacionales o elaboración de marcos nacionales sobre drogas ilícitas, delincuencia y terrorismo.

- Los proyectos de cooperación técnica destinados a mejorar la capacidad de los Estados miembros para combatir las drogas ilícitas.

**Organización Mundial de Aduanas (OMA).** Según Aduanas (2020) la Organización Mundial de Aduanas (OMA):

Es un organismo intergubernamental independiente cuya misión es incrementar la eficiencia de las administraciones de aduanas, contribuyendo al bienestar económico y a la protección social de sus Miembros, favoreciendo de esta forma un entorno aduanero honesto, transparente y previsible. Esto permite el desarrollo del comercio internacional lícito y lucha eficaz contra las actividades ilegales (párr. 1).

Bajo lo establecido por definición en cuanto la OMA, se puede comprender que existe un compromiso tácito de luchar contra el tráfico ilícito de drogas, ya que representa uno de los principales problemas a los cuales el marco jurídico que promueve se encarga de reducir y minimizar.

Por otra parte, en cuanto al establecimiento de políticas respecto a la lucha contra bienes ilícitos, OMA y UNODC han establecido el “Programa Global de Control de Contenedores”, con el objetivo de mejorar la gestión de riesgos, la seguridad de la cadena de suministro y la facilitación del comercio en puertos marítimos, fronteras terrestres y aeropuertos.

En el año 2020 dicho Programa ha podido responder de manera significativa incautando el mayor porcentaje de toneladas de droga de los últimos 10 años, lo cual representa una situación que define al programa como mensurable y eficiente en cuanto a los objetivos que ambas instituciones representan.

En el mencionado Programa se sabe que existen 5 organizaciones internacionales involucradas y 100 países de los cuales 18 pertenecientes a América Latina, entre los cuales destaca el Perú.

En ese sentido, se puede visualizar el compromiso que muchos países tienen en materia de garantizar el bienestar financiero y la protección social, obteniendo un intercambio comercial con productos lícitos y acordes con las garantías que se ofrecen para la salud humana y entorno social.

**Organización Marítima Mundial (OMI).** La Organización Marítima Mundial es un organismo especializado de las Naciones Unidas, responsable de la seguridad y la protección de la navegación, además de la prevención de la contaminación del mar ocasionado por el transporte marítimo dedicado al comercio (OMI, 2020).

Al ser una Organización la cual tiene responsabilidad sobre el transporte marítimo a nivel internacional, y siendo conocedores de la vulnerabilidad que los puertos, instalaciones portuarias y buques representan para la amenaza del tráfico ilícito de drogas, se han provisto una serie de instrumentos normativos de carácter internacional los cuales buscan mitigar acciones criminales como las que caracteriza el tráfico ilícito de drogas, adoptando planes y mecanismos diversos.

OMI (2020) añade además que:

La OMI trabaja estrechamente con otras Organizaciones internacionales, tales como la Organización Mundial de Aduana (OMA) y la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), sobre cuestiones relacionadas con el contrabando de drogas a bordo de los buques (párr. 16).

Bajo lo expuesto, se puede observar que dentro del ámbito marítimo también existe una preocupación por dicho fenómeno, pero que necesita de otras instancias para poder combatirse de manera estratégica, y ante dicho objetivo, la OMI busca unir esfuerzos con otros Organismos dentro del marco internacional, lo cual enlaza una problemática en donde la preocupación abarca a diversos sectores vinculados con el comercio marítimo.

### Figura 1

Organizaciones de alcance internacional quienes luchan contra el tráfico ilícito de drogas



Nota. Las organizaciones internacionales de lucha contra el tráfico ilícito de drogas buscan establecer marcos jurídicos y programas para que los diversos Estados que forman parte o estén asociados a las mismas busquen combatir el tráfico ilícito de drogas dentro de las jurisdicciones propias.

**Organización de los Estados Americanos (OEA).** La Organización de los Estados Americanos (OEA) representa al organismo regional más antiguo del mundo, la cual fue creada en el año de 1948 en Colombia, cuya misión recae sobre mantener un orden de paz, justicia, fomentar la solidaridad, robustecer la soberanía e integridad territorial, todo lo mencionado en virtud de los Estados que lo conforman (OAS [Organización de Estados Americanos], 2020).

En la actualidad la OEA reúne a 35 Estados independientes de las Américas y representa el principal foro gubernamental político, jurídico y social del Hemisferio. Por otra parte, la Organización ha establecido el rango de observadores a países de otros hemisferios, quienes forman parte de las actividades que emanan del órgano central.

Así también, la OEA persigue propósitos basados en pilares que buscan relaciones humanas bajo principios de democracia, derechos humanos, la seguridad y el desarrollo, lo cual se concreta a través de la aplicación de acuerdos conjuntos entre los países que la integran.

Estructuralmente la Organización se encuentra conformado por la Asamblea General, la Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores, los Consejos, El Comité Jurídico Interamericano, la Comisión Interamericana de Derechos Humanos, la Secretaría General, las Conferencias Especializadas y los Organismos Especializados (CP [Consejo Permanente], 2015).

Dentro de los Organismos Especializados, resalta la Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas (CICAD), lo cual tal como su nombre lo plasma corresponde a un ente con capacidad de lucha contra las drogas de manera regional.

#### **Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas (CICAD).**

La Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas, denominado también CICAD:

Es el órgano consultivo y asesor de la OEA sobre el tema de drogas. Sirve como un foro para que los Estados Miembros de la OEA discutan y encuentren soluciones al problema de las drogas, y brinda asistencia técnica para aumentar su capacidad para contrarrestar dicho problema” (CICAD [Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas], 2020, párr. 1).

Bajo lo establecido se puede considerar que CICAD representa uno de las Organizaciones más importantes en materia de lucha contra las drogas en la región, por lo que dentro de las laboras que realiza encamina a tomar acciones estratégicamente sectorizando y analizando las problemáticas comunes que coexisten en los Países miembros que la conforman.

CICAD fue establecido en el año de 1986, y posee un carácter permanente que, de conformidad con los Estatus de origen, celebra anualmente dos períodos ordinarios de sesiones y puede ser convocada de manera extraordinaria a solicitud de los Estados que lo conforman (Ruda y Novak, 2009).

Una de las propuestas emitidas por CICAD tiene que ver con la Estrategia Hemisférica sobre Drogas de la OEA, la cual fue implantado en el año de 2010 para abordar el problema a nivel internacional de las drogas como un fenómeno de carácter multidisciplinario, multicontextual e integral.

Por otra parte, una de las guías que CICAD toma en consideración para realizar labores es el Plan de Acción Hemisferio sobre Drogas 2016-2020, el cual sirve de guía para la Implementación de la Estrategia en la cual se establecen los parámetros y directivas sobre los cuales se tomara acción para luchar contra las drogas vinculando una perspectiva transversal sobre los derechos humanos, género y desarrollo (CIDAD, 2020).

CICAD ayuda al fortalecimiento de las políticas en la lucha contra las drogas a los Estados Miembros que la conforman, establecimiento programas y grupos de trabajo, los cuales poseen recomendaciones de UNODC, JIFE, así como de la

Organización Panamericana de la Salud (OPS), la Comunidad del Caribe (CARICOM), el Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías (EMCDDA) y el Sistema de Seguridad Regional (SRS).

**Figura 2**

*Organización de los Estados Americanos*



Nota. La Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas (CICAD) forma parte de la OEA, organización internacional panamericanista de ámbito regional y continental creada el 30 de abril de 1948 con el objetivo de ser un foro político para la toma de decisiones, el diálogo multilateral y la integración de América.

### ***2.2.2. Instrumentos normativos emitidas por las organizaciones de alcance internacional contra el tráfico ilícito de drogas***

Los principales instrumentos normativos emitidos por las organizaciones de alcance internacional que luchan contra el tráfico ilícito de drogas son los siguientes:

<b>Organización</b>	<b>Instrumento</b>
ONU	<p><b>Convención Única de 1961 sobre Estupefacientes, enmendada por el protocolo de 1972</b></p> <p>Tiene como objetivo vincular que los Estados Miembros que los conforman adopten medidas legislativas y administrativas necesarias para limitar la producción, fabricación, exportación, distribución, comercio, uso y</p>

	<p>posesión de estupefacientes para fines médicos y científicos. Ante ello, se adopta la postura de erradicar los cultivos de hojas de coca, cannabis y adormidera.</p>
ONU	<p><b>Convenio sobre Sustancias Psicotrópicas de 1971</b>          Constituye un instrumento normativo del cual forman parte alrededor de 180 países, y busca que los Estados que la conforman se comprometan a realizar acciones preventivas y represivas contra el tráfico ilícito de sustancias psicotrópicas contenidas en las listas anexas a dicho tratado. Con respecto a la lista I del Anexo señalado, se establece una prohibición de todas las sustancias excepto para fines científicos y médicos, mientras que para los de las listas II, III y IV se establece criterios para regular y fiscalizar la producción y comercialización de las mismas.</p>
ONU	<p><b>Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas de 1988</b>          Conformado también por alrededor de 180 países, para buscar promover la cooperación entre sí para hacer frente al tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas. Se promueve la tipificación como delitos la producción, distribución y comercialización de la amapola, hoja de coca, cannabis y cualquier otro estupefaciente. Se formulan actividades para la cooperación entre las partes en materia de control aéreo, marítimo y en fronteras terrestres, así como con respecto a asuntos de fiscalización, cooperación judicial, inteligencia e intercambio de información.</p>
ONU	<p><b>Convención Internacional para la represión del financiamiento del terrorismo</b>          Tiene como objetivo identificar, congelar y confiscar los fondos asignados a actividades terroristas. Fue establecido en el año de 1999 y para asuntos de narcotráfico resulta importante debido a que muchas de las organizaciones terroristas se encuentran coludidas con cárteles del narcotráfico.</p>
ONU	<p><b>Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional</b>          Fue adoptado en el año 2000 y tiene como objetivo el análisis, la penalización y blanqueamiento de dinero proveniente de los delitos del narcotráfico. En ese marco, establece disposiciones orientadas a la prevención, investigación, y enjuiciamiento de las personas que intencionalmente conviertan o transfieran bienes a sabiendas que son producto de dicho negocio ilícito.</p>
ONU	<p><b>Convención de las Naciones Unidas contra la corrupción</b>          Es un tratado internacional adoptado en el año 2003 con el objetivo de promover y fortalecer medidas para prevenir y</p>

	<p>combatir de manera eficaz y eficiente la corrupción. Se plantean normas relativas al blanqueo de dinero, secreto bancario e inteligencia financiera, los cuales corresponden a tres estrategias claves para la lucha contra el narcotráfico.</p>
OMI	<p><b>Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar</b></p> <p>Constituye uno de los pilares fundamentales dentro del transporte marítimo y fue adoptado el 1 de noviembre de 1974 entrando en vigor el 25 de mayo de 1980.</p> <p>El objetivo del Convenio es establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y utilización de los buques compatibles con la seguridad, así como proveer mecanismos para la protección de los buques e instalaciones portuarias frente a actos criminales entre los que resalta el narcotráfico como una de las principales amenazas.</p> <p>El capítulo XI-2, denominado “Medidas especiales para incrementar la protección marítima” consagra la aplicación del Código internacional para la protección de buques e instalaciones portuarias, en la cual se consignan orientaciones obligatorias y en forma de recomendación para crear un sistema de alerta y respuesta frente a cualquier acto criminal que pueda afectar el desarrollo normal del transporte marítimo.</p>
OMI	<p><b>Código internacional para la protección de buques e instalaciones portuarias</b></p> <p>Es un instrumento normativo que se desliga del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS, conocido también como Código PBIP.</p> <p>Establece medidas para establecer un marco de cooperación entre los armadores, autoridades marítimas e instalaciones portuarias para poder establecer planes y evaluaciones de protección según el área de injerencia con el fin de propiciar actividades que buscan mitigar y eliminar amenazas que puedan afectar al transporte marítimo.</p> <p>El Código PBIP se ha dividido en dos secciones, la Parte A y Parte B. La Parte A responde a un conjunto de medidas obligatorias sobre protección marítima y portuaria que los gobiernos contratantes del Convenio SOLAS, autoridades portuarias y compañías navieras deben tomar en cuenta para cumplir con el Código. Así también la Parte B la cual facilita un conjunto de directrices de carácter recomendatorio sobre cómo cumplir las prescripciones y obligaciones especificadas en las disposiciones de la Parte A.</p> <p>El presente instrumento normativo entró en vigor el 1 de julio de 2004 al igual que el capítulo XI-2.</p>
OMI	<p><b>Repertorio de recomendaciones prácticas de la OMI/OIT sobre protección en los puertos</b></p> <p>Establecido en el año 2003 por un grupo de trabajo mixto OMI/OIT, la cual contó con gobiernos, empleadores y</p>

	<p>trabajadores, así como de organizaciones interesadas en la materia.</p> <p>Las recomendaciones se encuentran destinadas a los responsables de la protección portuaria, en la cual se identifican tareas que deben realizar las figuras operativas con responsabilidad dentro del área mencionada.</p> <p>Con respecto a asuntos relacionados con el tráfico de drogas, dicho instrumento enmarca labores de carácter internacional sobre protección marítima realizada por OMI, ya que busca definir puntos débiles en la protección portuaria y determinar tareas y medidas de protección encaminadas a prevenir, detectar y dar respuesta a actos ilícitos contra los puertos utilizados en el tráfico marítimo internacional.</p> <p>Con las recomendaciones que se establecen, se buscó establecer una base para eventuales acciones encaminadas a la protección de las operaciones marítimas en el área de competencia de los puertos, la cual integra zona terrestre y zona acuática.</p>
OMI	<p><b>Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional</b></p> <p>La resolución MSC.228(82) fue adoptada el 7 de diciembre de 2006 y tomando en cuenta lo establecido en el Convenio SOLAS, las medidas adoptadas por Naciones Unidas como una respuesta al tráfico ilícito de drogas en un marco internacional, regional y subregional a través de Organismos tales como JIFE, UNODC, UNICRI, INTERPOL y OMA establecen orientaciones a tomarse en cuenta por todos los Estados miembros que forman parte de la OMI para prevenir el contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional.</p>
OMI	<p><b>Directrices revisadas para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional – Resolución FAL 9(34)</b></p> <p>Corresponde a un instrumento revisado de la resolución MSC.228(82) el cual fue adoptado el 30 de marzo de 2007. Se establecen orientaciones acordes con la prevención del tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas, así como el control del transporte de precursores y de productos químicos.</p> <p>Dentro del ámbito marítimo corresponden a las orientaciones más importante en materia de lucha contra el narcotráfico marítimo, la cual se desarrolla en los buques e instalaciones portuarias.</p> <p>Se establecen dentro de la misma procedimientos de las autoridades competentes, aspectos que tiene que ver sobre</p>

	la posibilidad de embarque ilícito en los buques, funciones de las compañías en lo que respecta a la protección integral del buque, medidas y procedimientos para la protección integral del buque, detección de drogas ocultas, ocultamiento de drogas a bordo e indicios reveladores, medidas que procede adoptar cuando se encuentran drogas, y se provee además las sustancias medicinales permitidas a bordo.
(Ruda & Novak, 2009; OMI [Organización Marítima Internacional], 2020a; OMI, 2020b; OMI & OIT [Organización Internacional del Trabajo], 2003)	

Con respecto a los tratados suscritos por Perú en materia de asuntos que se vinculan con el tráfico ilícito de drogas se tiene:

- La Convención Única de 1961, sobre Estupefacientes, enmendada por el Protocolo de 1972.

- El Convenio sobre Sustancias Sicotrópicas de 1971.

- La Convención de las Naciones Unidas sobre el Tráfico ilícito de estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas de 1988.

- La Convención Internacional para la represión del financiamiento del terrorismo.

- La Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional.

- La Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción.

- El Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar.

- El Código internacional para la protección de buques e instalaciones portuarias (García et. al., 2011).

### **2.2.3. Organizaciones de alcance nacional que luchan contra el tráfico ilícito de drogas**

**Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas (DEVIDA).** La Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas (DEVIDA) es un organismo nacional adscrito al sector de la Presidencia del Consejo de Ministros, y es el máximo responsable de diseñar y conducir la Estrategia Nacional de Lucha contra las Drogas.

Según el Decreto Supremo N° 047-2014-PCM, denominado “Reglamento de Organización y Funciones (ROF) de la Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas – DEVIDA” establece como funciones:

- Diseñar la Política Nacional de carácter Multisectorial de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Drogas y el Consumo de Drogas.

- Elaborar programas que conforman la Estrategia Nacional de Lucha contra las Drogas, en coordinación con las demás entidades del Estado designadas en la implementación de dichas estrategias.

- Coordinar el proceso de diseño, elaboración y evaluación de los planes operativos anuales de los programas antes mencionados.

- Dirigir y coordinar el proceso de monitoreo de los Planes Operativos anuales.

- Conducir el proceso de evaluación de los resultados de los Planes Operativos anuales y su incidencia en la implementación de los Programas que conforman la Estrategia Nacional de Lucha Contra las Drogas.

-Apoyar el desarrollo de capacidades en los Gobiernos Regionales y Locales para la Lucha Contra las Drogas (Presidencia del Consejo de Ministros, 2020).

DEVIDA suele coordinar con los diferentes Ministerios que se encuentran por debajo jerárquicamente de la Presidencia del Consejo de Ministros, con los cuales busca entrelazar acciones y programas para establecer un contexto efectivo de trabajo en la lucha contra el tráfico ilícito de Drogas.

Asimismo, tiene facultades para pactar acuerdos o solicitar información con Órganos consultivos, los cuales estén vinculados en problemáticas que se desprenden de las funciones que ejerce, y que son vinculantes en cuanto la misión que tiene con el Estado, la Sociedad Civil y la comunidad internacional.

**Dirección Antidrogas de la Policía Nacional del Perú (DIRANDRO).** Es un órgano especializado de carácter técnico y sistémico, normativo y operativo responsable de realizar actividades vinculantes antidrogas de alta envergadura y complejidad en los campos de la prevención, inteligencia, investigación, teniendo competencia dentro de todo el territorio nacional (Sistema Antidrogas Policial, 2020).

Dicho órgano tiene la facultad de poder coordinar y contar con la cooperación de organizaciones extranjeras similares en el ámbito de las competencias funcionales otorgadas. Asimismo, DIRANDRO depende de la Dirección Nacional de Investigación Criminal (DININCRI).

DIRANDRO tiene como una de las principales funciones:

Planear y ejecutar operaciones policiales a nivel nacional, de interdicción terrestre, aéreas, marítimas, lacustres y fluviales, con la finalidad de prevenir, combatir, investigar y denunciar el tráfico ilícito de drogas e insumos químicos y productos fiscalizados; así como, el desvío de sustancias químicas y demás delitos conexos (El Peruano, 2017, p. 46).

Para dar cumplimiento con las funciones encomendadas, DIRANDRO se encuentra organizada estructuralmente de la siguiente manera:

- División de Investigación del Tráfico Ilícito de Drogas.
- División de Investigaciones Especiales.
- División Portuaria Antidrogas.
- División de Prevención contra el Tráfico ilícito de Drogas.
- División de Investigación contra el desvío de Insumos Químicos.
- División de Inteligencia Antidrogas.
- Divisiones de Maniobras contra el Tráfico Ilícito de Drogas.

Para el ámbito marítimo destaca la División Portuaria Antidrogas, conocido también como DIVIPORT, que representa a una unidad técnico, operativo y especializada responsable de prevenir y combatir el tráfico ilícito de drogas en modalidades diversas que acontecen en zonas portuarias, marítimas y fluviales.

Según El Peruano (2017), DIVIPORT tiene las siguientes funciones:

-Prevenir, combatir, investigar y denunciar bajo la conducción jurídica del fiscal, a las personas naturales, jurídicas y organizaciones criminales dedicadas al

tráfico ilícito de drogas y delitos conexos en el ámbito portuario, marítimo, fluvial, lacustre y aeropuerto, a nivel nacional.

- Actividades administrativas con respecto a las acciones de interdicción, en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas, en el ámbito de competencia.

- Decomisar drogas e insumos químicos; así como incautar bienes, muebles, inmuebles, vehículos y dinero producto del tráfico ilícito de drogas.

- Realizar operaciones policiales de prevención del tráfico ilícito de drogas en las instalaciones de los puertos y aeropuertos, mediante la cobertura de la seguridad de ingreso, permanencia y salida de personas, vehículos y carga.

- Coordinar con la autoridad portuaria nacional (APN), con las empresas concesionaras administradoras de puertos y aeropuertos, Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT), Servicios Postales del Perú, empresas de operadores logísticos de exportación marítima y otras, para el cumplimiento de las funciones asignadas en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas.

- Ejecutar las operaciones policiales de control antidrogas en personas, carga marítima, carga aérea y en Servicios Postales del Perú, pudiendo emplear canes antidrogas y herramientas tecnológicas.

- Informar y emitir opiniones técnicas sobre asuntos de competencia.

- Asesorar al Director Antidrogas en asuntos de competencia, etc.

Tal y como se indica, DIVIPORT en asuntos relacionados con el narcotráfico marítimo posee competencias integradoras, y responde a ser uno de los órganos más importantes dentro del desarrollo de dicho tipo de actividades ilícitas que suelen realizarse en zonas portuarias y marítimas.

En tal sentido, bajo las funciones encomendadas, DIVIPORT es el principal enemigo del narcotráfico marítimo que se desarrolla en los puertos peruanos, por lo que, las actividades que realizan deben caracterizarse por poseer políticas de investigación criminal en aras de luchas contra los cárteles y mafias quienes son los responsables del negocio ilícito en el Perú.

**Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT).** Es un órgano técnico y especializado adscrito al Ministerio de Economía y Finanzas, la cual cuenta con personería jurídica de derecho público, con patrimonio propio y que goza de autonomía funcional, económica, técnica, presupuestal y administrativa (Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria "[SUNAT], 2020).

Dicha organización tiene como funciones:

- Expedir normas en materia aduanera.
- Ejercer en calidad de administración tributaria las facultades de fiscalizar, recaudar, sancionar, resolver asuntos contenciosos y no contenciosos.
- Desarrollar y administrar los sistemas de análisis y fiscalización de los valores declarados por los usuarios del servicio aduanero, etc. (SUNAT, 2001).

Las actividades que realiza aduanas tienen que ver con que se garanticen que los productos y/o mercancías que se ingresan o salen del país cuenten con las garantías de ley que permita en beneficio de la sociedad consumidora, dentro de las cuales se restringe oficialmente el transporte de drogas u otros estupefacientes prohibidos a nivel internacional.

Según Quevedo (2018) el control aduanero permite proteger al país de delitos internacionales como de terrorismo, narcotráfico, tráfico ilícito de medicamentos, productos adulterados, etc. Impidiendo que ingresen productos que puedan afectar a la sociedad.

En tal sentido, bajo lo mencionado, cuando se refiere a la lucha contra el tráfico ilícito de drogas, SUNAT representa a uno de los órganos nacionales de gran responsabilidad frente a la fiscalización de cargas contaminadas con drogas y otros elementos ilícitos contemplados por regulaciones nacionales e internacionales.

**Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI).** Según el Decreto Legislativo N° 1147, publicado el 11 de diciembre de 2012 DICAPI representa ser la Autoridad Marítima Nacional cuyas funciones son:

-Velar por la seguridad y protección de la vida humana en el medio acuático, de acuerdo con la normativa nacional e internacional.

-Prevenir y combatir la contaminación marítima ocasionado por las actividades que realizan las diferentes embarcaciones dentro de la jurisdicción marítima nacional.

-Reprimir las actividades ilícitas en el medio acuático, ejerciendo la Policía Marítima, Fluvial y Lacustre, de acuerdo con la normativa nacional e internacional, los cuales han sido ratificados por el Perú.

-Normas y certificar naves.

-Sancionar infracciones que se cometan dentro del ámbito de competencia (Superintendencia Nacional de Bienes Estatales, 2012).

Ante lo expuesto, al conocerse que el tráfico ilícito de drogas tiene como zonas centrales de operaciones la vía marítima, DICAPI contribuye con realizar labores que promuevan la disminución y erradicación de los diferentes estupefacientes ilícitos que suelen ser trasladados vía marítima por bandas y/u organizaciones criminales.

Por otra parte, es importante mencionar que DICAPI, es subvencionado económicamente para fortalecer el control antidrogas tanto en ríos como en puertos, siendo uno de los aportantes DEVIDA, que en materia de tráfico ilícito de Drogas representa al ente de mayor jerarquía dentro del ámbito nacional.

DICAPI es un órgano técnico y especializado que forma parte del Ministerio de Defensa, lo que, en consecuencia, establece una consideración de rango menor al establecido para DEVIDA, ya que suelen responder a la Presidencia de Consejo de Ministros de manera directa.

**Autoridad Portuaria Nacional (APN).** Creado el 1 de marzo mediante la Ley N° 27943 titulada “Ley del Sistema Portuario Nacional”, cuya finalidad es promover el desarrollo y la competitividad de las actividades portuarias en las instalaciones portuarias, facilitando el transporte multimodal en los puertos nacionales (APN [Autoridad Portuaria Nacional], 2020).

Como parte de los lineamientos que establece APN para ser cumplidas por las instalaciones portuarias con respecto a las evaluaciones de protección y planes

de protección de la instalación portuaria, se considera al narcotráfico como una de las amenazas potenciales dentro de dichas zonas geográficas.

Incluyendo el tráfico ilícito de drogas dentro de los puertos, APN a través de la RAD N° 044-2017-APN/DIR, titulado “Norma técnica sobre protección portuaria” establece como amenazas a las siguientes:

- Daño o destrucción de la instalación a través de explosivos, incendios, sabotaje o vandalismo.

- Daño económico a la instalación portuaria o a buques por huelga o paro.

- Secuestro o captura de un buque o de personas a bordo.

- Forzamiento de la carga, equipos esenciales o sistemas del buque, almacenes o infraestructura portuaria (equipos móviles o fijos).

- Acceso o uso no autorizado, incluyendo la presencia de polizones.

- Contrabando de armas o equipo, incluyendo armas de destrucción masivas.

- Uso del buque para transportar terroristas.

- Uso de los buques e instalaciones portuarias para el tráfico ilícito de drogas.

- Uso del buque como arma o como un medio para causar daño o destrucción.

- Bloqueo de accesos al puerto.

- Ataques nucleares, biológicos y químicos.

- Utilización no autorizada de sistemas tales como sistemas informáticos.

- Destrucción de estructuras adyacentes a las instalaciones.

- Huelgas y paralizaciones.

- Ciberataque y otros (APN, 2017).

Ante ello, APN también forma parte de una institución de suma importancia en la lucha contra el narcotráfico marítimo, ya que pone atención sobre las medidas que se desarrollan en el interfaz buque-puerto a nivel nacional, la cual es un área por donde se producen los traslados de drogas del Perú hacia el exterior.

Sin embargo, ante las amenazas consideradas, se puede determinar que las complejidades de las medidas se vuelven cada vez más dificultosas, debido a que no solo el narcotráfico representa uno de las principales actividades que atentan contra el movimiento normal de carga, sino que existen otras que establecen una configuración de mayor preocupación.

### Figura 3

*Organizaciones de alcance nacional que luchan contra el tráfico ilícito de drogas*



*Nota.* DEVIDA es el organismo de mayor jerarquía en el Perú de luchar contra el tráfico ilícito de drogas.

Ante dicha problemática, es que siempre los planes y programas vinculadas a la lucha contra las drogas dentro del ámbito marítimo tiene la particularidad de realizarse con la opinión y posición de diversos organismos ya sea nacionales como internacionales.

## **2.3 Marco teórico**

Se presentan a continuación consideraciones teóricas los cuales representan una idea base para poder entender el problema de investigación, en la cual se desarrollan conceptos y definiciones asociados a la línea de investigación con los cuales se establecerán teorizaciones, discusiones y conclusiones con rigor científico.

### **2.3.1 *Narcotráfico marítimo***

Para comprender lo que significa el narcotráfico marítimo, es importante conocer la definición que se establece sobre el tráfico ilícito de drogas (TID), ya que la definición referida abarca actividades generales vinculadas a la producción y comercialización ilegal de drogas.

Según la Organización de las Naciones Unidas (ONU, 2020) establece que el tráfico ilícito de drogas se refiere al comercio mundial vinculado al proceso de cultivo, fabricación, distribución, así como la venta de sustancias tóxicas que causa un daño sumamente perjudicial para el organismo del ser humano, por lo que se prohíbe su consumo y se establecen leyes para la lucha del mismo.

Según Ruda y Novak (2009) define el TID como toda actividad ilícita el cual conlleva a realizar actos de fabricación, comercialización o distribución, siendo de esta manera un medio que facilite el consumo de manera ilegal de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicopática, que afecte al individuo causando

depresión, disturbios en la personalidad, cambios en las percepciones sensoriales, generando la necesidad del consumo continuo.

De lo señalado por los autores, se puede comprender por TID a la actividad comercial ilegal de toda sustancia tóxica que sea potencialmente dañina para la salud, el cual principalmente se genera inicialmente con el cultivo, seguido de la fabricación, finaliza con la distribución y la venta de la misma.

En ese sentido, el TID provee sustancias naturales o sintéticas los cuales afectan de diversas formas al organismo del ser humano, lo cual perjudica al que lo consume, generando daños altamente perjudiciales afectando el cuerpo y el accionar de la persona que lo consume, siendo uno de estos motivos por lo que es prohibido a nivel mundial.

**Figura 4**  
*Tráfico ilícito de drogas*



*Nota.* Incautación de la droga que estuvo siendo distribuida en gran cantidad a diferentes destinos del país y del mundo por parte de la policía (<https://polemos.pe/el-camino-correcto-politicas-publicas-contra-el-trafico-ilicito-de-drogas-en-el-peru/>)

Para muchos autores el TID o narcotráfico refiere a la misma definición, ya que concuerdan con las apreciaciones de establecer que se corresponde a una

serie de actividades vinculadas al cultivo, producción, distribución y venta de grandes cantidades tóxicas de manera ilegal, lo cual suele ser realizada por organizaciones ilícitas denominadas carteles (Definición, 2020).

Además, es importante mencionar que todo acto vinculado al TID está altamente prohibido, lo cual genera una pena privativa de la libertad de las personas que estén de alguna u otra manera relacionada con el mismo de acuerdo a cada legislación y sus leyes que la gobiernen.

Cuando a narcotráfico marítimo se refiere, bajo lo establecido, se puede considerar a una actividad más ligada a la distribución, la cual suele realizarse por vía marítima a través de diversos tipos de embarcaciones según las necesidades de las organizaciones criminales para lograr objetivos propios.

Según Insight Crime (2015) narcotráfico marítimo es la actividad del traslado de drogas, principalmente cocaína, realizada a través de diversas embarcaciones tomando como medio propiamente intrínseco al mar, en los cuales la corrupción de agentes de fronteras marítimas y portuarios resultan ser el recurso facilitador de dicha actividad ilegal.

Diversos modos de trasladar droga marítima se han identificado, sin embargo, dichas estrategias criminales vienen siendo cada vez más creativas, lo cual establece un panorama de mayor complejidad para que las autoridades con competencias en las mismas puedan luchar contra su propagación y/o erradicación.

Según el Centro Internacional Marítimo de Análisis contra el Narcotráfico (2020) las modalidades del narcotráfico marítimo suelen ser dinámicas y dentro de las mismas se observan las siguientes:

- Embarcaciones de carga.
- Embarcación de pesca artesanal.
- Embarcación de pesca industrial.
- Embarcación de recreo.
- Embarcación tipo “go-fast”.
- Lanchas de bajo perfil (LPV).
- Sumergibles autopropulsados (SPSS).
- Sumergibles o submarinos (SPFS).
- Torpedo.
- Parásito.
- Radio boya.
- Contenedores.
- Caleta.
- Droga a la deriva.
- Bombardeo.

Añadido a las modalidades establecidas, existen también formas más ingeniosas que tienen que ver con los buques mercantes, ya que últimamente se han podido encontrar droga en el compartimiento de las anclas, tomas de mar, tanques de combustibles, propulsor, cabinas, sala de máquinas, cascos e inclusive dentro de la misma carga, etc. (Cantillo, 2020).

**Figura 5**

*Modalidades del transporte marítimo para el traslado de droga*



*Nota.* El ingenio de las organizaciones narcotraficantes no tiene límites en lo que se refiere a la optimización de ganancias; el medio marino, es por donde se transporta la mayor cantidad de droga (<http://www.cicad.oas.org/>)

### **2.3.2 Origen del TID**

Es fundamental establecer un conocimiento idóneo en relación a la manera de cómo se desarrolló el génesis del tráfico ilícito de drogas, surgiendo una situación trascendental que impacto de manera negativa en la sociedad y el mundo entero, marcando de esta manera un cambio radical en la historia.

Antiguamente se hace referencia al opio, el cual fue utilizado en el neolítico y mesolítico, cuya evidencia de uso se encuentra escrito en tablillas sumerias de hace 3.000 años A.C., observándose además cabezas de dicha planta en los cilindros babilónicos más antiguos, así como en las imágenes de la cultura cretense-micénica, además de jeroglíficos egipcios en el que recomendaban como analgésico y calmante (Peralta, 2014).

**Figura 6**

*El opio la primera droga en el mundo*



*Nota.* Cultivos del opio.

(<https://informacionsobredrogas.com/sensaciones-del-opio/>)

De lo señalado por el autor se establece que el uso de sustancias ilícitas se remonta desde los años 3.000 A.C. en el cual la planta del opio se utilizaba como analgésico y surgió el consumo de dicha droga que hoy en día está prohibida a nivel mundial, y que a través del tiempo ha afectado sustancialmente el organismo de los consumidores acusando daños nocivos, de manera que el tráfico ilícito de estas sustancias afecta el estado gubernamental del país que lo produce y consume.

Por otra parte, es importante resaltar lo manifestado por ONU (2019) el cual manifiesta un acontecimiento importante de destacar que se presentó a inicios del

siglo XIX, en donde la comercialización de la droga era libre y generó la llamada epidemia China del opio, esto conllevó a presentar decenas de millones de chinos convirtiéndose consumidores adictos a dicha droga.

**Figura 7**

*Consumidores adictos al opio en un fumadero de China*



*Nota.* Personas afectadas por el consumo del opio, adictas a dicha droga la cual causó un daño que perjudicó su organismo y los volvió adictos.

(<https://www.elmundo.es/la-aventura-de-la-historia/>)

La hoja de coca se originó en el continente sudamericano, cultivada en los andes de Bolivia, Colombia, Ecuador, Chile, Argentina y Perú, así como la cocaína, que fue sintetizada por primera vez en Alemania en el año de 1860, las cuales fueron exportadas a nivel mundial y surgieron personas que se convirtieron en personas adictas a dichas drogas, por lo que excedían en su uso y consumo (López, 2018).

En ese orden de ideas, se puede comprender que la epidemia China fue un hecho histórico trascendental que marco un cambio en la restricción del uso de la droga del opio, la cual generó intereses políticos y económicos, así como la determinación de un aumento en la producción y consumo de la hoja de coca y la cocaína.

Bajo la situación establecida, las drogas ilegales generaron un gran movimiento económico en el país que lo cultivaba, lo cual generó monopolios que desataron el enfrentamiento de Estados respecto a la obtención y cultivo de la misma, lo que trajo como consecuencia un sistema de fiscalización para controlarlo, adoptándose en 1961 la Convención Única sobre Estupefacientes, aquel que marcó un hito en la historia de la lucha contra las drogas.

Por otra parte, dentro del ámbito nacional peruano, existen evidencias de que el tráfico ilícito de droga se dio origen en la década de 1940, surgiendo de este modo en los primeros embarques del puerto del Callao, en el cual se encontraron cocaína, lo cual afectó el comercio nacional, perjudicando sustancialmente las actividades de las personas, empresas, de la sociedad, así como del gobierno en sí (Espinosa et. al., 2018).

### **2.3.3 Repercusiones del TID**

El tráfico ilícito de drogas representa para el ámbito social, político, económico, ambiental, así como para conexiones con otros delitos; una amenaza a la seguridad, puesto que afecta el sistema del estado de los países, es por ello que detallaremos las consecuencias e impactos que se da en cada aspecto que está vinculado al TID.

Según Ruda y Novak (2009) las repercusiones del TID son las siguientes:

#### **Repercusiones dentro del ámbito social**

-Perjudica gravemente a la salud: El consumo de drogas tiende a dañar gravemente el organismo humano generando lesiones graves en el deterioro físico y psicológico afectando explícitamente la salud de las personas que lo

consumen, los efectos negativos que genera algunas de estas drogas como la cocaína, heroína, marihuana y el LSD; son los siguientes:

- ) Euforia
- ) Excitación
- ) Ansiedad
- ) Dependencia psicológica
- ) Depresión de la respiración
- ) Alteración de las funciones del corazón
- ) Abortos espontáneos (en madres gestantes)
- ) Problemas físicos y alteraciones cromosómicas y genéticas
- ) Destrucción del pensamiento abstracto
- ) Percepción de la realidad y de la conciencia del ser humano

-Incremento en los niveles de violencia: El motivo de por el cual se genera este aspecto es por tres razones fundamentales; la primera está vinculada al mismo tráfico ilícito de drogas por lo que genera una red delincencial, en consecuencia del enriquecimiento ilícito del grupo de personas que las comercializan, provocando de esta manera asesinatos, extorsión, amenazas entre otros aspectos que están relacionados al mismo; la segunda razón se debe a que el TID incrementa la violencia en los adictos que lo consumen causando robos entre otros delitos; y por último el consumo excesivo e indebido de dicha droga, genera en la persona pérdida de conciencia lo cual genera que cometa delitos y ataque con mayor ferocidad que un delincuente común inclusive dentro de su entorno social y familiar.

-Otros efectos sociales: Además pueden surgir una cultura de miedo y de inseguridad, la ola de ejecuciones selectivas, la distorsión de los valores, afecta el desarrollo de la sociedad, así como el comercio sexual y la explotación de niños.

### **Repercusiones dentro del ámbito político**

-Atenta contra el estado de derecho y la democracia: Por lo que el TID busca corroer todas las instituciones de Estado y de la sociedad, desprestigiándolos dando acceso a su accionar, facilitando que se genere el flujo de distribución y comercialización, por lo que tratan de todas las formas de oponerse a la organización social (sociedad) de modo que si afecta dicho proceso llegan incluso al asesinato de los líderes de dichas organizaciones.

-Debilita la soberanía del Estado: Puede generar una situación de vulnerabilidad afectando su autonomía; en muchos casos es violentado en los espacios bajo soberanía en el ámbito terrestre, marítimo y aéreo, por lo que puede generar una infiltración que se denomina “narco estado”, lo que genera un peligro para la seguridad y estabilidad social.

-Restringe la plena vigencia de los derechos humanos: Esto implica la violación de los derechos humanos, como a vida la libertad personal, la integridad física y psicológica.

#### **Repercusiones dentro del ámbito económico**

-Desalienta el crecimiento y el desarrollo económico: Puesto que en las zonas donde opera el TID se frena la inversión que se presenta en dicha jurisdicción o por la empresa que la presta, por otro lado, incrementa el gasto público en la prevención y sanación de este delito, así también genera más pobreza y poco desarrollo económico.

-Genera una economía inestable y supeditada a los vaivenes del mercado de la droga: Se produce una llamada “narcoeconomía” que se genera del ingreso de dinero del TID y esto conlleva a provocar una dependencia peligrosa para la seguridad y estabilidad de la economía del estado.

#### **Repercusiones dentro del ámbito ambiental**

-La deforestación: Es provocado por la tala ilegal y la quema de bosques naturales, a razón de incrementar los espacios para el cultivo de la hoja de coca.

-La erosión y desertificación del suelo: Es provocado por la tecnología que se usa en el cultivo de la hoja de coca.

-La contaminación de cursos de agua: Es provocado por los usos frecuentes de los insumos químicos y otros productos contaminantes para el proceso de maceración de la hoja de coca.

-La pérdida de la diversidad biológica: Es provocado como consecuencia de los efectos antes expuestos.

#### **Repercusiones dentro de conexiones con otros delitos**

-Trata de seres humanos (principalmente de mujeres y niños).

-El blanqueo de dinero.

-La corrupción.

-El tráfico ilícito de armas y de precursores químicos.

-El terrorismo.

### **2.3.4 Producción de los cultivos de droga ilícita en el Perú**

Los tres estados más grandes del mundo dedicados al cultivo de una de las drogas más usadas a escala global (Coca), se encuentran en Latinoamérica: Colombia, Perú y Bolivia; siendo el Perú el segundo país con mayor producción de coca después de Colombia, quien a pesar de las acciones de lucha tomadas no ha podido erradicar por completo dicho fenómeno, sino que a lo largo de los años ha ido evolucionando y por ende incrementando las estrategias de las personas responsables del cultivo de esta droga (Semana, 2020).

Es muy conocido que el Perú es un estado, el cual abarca un gran porcentaje del cultivo de drogas como lo es la coca a nivel mundial, ya que cuenta con áreas que cumplen con las características necesarias para el crecimiento ideal de dichas sustancias, tales como: VRAEM, Huallaga, frontera entre Colombia y Brasil con el Perú, La Convención, Kosñipata, Corredor y Sur amazónico.

En el año 2018 Perú fue el responsable de 53 100 hectáreas aproximadamente del cultivo de coca y en el año 2019 fue responsable del cultivo de un poco más de 54 600 hectáreas manteniendo un pequeño porcentaje del crecimiento a pesar de las medidas tomadas por el gobierno. Cabe resaltar que, unas 9 mil hectáreas fueron dirigidas al uso legal (Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas [DEVIDA], 2020).

Así también, la cantidad potencial de cocaína que se obtiene hoy en día del cultivo de 50 mil hectáreas de coca es aproximadamente unas 500 toneladas, de

las cuales de 100 a 120 toneladas son transportadas a través del puerto del Callao, convirtiéndose en un principal puerto para el comercio ilegal de drogas. (Andina, 2018).

Para profundizar en el tema, Villa (2020) señala que el Valle conformado por los Ríos Apurímac, Ene y Mantaro, también conocido como el VRAEM, es una zona, la cual se encuentra en el centro sur del país peruano, siendo el mayor lugar donde potencialmente se produce el 64% de toda la cocaína del país.

Es importante mencionar también, que, gran parte del VRAEM desde hace muchos años es gobernado por el movimiento terrorista conocido como Sendero Luminoso, quien forma parte del tráfico de esta sustancia y por ende se encuentra trabajando en conjunto con las personas dedicadas al cultivo de coca.

Bajo una perspectiva más específica referente a las drogas que más se comercializan, ONU (2020) señala que, las hojas de coca son conocidas por su nombre científico como “Erythroxylum coca”, la cual sus hojas son grandes y gruesas en forma de elipse ancha, más o menos puntiagudas y además de color verde oscuro, la cual presenta un gran potencial nutritivo, sin embargo, su reputación fue manchada por motivo que fue sintetizada convirtiéndose en una sustancia potencialmente adictiva.

La producción ilícita de cocaína desde el origen de hojas de coca según Damín y Grau (2015) es como sigue:

<b>1° Fase</b> <b>Primera técnica</b>
--

- Las hojas de coca se arrancan, frescas o secas, se mezcla con agua y cal.
- La mezcla alcalina se machaca y luego se añade queroseno, u cualquier hidrocarburo, para proceder a la extracción de la cocaína de las hojas.
- Los alcaloides de la coca pasan al queroseno, que probablemente contenga sustancias cerosas.
- Dicha sustancia puede eliminarse primero calentando y luego enfriando la mezcla de queroseno, provocando una solidificación de la cera no deseada.
- El queroseno se separa después de las hojas de coca y de la cera, se trata con agua acidulada (ácido sulfúrico, por ejemplo), convirtiéndola en base libre de sulfato de cocaína, este proceso es la forma de que pasen los alcaloides a la capa acuosa.
- Se retira el queroseno y la capa acuosa se hace alcalina añadiendo cal amoníaco.
- De modo que el sulfato de cocaína se convierte nuevamente en cocaína base, es decir cocaína bruta, la cual se filtra y se seca para la obtención de la pasta de coca.

**Segunda técnica: Método de la extracción ácida.**

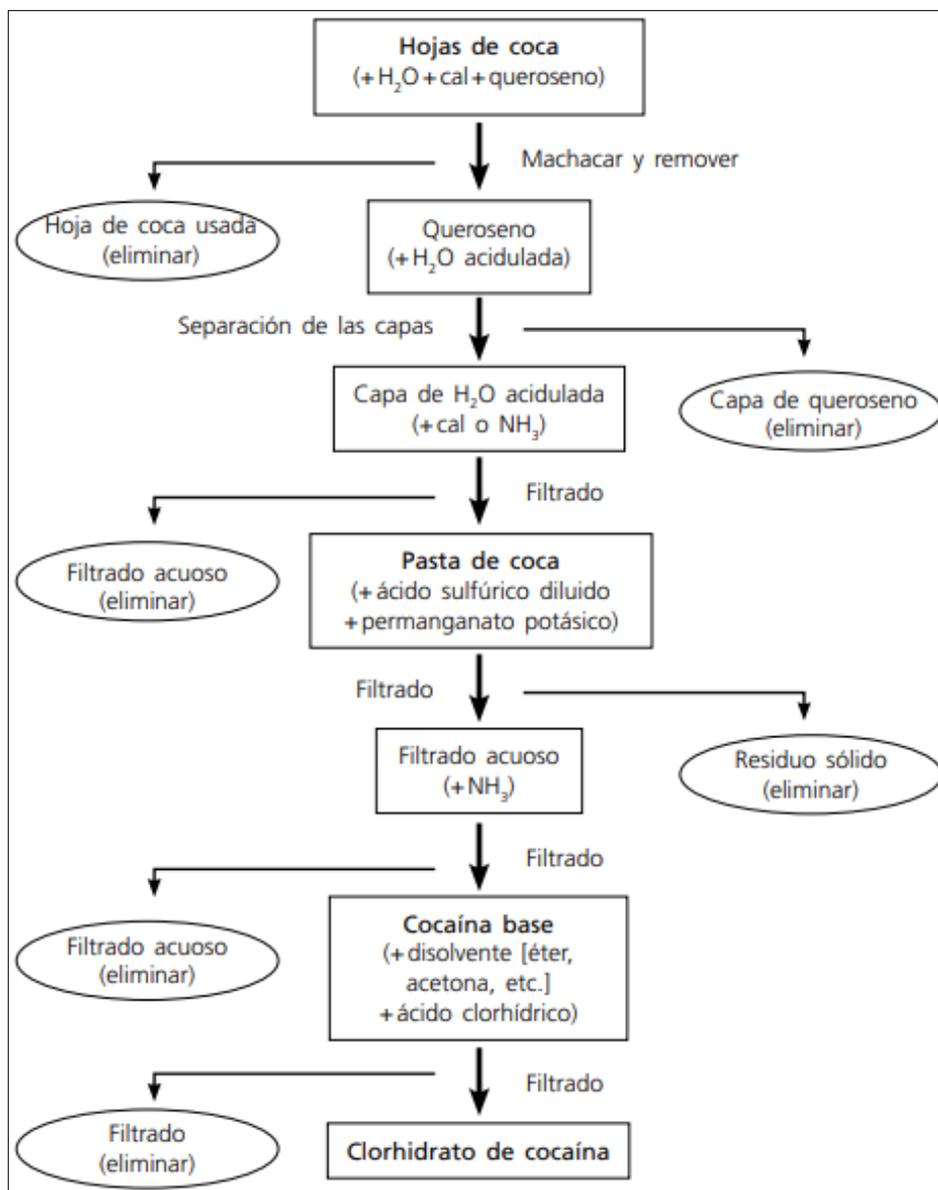
- Las hojas de coca se mezclan con ácido sulfúrico diluido, la cual convierte la cocaína base en sulfato de cocaína.
- Se filtra la mezcla y se añade la capa acuosa cal o carbonato en exceso de esa manera se genera la precipitación de la pasta de coca bruta.
- Se extrae la pasta de coca con queroseno y este es tratado de la misma manera en que se señala anteriormente.

**2° Fase**

- Purificación de la pasta de coca mediante el cual se convierte en cocaína base:
  - ) La pasta de coca se disuelve con ácido sulfúrico diluido, dará una solución de color marrón amarillento de manera que se trata con permanganato potásico.
  - ) El permanganato potásico se añade lentamente hasta que la solución pasa a un color incoloro, de este modo se oxida los isómeros de cinamoilcocaína que están presentes en la cocaína.
  - ) El proceso de oxidación genera un aspecto blanco mucho más puro.
  - ) La solución se filtra y este líquido se hace alcalino con amoniaco, formando una precipitación de la cocaína base y de otros alcaloides.

**Figura 8**

*Diagrama de flujo de la producción ilícita de cocaína a partir de las hojas de coca*



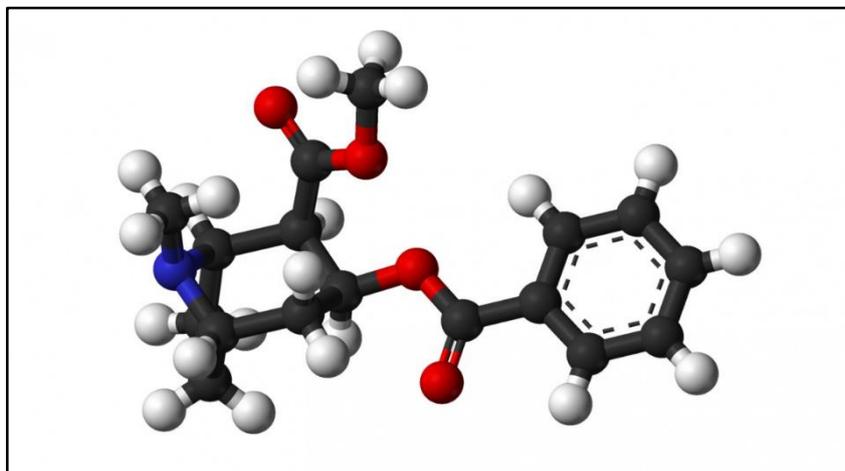
*Nota.* Unas secuencias de actividades son realizadas a través de procesos químicos en el tratamiento de las hojas de coca para poder obtener clorhidrato de cocaína (<https://www.unodc.org/>)

La cocaína es la droga ilícita que genera mayor demanda en diversos países, además se le conoce como el caviar de las drogas, es decir la droga de clase alta, además la manera más común del consumo es el clorhidrato de cocaína, en forma de polvo de coca en otras palabras las llamadas “rayas de coca”, no obstante hay diferentes maneras de consumo de dicha droga, lo cual producen diferentes efectos

para el organismo del ser humano, así también es incluso diferente la adicción de la misma (Corbin, 2020).

**Figura 9**

*Clorhidrato de cocaína*



*Nota.* El clorhidrato de cocaína es una sal ácida hidrosoluble de la cocaína, un alcaloide tropano, con actividad estimulante del sistema nervioso central y anestésica local (<https://psicologiyamente.com/drogas/tipos-de-cocaina>)

Corbin (2020) señala además que los tipos de consumo de cocaína son los siguientes:

-Cocaína en polvo o rayas de cocaína: También llamada clorhidrato de cocaína o polvo de nieve, es una sustancia altamente adictiva, sin embargo, menos que otros diversos tipos de cocaína, se presenta en polvo cristalino blanco con aspecto muy fino y es inusual que este húmedo, esta droga usualmente se suele inhalar.

-Cigarrillo chino: Se refiere a que cuando el cigarrillo se prepara con clorhidrato de cocaína este lleva el nombre de “chino”, el efecto de consumir dicha droga es menor que la llamada “rayas de cocaína”.

-Clorhidrato de cocaína inyectada: Este modo de consumir dicha droga se realiza al mezclar el clorhidrato de cocaína con agua, es altamente adictiva puesto que la droga se va directamente a la sangre provocando una intensidad con un

efecto inmediato en el cuerpo de la persona que lo consume, este tipo de consumo es demasiado peligroso.

-Basuco o pasta de coca: Se refiere al producto intermedio del clorhidrato de cocaína, conocida como sulfato de cocaína, conteniendo el 50% de este compuesto; dicha pasta contiene productos tóxicos, tales como, ácido sulfúrico, metanol o keroseno, su forma de consumo es fumándola en pipas, con marihuana o con tabaco, la misma es muy económica, así mismo adictiva para la persona que lo consume.

-Crack o cocaína base: Se refiere al producto del clorhidrato de cocaína con elementos químicos como el éter, amoníaco y bicarbonato de soda, llamada “la cocaína de los pobres”, la cual se consume fumándolo en una pipa, sus efectos son inmediatos y fuertes afectando el cerebro, además el riesgo de muerte por el consumo de la droga es mucho mayor que otro tipo de cocaínas.

-Cocaína rosada: Se refiere a la droga de la clase alta, también conocida como polvo rosa o tucibi (2CB), que representa a una droga sintética y es consumida en polvo, pastillas o cápsulas, el efecto que causa al consumirlo genera en el ser humano problemas de ansiedad y pánico, desorientación, despersonalización, cansancio extremo y trastornos psicopáticos; por lo que dicha droga provoca alucinaciones.

**Factores que conllevan a las personas a involucrarse en el cultivo de coca.** A lo largo de la historia muchas personas se han dedicado al cultivo tanto legal como ilegal de la hoja de coca, ya que genera mucho dinero; sin embargo, debido a las normas y políticas restrictivas que han surgido para el control y exterminio del tráfico indebido de drogas, se ha incrementado la demanda y por ende el incremento de agricultores en el cultivo de dicha planta, a pesar de los

proyectos que se han desarrollado por el estado con ayuda de entidades internacionales para la destrucción de dichos cultivos.

Se sabe que existen diferentes motivos los cuales conllevan a las personas a involucrarse en este ámbito, los cuales son:

-La necesidad: Debido a la pobreza y necesidad en las zonas andinas y rurales, las cuales están alejados de las zonas urbanas y casi olvidados por el Estado, donde hay mucha precariedad para vivir y acceder a servicios necesarios, como lo es la zona del VRAEN, los pobladores optan por convertirse en agricultores de coca y otros en transportistas de la droga o también llamados mochileros, ya que la urgencia de conseguir dinero para alimentar a sus familias es nefasta (Páez, 2009).

-El sometimiento: Debido a la presencia de la organización terrorista que ha quedado de Sendero Luminoso en zonas como el alto Huallaga y el VRAEM, los pobladores agricultores de dichas zonas son obligados para que participen en el cultivo de la coca, muchas veces amenazándolos con hacerles daño de modo familiar y personal (OAS, 2013).

Dicha agrupación terrorista ha visto al tráfico ilegal de coca como los ingresos económicos de ensueños, para el sustento de vida y actividades terroristas.

-Contaminación: Según Páez (2009), las personas que integran las bandas del narcotráfico, como el movimiento terrorista de Sendero Luminoso, los cuales operan en las zonas rurales y pobres como el VRAEN, reclutan a individuos jóvenes envolviéndolos y ofreciéndoles ganar mucho dinero para que se involucren en este acto ilegal.

### Figura 10

*Cultivo de la hoja de coca por personas necesitadas*



*Nota.* Niños y adultos contaminados o sometidos al cultivo de coca por parte de organizaciones traficantes de droga  
[\(https://narcotraficoguaviare.wordpress.com/2012/09/12/ninos-ninas-y-adolescentes-en-el-guaviare/\)](https://narcotraficoguaviare.wordpress.com/2012/09/12/ninos-ninas-y-adolescentes-en-el-guaviare/)

**Repercusiones de la pandemia en el cultivo de coca.** Durante los últimos 2 años, a causa de la situación que se vive por el confinamiento y restricciones provocada por el COVID-19, se han originado un sin número de repercusiones, daños tanto en la salud como en lo económico.

Según Corzo (2020), un gran porcentaje de las industrias han sido afectadas y la industria del tráfico indebido de drogas tampoco fue la excepción tanto en el cultivo, fabricación y comercialización de coca, ya que el confinamiento social ha provocado que la policía nacional y militares salgan a las calles teniendo un mayor control de todas las cosas en circulación tanto en personas como en mercancías.

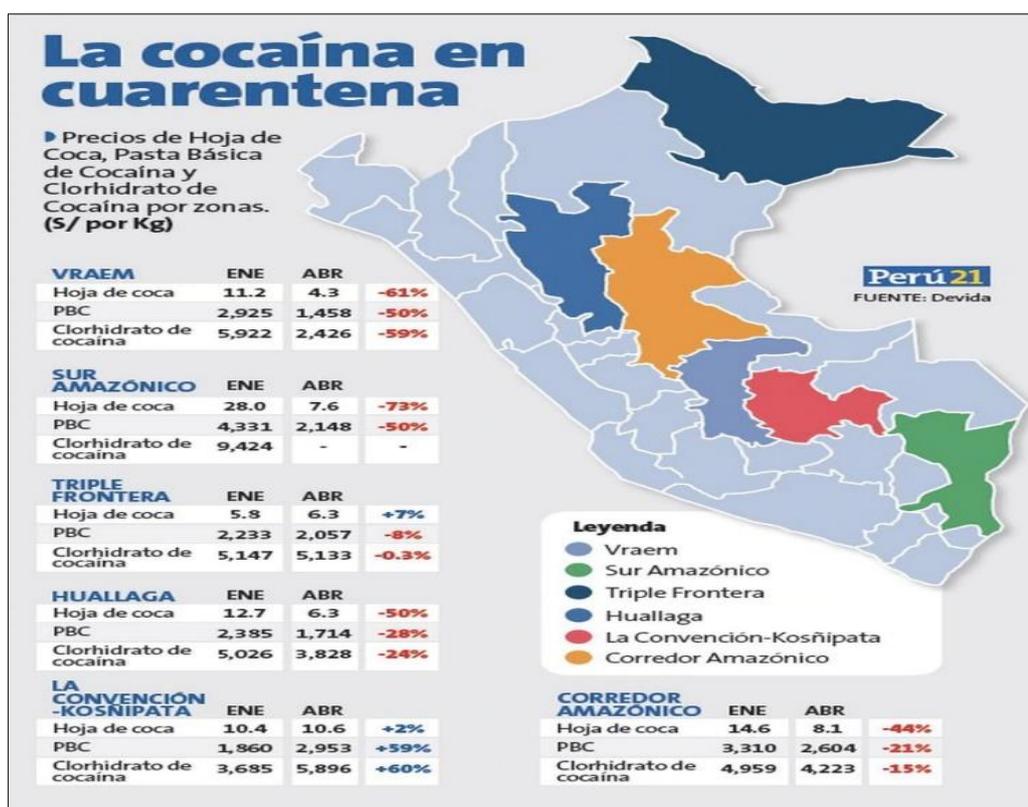
Así también, la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC, 2020) informó que la nación peruana en el mes de marzo del año 2020 a pesar de haber desactivado temporalmente las operaciones contra el exterminio y

erradicación de los cultivos de coca, el precio de la cocaína bajó considerablemente, ya que los narcotraficantes dejaron de adquirir la droga debido a todas las restricciones por la pandemia conllevando a impedirles exportarlas por vía marítima, aérea, lacustre y fluvial regularmente como lo hacían.

Esto afectó a todas las personas dedicadas al cultivo de la coca, ya que la reducción del precio de la droga produjo que la demanda decrezca y por ende haya un paro en el comercio de drogas desde la hoja de coca hasta la coca ya procesada (cocaína), desmotivando a muchos agricultores a seguir sembrando coca por un corto periodo.

En consecuencia, se estima que el narcotráfico es muy rentable y por ende cuando la situación actual se normalice o las restricciones se reduzcan el cultivo de coca nuevamente irá incrementando, produciendo que las personas sigan involucrándose en el mencionado rubro ilegal.

**Figura 11**  
Zonas de cultivo de coca



Nota. Información sobre las zonas de cultivo de hoja de coca y precios de la cocaína a nivel nacional durante el estado de emergencia (<https://peru21.pe/politica/coronavirus-en-peru-el-narcotrafico-buscara-reactivar-la-economia-de-zonas-cocaleras-pandemia-estado-de-emergencia-vraem-noticia/>)

### Las rutas marítimas comerciales más usadas por los narcotraficantes.

En la cúspide del narcotráfico de drogas es inevitable mencionar el transporte internacional de estas sustancias, parte primordial para su desarrollo global, la cual es realizada por organizaciones criminales o también conocidos como “cárteles” de diversos países, los cuales trabajan en conjunto dedicados a este rubro ilegítimo.

Actualmente el Perú se encuentra entre los principales productores y exportadores de drogas como la coca, y las organizaciones mundiales que están luchando en la erradicación de este mal, han podido analizar e identificar las diferentes rutas usadas por los cárteles intergubernamentales, ya sean rutas

usadas por el Estado peruano, colombiano, boliviano u otros estados también productores y distribuidores.

Según el Portal Web denominado El Orden Mundial (2019), la fabricación de la cocaína actualmente se origina y concentra en el Sur de América, especialmente en el estado colombiano, peruano y boliviano; es por ello que, al ser una sustancia altamente consumida a nivel global, los países antes mencionados son los principales distribuidores llegando a transportar la droga hasta los países de todo el mundo. principalmente en Europa, Estados Unidos, Asia y África.

Entre las principales rutas relacionadas que se han podido identificar según la demanda de drogas cuyo comercio se realiza desde Sudamérica se consideran las siguientes:

- Perú como país inicial de la ruta hacia México, EE. UU, Europa, Asia y Australia.

- Colombia como país inicial de la ruta hacia los países de centro américa, México, EE.UU, África, Europa, Australia y Asia.

- Brasil como país inicial de la ruta hacia África, Europa, India. (Enterarse, 2019).

Cabe resaltar que la ruta principal en la cual está involucrado el transporte aproximado del 90% de toda la cocaína producida en el Perú es la que tiene como destino Europa, ya que los países europeos tienen una alta demanda en el consumo de la droga peruana por considerarla de “alta calidad” (Expreso, 2018).

### **2.3.5 Países consumidores de droga ilegal o mercados de consumo**

Un problema reciente en el mundo de las drogas es el crecimiento de los mercados locales, este tiene impactos importantes en el campo de la seguridad ciudadana, en el de la salud, a nivel social y económico. Internacionalmente se viene haciendo frente a este problema desde sus inicios para evitar su comercialización y consumo alrededor del mundo.

Según Quiñonez (2017) la comercialización y consumo de drogas tóxicas ilegales se presentan como un problema público o social, siendo las más consumidas mundialmente la cocaína, la pasta básica de cocaína y el clorhidrato de cocaína. En el Perú uno de los problemas más graves que se tiene que afrontar es la producción de la hoja de coca, ya que se lidia con dicho problema desde años atrás sin éxito alguno debido a la falta de fiscalizaciones rigurosas, lo que incrementa la gran afluencia en la venta de productos derivados de la hoja de coca como droga ilegal.

Así también, Armijos y Medina (2019) bajo una perspectiva vinculado al narcotráfico marítimo señalaron que “la problemática marítima considera que cuando existe una franja de mar territorial para cada uno de los países representa un desafío complejo, ante una amenaza como el narcotráfico que utilizan mecanismos ilegales, permeables y cambiantes” (p.180).

En ese sentido, se comprende que cuando se está cerca de una isla, o de un conjunto de ellas, (archipiélagos) la probabilidad de comercialización es mucho

mayor creando una dificultad mayor para poder contra restarla, para lo cual es necesario mayor inversión, presupuesto y un recurso humano altamente especializado para poder hacer frente a dicho fenómeno criminal.

Según DEVIDA (2017) en la actualidad existen muchas redes de distribución de drogas a través del sector marítimo, ya que a través de un proceso investigativo se ha podido establecer un mapa referencial en el cual se detalla los lugares de origen y las zonas de consumo final, en la cual se puede visualizar de manera general las principales corrientes de tráfico de cocaína, lo cual fue elaborado por UNODC.

Por otra parte, se considera que el 94% de droga es transportado por vía marítima, saliendo de costas colombianas, peruanas, bolivianas y de diferentes países que son la primera línea en producción de estupefacientes, que al mismo tiempo deja un rastro de corrupción y violencia a lo largo de su ejecución lo cual hasta el momento no demuestran poseer estrategias eficientes para la respectiva lucha (C. Borja, comunicación personal, 18 de noviembre de 2020).

Las principales rutas de la cocaína de acuerdo con lo publicado por UNODC son las siguientes:

-Sudamérica: La cocaína es producida principalmente en tres países del hemisferio occidental: Colombia (45 %), Perú (35-40 %) y Bolivia (15-20 %). Desde dichos puntos la cocaína es traficada a 174 países del mundo.

-Estados Unidos: En el 2016 el 92% de la cocaína traficada en los Estados Unidos se produjo en Colombia, mientras que cerca del 6% de la hoja de coca usada en la fabricación de la cocaína encontrada en EEUU era de origen peruano.

Según el Informe sobre tráfico global de cocaína realizado por la Casa Blanca en el 2017, el aumento del tráfico de cocaína registrado en el 2015 hacia los mercados internacionales coincidió con una mayor producción de dicha droga en América del Sur. La cocaína traficada de América del Sur al resto del mundo aumentó en al menos un 30% en el 2015.

-Europa: El principal medio de transporte de cocaína hacia esta región es el marítimo. Entre el 2011 y el 2013, la Unión Europea (UE) registró que más de dos tercios de la droga incautada habían sido trasladados hacia la región vía marítima.

-Rutas emergentes “Asia y África”: El mayor crecimiento de las incautaciones de cocaína en el 2016 ocurrió en Asia y África, lo que refleja la propagación del tráfico y el consumo de cocaína a mercados emergentes. Sin embargo, las cantidades de cocaína incautadas en ambos continentes son bastante menores a las confiscadas en América del Norte. En Asia, la cantidad de cocaína incautada se triplicó entre el 2015 y el 2016.

**Figura 12**

*Rutas usadas por las organizaciones del TID*



*Nota.* En el rubro del narcotráfico se han evidenciado las rutas más usadas por las organizaciones criminales siendo el Sur de América el principal fabricante y distribuidor. (<https://elordenmundial.com/mapas/las-rutas-de-la-cocaína-en-el-mundo/>)

### **2.3.6 Crimen organizado dentro de la comercialización del TID**

En los últimos tiempos, Europa ha ido creciendo significativamente en el tráfico de estupefacientes (drogas), debido a los grandes factores de la crisis económica que atraviesa dicho continente, donde han sido aprovechados por organizaciones criminales asentadas en países del norte de África para introducir grandes cantidades de droga a países como: Francia, España e Italia.

El crimen organizado siempre ha existido, y en consecuencia también ha existido siempre la actividad ilícita organizada, donde la evolución de este fenómeno se ha desarrollado de forma paralela a los diferentes cambios experimentales de la comunidad internacional en estos últimos años.

Palomino (2017) señala que el crimen organizado es una asociación estructurada de más de dos personas que coordinan entre ellos por un lapso de tiempo determinado para actuar con el propósito de cometer un delito que se orienta a dañar la integridad de una persona o las personas en general.

Asimismo, según la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO, 2020) lo define como un fenómeno complejo que está en constante cambio que produce un gran impacto negativo a muchas personas, instituciones, Estados y el medio ambiente, sobre todo si se refiere al tráfico de drogas, en donde los daños son producidos por la misma ilegalidad del mercado y las políticas de control.

En esa misma línea de ideas, de acuerdo a lo establecido por los autores el crimen organizado dentro de la comercialización del TID es un fenómeno que se ha desarrollado en todo el mundo, la cual produce un fuerte impacto negativo a las personas, instituciones y el Estado.

El crimen organizado ha ido evolucionando significativamente, hacia estructuras delictivas secretas convirtiéndose en empresas criminales de forma

paralela a las transformaciones producidas en los últimos años, donde esta se ha globalizado y diversificado en las actividades delictivas tales como:

- Tráfico de personas.
- Tráfico de armas.
- Tráfico de drogas.
- Tráfico de órganos humanos. (FLACSO, 2020).

Las diferentes organizaciones criminales del delito del TID son redes que crecen con la movilidad internacional y que tienen la capacidad de poder beneficiarse de las oportunidades que se pueden generar de la separación de los mercados en estados soberanos con fronteras.

Dichas organizaciones van desde complejas estructuras empresariales con jerarquías que están bien definidas por miles de personas en diferentes países del mundo, hasta un pequeño grupo de familias que viven en pésimas condiciones de vulnerabilidad económica y social que se dedican a vender pequeñas cantidades de drogas.

Actualmente el crimen organizado ha dejado de ser un problema nacional y ha pasado a ser un problema o desafío transnacional o global, es por eso que para poder abordar este problema mundial sería adoptar medidas de cooperación transnacional o global, medidas para poder reducir este grave problema que afecta a miles de Estados.

Para poder reducir y analizar el fenómeno del crimen organizado se propone distinguir la participación de los distintos actores en el mercado ilícito, su naturaleza económica y su estatus legal, ya que esto implica reconocer que existen colaboraciones voluntarias o impuestas de diferentes personas o grupos que estén vinculados al tráfico ilícito de drogas.

**Figura 13**  
*Crimen organizado*



*Nota.* A finales del siglo XIX, el crimen organizado comienza a desarrollarse a nivel internacional afectando a miles de personas (<https://www.crimen.organizado.mundial.com/>)

**Organizaciones del Tráfico Ilícito de Drogas en el Perú.** En los últimos años se ha capitalizado económicamente las organizaciones criminales del TID en el Perú, la cual han consolidado participación en las zonas cocaleras, así como en los principales ciudades, puertos y fronteras.

Las organizaciones del tráfico ilícito de drogas (TID) han tenido innovaciones en el país, donde cuenta con carteles internacionales, principalmente mexicanos y colombianos que estarían dedicados a la exportación de la droga (Exposito, 2015).

Por otro lado, se observa que las organizaciones criminales con respecto al tráfico ilícito de drogas se movilizan principalmente por las vías marítimas, fluvial y en zonas de frontera hacia el Ecuador y Chile. En el norte del país es un canal de tránsito hacia el exterior que sale cantidades de droga acopiado.

La lucha para poder obtener el multimillonario negocio del narcotráfico ha hecho que se creen distintas organizaciones criminales, denominadas “carteles”, lo cual están muy bien estructuradas para defender el control de las rutas y el mercado de las drogas.

A continuación, se explica brevemente de forma clara la estructura de dichas organizaciones criminales.

NIVEL 1	Líderes de la organización.
NIVEL 2	Conformado por dos grupos: Financieros y los lugartenientes.
NIVEL 3	Entran a tallar los sicarios, brazo armado de las organizaciones criminales.
NIVEL 4	Son los de inferior rango o jerarquía, es decir el transportista, el distribuidor y el productor.
Instituto de Democracia y Derechos Humanos (2019).	

Las organizaciones criminales que están vinculadas al TID operan de una manera libre para llevar a cabo sus planes de enriquecimiento y expansión, por lo tanto, es imprescindible combatir dicha amenaza de una manera organizada con un plan que acabe con dichas bandas criminales.

## Figura 14

### *Droga incautada a bandas criminales*



*Nota. Las bandas criminales dedicadas al narcotráfico controlan las rutas y los mercados en el norte del país junto a varios carteles de otros países. (<https://www.bandas/drogas.com/>)*

### **2.3.7 Sujetos o actores relacionados con la comercialización del TID**

Para el Estado Peruano, la producción y el tráfico ilícito de drogas siempre ha sido un problema estructural que se ha infiltrado en diversos estamentos de la sociedad que puede atentar contra la estabilidad política y social, la seguridad nacional y la salud pública de las personas.

El TID es una forma de crimen organizado que involucra a varios sectores de la sociedad que tiene como finalidad producir, comercializar, distribuir y administrar sustancias que alteran el ánimo de una persona y hasta muchas veces destruirla (DEVIDA, 2017).

Los principales grupos y carteles eran colombianos, hoy en día se observa una composición más peruana en la que clanes familiares con conexiones en los

valles, los puertos y también en las zonas de llegada al exterior establecen vínculos con la comercialización de drogas.

Los carteles criollos, que son clanes familiares y las firmas nacionales conforman un tejido de organizaciones criminales dedicadas a remover e incentivar los cultivos de coca ilícita, la cosecha de la hoja de coca, procesar las drogas, proveer los insumos químicos, transportar y acopiar la droga, y acondicionar la droga para su exportación.

Asimismo, los sujetos o actores que están involucrados en el tráfico ilícito de drogas son instituciones financieras intermediarias y operaciones de lavado de activos, las cuales están integradas a las actividades de financiamiento del negocio de las drogas que están coludidas con los grandes carteles peruanos y extranjeros.

También cabe destacar que las actividades ilícitas que tienen los diversos eslabones del tráfico ilícito de drogas y su articulación con los carteles internacionales, se combinan con actividades económicas ilícitas que se utilizan como fachada para poder operar de una manera normal para así puedan generar mucho dinero.

Por otra parte, los recursos que moviliza el negocio del tráfico ilícito de drogas en el Perú, donde se puede denominar “Fondo de protección socioeconómica”, que no es otra cosa que el financiamiento de la corrupción que se vinculan con las diferentes bandas criminales del narcotráfico.

**Figura 15**

*El tráfico ilícito de drogas involucra a varios sectores sociales.*



*Nota.* Las instituciones financieras intermediarias están coludidas con las grandes organizaciones del tráfico ilícito de drogas. (<https://www.traficolicititoentidadesfinancieras.com/>)

## 2.4 Marco conceptual

- Actividad ilícita o ilegal: Acto que va en contra de la ley.
- Blanqueo de dinero: Conversión del dinero ganado de forma ilegal a un supuesto dinero legal ganado de forma honesta.
- Buque mercante: Embarcación motorizada usada para el transporte de mercancías o personas.
- Cabina: Espacio o cuarto en el que vive un marino a bordo de una embarcación.
- Cabotaje: Navegación que se realiza en aguas costeras.
- Cannabis: Planta con propiedades que afectan el sistema nervioso y pueden usarse de forma medicinal o recreativa.
- Carácter bilateral: Referido a un aspecto que abarca 2 cosas.
- Carácter multilateral: Referido a un aspecto que abarca varias cosas.
- Cárteles: Son organizaciones estructuradas y muy bien organizadas, las cuales se dedican a tráfico ilícito de drogas.
- Carácter multicontextual: Referido al desarrollo multilateral de la sociedad.
- Carácter integral: Referido a la organización compuesta por muchos aspectos de forma idónea.
- Casco: Parte fundamental de una embarcación que puede ser de hierro o madera.
- Cocaína: Sustancia que se obtiene al procesar la hoja de coca, usada como droga, que produce efectos adversos.
- Coexistir: Es la existencia de una cosa en el mismo momento que otra.
- Contaminación: Acto de sobornar a una persona.

- Contrabando: Actividad que va en contra de la ley, la cual no paga impuestos o comercializa cosas prohibidas.
- Cuasi Judicial: Facultad que posee una persona o entidad para participar en actos judiciales como tribunales administrativos.
- Delincuencia organizada transnacional: Actos ilegales de índole internacional en donde se ven involucrados varios países.
- Droga: Es una sustancia que puede ser natural o sintética, la cual produce efectos adversos en el sistema nervioso si se usa de forma inadecuada, la mayoría son dañinas.
- Droga sintética: Drogas obtenidas al procesar las drogas naturales.
- Estados miembros: Países que forman parte de una organización o tratado.
- Estupefaciente: Drogas que pueden tener funciones terapéuticas si se usa correctamente; sin embargo, el uso excesivo e inadecuado produce daños graves en las personas, es por ello que la gran mayoría está prohibida.
- Fiscalización: Actividad de inspeccionar y monitorear.
- Fallencias: Son fallas identificadas.
- Flagelo: Palabra referida al efecto negativo que produce una actividad.
- Global: Palabra referida a un todo y no a una parte por separado.
- Génesis: Referida al inicio de una cosa.
- Hemisferio: Parte de un lado que divide la esfera terrestre.
- Interdicción: Intervención legal en contra de los delitos como el narcotráfico.
- Instrumentos normativos: Son tratados o convenios establecidos para poner orden en algún tema o sociedad.
- Jurisdicción: Espacio o área que está controlada bajo reglamentos.

- Legislación: Grupo de leyes o normas por las cuales se rige un estado o suceso particular.
- Marco jurídico: Conjunto de normas que rigen a un estado, u organización.
- Mitigar: Es el acto de reducir algún daño o mal.
- Narcotráfico marítimo: Son las acciones de comercio realizadas a través de puertos y embarcaciones, las cuales son utilizadas para el transporte de drogas.
- Narcóticos: Sustancias usadas para tratamientos en las personas que tienen distorsión de sueño entre otras, pero pueden ser usadas de manera indebida.
- Narcotraficantes: Son las personas que se dedican al tráfico ilícito de drogas, desde el líder hasta los de menor rango.
- Organismo intergubernamental: Es una entidad internacional conformada por varios países.
- Opio: Es la sustancia que se adquiere de las cabezas de la adormidera, que tiene efectos medicinales, pero también puede ser usado de forma ilegal como droga.
- Perspectiva: Es el acto de analizar y brindar el punto de vista de una cosa o ente.
- Protección: Medidas establecidas con el propósito de prevenir y defender todo acto planeado que producen peligros de muerte, daños tanto en personas como en bienes materiales.
- Rutas emergentes: Estados en donde se ha incrementado el consumo y tráfico de drogas.

- Sustancias Sicotrópicas: Sustancias tanto sintéticas como naturales que causan distorsión al sistema nervioso.
- Sustancias precursoras: Son todas las sustancias químicas que son usadas para la elaboración de las drogas sintéticas
- Tráfico ilícito de drogas: Es el acto delictivo que abarcan los procesos de producción y comercialización de drogas de forma nacional y mundial.
- Tipificar: Acto de organizar o clasificar cosas.
- Terrorismo: Acto violento provocado por organizaciones con ideologías distintas establecidas en un estado u organismo.
- Trata de persona: Actividad ilegal que engloba la venta de personas, explotación o actividad sexual.

## **CAPÍTULO III: DISEÑO METODOLÓGICO**

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

Sobre las características metodológicas del presente trabajo de investigación de acuerdo con lo establecido por Valderrama (2018) y Hernández et. al. (2014) se determinó que es de enfoque cualitativo, tipo básico, nivel exploratorio y diseño fenomenológico.

Según Valderrama (2018) los estudios de enfoque cualitativo tienen propósitos que conllevan a explorar, descubrir y comprender situaciones sociales, considerando la realidad como múltiple y compleja, siendo cada una irrepetible y puede ser conocida a través de los individuos quienes interactúan con el fenómeno.

En consecuencia, al buscar conocer las perspectivas sobre el narcotráfico marítimo en oficiales de marina mercante se pone énfasis en las experiencias y significados que dichas unidades de información le atribuyen a dicho fenómeno

considerando que se presentan realidades múltiples para poder interpretarlas a través de la comparación analítica y formular una teorización acorde con las posturas manifestadas. Dichas características caracterizan un proceso cualitativo de estudio.

Con respecto a los estudios de tipo básico Hernández et. al. (2014) señalan que se caracterizan por generar conocimiento base para el establecimiento de estudios prácticos. Así también Valderrama (2018) añade que los estudios básicos se realizan principalmente para conocer los fundamentos de los fenómenos sin atender a aplicaciones particulares.

Según lo expresado por los autores, los estudios básicos buscan ahondar el conocimiento científico de manera sistemática sobre un fenómeno de estudio, con lo cual se va afianzando el conocimiento hasta buscar soluciones de utilidad inmediata según el cambio que se pretende seguir. Con respecto al presente estudio, dicha apreciación teórica es congruente debido a que se busca generar conocimiento sobre el narcotráfico marítimo desde nuevas perspectivas, considerando el significado y experiencia de oficiales de marina mercante que navegan en aguas nacionales.

Según Hernández et. al. (2014) los estudios exploratorios se establecen cuando el objetivo es examinar un problema de investigación poco estudiado o vincular nuevas perspectivas de análisis, sobre el cual no existe una bibliografía que fundamente continuar con avanzar en el conocimiento sobre la línea de

investigación, problema, hecho o acontecimiento aun grado de profundidad mayor, por lo que existen ideas vagas.

Al buscar generar conocimiento bajo la exploración de las perspectivas de oficiales de marina mercante respecto al narcotráfico marítimo se establece una nueva teoría que ensalza el conocimiento científico sobre la línea de investigación, lo cual se corresponde con las características de un estudio de nivel exploratorio. Ante lo mencionado, indagar sobre una nueva perspectiva enmarca asentar información base que pueda servir para formular nuevos estudios con mayor profundidad y alcance.

Con respecto al diseño fenomenológico Hernández et. al. (2014) señala que son estudios los cuales buscan explorar, describir y comprender las experiencias de las personas con respecto a un fenómeno, buscando en todo momento conocer la realidad desde lo subjetivo hacia lo objetivo.

El diseño establecido concuerda con el desarrollo del presente estudio debido a que la estrategia para buscar captar las experiencias, creencias y significados que los oficiales de marina mercante que realizan cabotaje en el Perú señalan sobre el narcotráfico marítimo se orienta a identificar elementos comunes desde las posturas que concuerdan con las perspectivas, sobre el cual se provee una síntesis conceptual que representa el aporte del proceso investigativo.

### 3.2 Muestra

La muestra en un estudio cualitativo suele ser siempre intencional, ya que se eligen unidades de estudio de acuerdo con el criterio propio de cada investigador en razón de lo que pueda ser una base de datos confiables que se oriente a responder al problema de investigación.

Valderrama (2018) señala que los muestreos no probabilísticos son acordes con los procesos de investigación cualitativa ya que la muestra es seleccionada atendiendo a razones de comodidad y criterio por parte del investigador, por lo que no buscan la extrapolación o generalización.

En el presente trabajo de investigación se hizo uso de un muestreo que concuerda con un muestreo no probabilístico de tipo “bola de nieve”, caracterizado por localizar a individuos que conducen a otros hasta conseguir una base de información suficiente que satisfaga a responder al problema de investigación (Valderrama, 2018).

Así también, las unidades de información proveyeron información documental relevante para efectos de fortalecer el análisis realizado, lo cual se presenta como un complemento para realizar una triangulación correspondiente que conlleve a fortalecer las teorizaciones establecidas en la parte de los resultados.

En tal sentido, la muestra del presente estudio quedó representada por 10 oficiales de marina mercante que navegan en buques que realizan cabotaje en el Perú, 2020, quienes responden a ser oficiales de nivel gestión quienes navegan en compañías navieras peruanas tales como Transoceánica y Transgas Shipping Line; por otra parte, las unidades documentales refieren a 03 elementos los cuales corresponden a casos de hallazgos de drogas, estadísticas e incidencias vinculadas al narcotráfico marítimo en los puertos del litoral. En la siguiente tabla se visualiza de manera ordenada las unidades de información quienes aportaron con los datos relevantes con lo cual se finalizó el proceso empírico del presente estudio.

**Tabla 1**  
**Muestra**

Muestras no probabilístico	Unidades de análisis	Informantes				Cantidad
		Etiqueta	Experiencia en la mar	Cargo	Naviera	
Bola de nieve	Oficiales de nivel gestión	E1	25 años	Capitán	Transoceánica	10
		E2	18 años	Primer oficial de puente	Transoceánica	
		E3	27 años	Capitán	Transgas	
		E4	32 años	Capitán	Transoceánica	
		E5	29 años	Capitán	Transoceánica	
		E6	18 años	Primer oficial de puente	Trangas	
		E7	32 años	Jefe de máquinas	Trangas	
		E8	25 años	Jefe de máquinas	Trangas	
		E9	41 años	Jefe de máquinas	Transoceánica	
		E10	19 años	Primer oficial de máquinas	Transoceánica	
Documentos		1. Casos de hallazgo de drogas por la División Portuaria Antidrogas. Fuente: Dirección Antidrogas (2019)				01
		2. Hallazgos de Drogas en Puertos Nacionales. Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2015)				01
		3. Incidencias de protección en el puerto del Callao. Autoridad Portuaria Nacional.				01

### 3.3 Sistema de categorías

En un estudio de naturaleza cualitativa por lo general no se observan variables, ya que se establecen conceptos y aspectos que se corresponden con categorías que van enmarcando la descripción y comprensión de un fenómeno en concordancia con el problema de investigación planteado (Hernández et. al. 2014).

Consecuentemente, la matriz categorial que define los aspectos abordados dentro de una categoría principal de análisis referente a la presente investigación se expone en la siguiente tabla, los cuales enmarcan los componentes teóricos sobre los cuales se establecerán las teorizaciones respectivas con respecto al narcotráfico marítimo.

**Tabla 2**  
*Matriz categorial*

Esquema	
Subcategorías	Indicadores
Categoría de análisis: Narcotráfico marítimo. Espacio: Jurisdicción marítima peruana. Subcategoría de análisis: Marco legal, situación actual del TID en el Perú, medidas adoptadas en los puertos costeros del Perú, motivos que conllevan a la gente de mar a formar parte de organizaciones criminales vinculadas al TID y medidas de protección a implementar.	
Marco legal	-Regulaciones internacionales -Regulaciones y programas -Normas en el transporte marítimo -Código PBIP -Eficiencia de normas de protección -Resolución FAL 9(34) -Regulaciones nacionales

Situación actual del TID en el Perú	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Características</li> <li>-Coyuntura política</li> <li>-Salida de drogas en puertos</li> <li>-Políticas y estrategias</li> <li>-Organizaciones que luchan contra el narcotráfico marítimo</li> <li>-Repercusiones sociales</li> </ul>
Medidas adoptadas en los puertos costeros del Perú	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Autoridades</li> <li>-Eficiencia en la lucha contra el narcotráfico marítimo</li> <li>-Medida con mayor eficiencia</li> <li>-Medidas a reforzar</li> </ul>
Motivos que conllevan a la gente de mar a formar parte de organizaciones criminales vinculadas al TID	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Reclutamiento de la gente de mar</li> <li>-Involucramiento de la gente de mar</li> <li>-Gente de mar y las organizaciones criminales vinculadas al TID</li> </ul>
Medidas de protección a implementar	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Medidas concretas</li> <li>-Organizaciones y la lucha contra el narcotráfico marítimo</li> <li>-Gente de mar</li> </ul>

Por otra parte, es importante señalar las definiciones conceptuales que señalan las orientaciones teóricas de cada una de las categorías señaladas en la tabla anterior. Dichas definiciones se corresponden con la particularidad específica del contexto en el cual se desarrolla el fenómeno de estudio.

### **Tabla 3**

#### *Definiciones conceptuales*

Categoría de análisis: Narcotráfico marítimo

Actividades relativas al traslado de droga, principalmente cocaína la cual se realiza tomando en cuenta medios de transporte acuáticos en los cuales la corrupción y agentes de fronteras marítimas y portuarios resultan ser el recurso facilitador de dicha actividad ilegal (Insight Crime, 2015).

Subcategorías

Marco legal	Versa sobre los instrumentos normativos tanto de alcance internacional y nacional referido a la lucha contra el tráfico ilícito de drogas, así como los que se relacionan con el narcotráfico marítimo, de la cual se desligan organizaciones, comisiones y programas
-------------	---

	para su disminución y/o erradicación.
Situación actual del TID en el Perú	Es el panorama actual del contexto vivido con relación al TID en el Perú, en la cual se analiza problemas sociales, económicos y políticos que se desprenden de la misma.
Medidas adoptadas en los puertos costeros del Perú	Son las medidas que han sido adoptadas en la interfaz buque/instalación portuaria en los puertos que forman parte de los nodos de intercambio comercial (puertos) los cuales se encuentran situados en las costas del Perú.
Motivos que conllevan a la gente de mar a formar parte de organizaciones criminales vinculadas al TID	Razones y circunstancias observadas por los cuales la gente de mar se vuelve cómplice de las organizaciones criminales para realizar actividades vinculadas al narcotráfico marítimo.
Medidas de protección a implementar	Medidas que serían aplicables para mejorar el sistema de protección en razón de mejorar la eficiencia en actividades que buscan erradicar o minimizar las actividades relacionadas con el tráfico ilícito de drogas en los puertos.

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

#### **3.4.1 Técnica**

Una técnica de recolección de datos corresponde a la forma de cómo se recopilan los datos. En ese sentido, en el presente estudio se utilizaron como técnicas de recolección de datos la entrevista y la documentación.

### **3.4.2 Instrumentos**

En un estudio cualitativo Hernández et. al. (2014) refiere a que el instrumento de recolección de datos corresponde al investigador, ya que es quien observa, entrevista, analiza e interpreta los datos recopilados. Así también Valderrama (2018) señala que los investigadores dentro de este enfoque suelen poseer una postura reflexiva y procura respecto a los participantes que serán entrevistados.

En tal sentido, el instrumento de recolección de datos para efectos del presente estudio son los autores del presente estudio, ya que son quienes seleccionan los temas de interés, la guía de entrevista (Ver Anexo 2) que forma parte de una herramienta auxiliar de datos, realizan las entrevistas, sistematizan la información y las interpretan.

Con respecto a la guía de entrevista señalada, cuya base fue desarrollada en un momento a priori al proceso investigativo, finalizada la cuarta entrevista en la cual se recopiló la información documental se procedió a validar por especialistas conocedores de temas relacionados con el tema principal de estudio, cuyo juicio puede visualizarse en el Anexo 3 del presente informe de tesis.

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

El procesamiento y análisis de datos se realizó de la siguiente manera:

-Reducción de datos: Se establecieron categorías emergentes de acuerdo con las posturas brindadas por parte de las unidades de información, lo cual se realizó a través del análisis de contenido tanto a las entrevistas transcritas y la observación de documentos seleccionados.

-Disposición y transformación de datos: Con las categorías emergentes seleccionados se realizaron síntesis conceptuales en correspondencia con cada interrogante planteada, lo cual representa una primera descripción interpretativa de un aspecto del fenómeno analizado, lo cual se logró a través de la comparación constante de ideas extraídas.

-Obtención de resultados y verificación de conclusiones: Con las síntesis conceptuales obtenidos en virtud de los interrogantes relacionados con cada subcategoría de análisis se articularon los significados con el fin de establecer teorizaciones parciales, los cuales en conjunto responden al objetivo general de la investigación, para luego establecer una reducción de los datos que conlleven a establecer ideas centrales que formaron parte de las conclusiones del presente estudio. Para lograr con la presente tarea fue necesario consolidar información teórica producto de la fase empírica de la investigación para poder ser comparada con el marco referencial que en consecuencia genera una nueva teoría acorde con el objetivo establecido.

Cabe resaltar que para realizar las tareas señaladas fue necesario el uso de programas informáticos tales como Microsoft Word y el software de análisis

cualitativo Atlas.Ti, los cuales fueron herramientas útiles que ayudaron a que el proceso analítico de comparación de categorías emergentes y la articulación teórica sea ponderada en razón de lo evidenciado.

### **3.6. Rigor cualitativo**

De acuerdo con lo que establece Hernández et. al. (2014) el rigor cualitativo de una investigación cualitativa puede ser observada bajo los siguientes criterios:

-Validez: La validez de las teorizaciones presentadas se establecieron a través de la relectura constante de las transcripciones de las entrevistas lo cual ayudó a capturar las categorías emergentes más representativas en razón de establecer una teoría consolidada. Así también la información documental fue analizada y sistematizada de tal manera que se ubicase dentro de una de los aspectos que fueron materia de análisis y se correspondieran con una de las preguntas establecidas.

-Confiability: A través de la triangulación de las categorías emergentes lo cual permitió realizar la saturación de la información correspondiente que permitiesen establecer orientaciones teóricas claves proveniente de comparaciones constantes, lo que conllevó a obtener resultados con mayor arraigo científico.

-Transferencia: Bajo el presente criterio, que corresponde a un modo reflexivo de transferencia de los resultados hacia otros contextos, se puede establecer que el narcotráfico marítimo corresponde a ser una problemática que tiene características comunes a nivel internacional, por lo que de manera general

los resultados pueden servir para ser contrastados o vinculantes en aras de poder consolidar conocimiento científico a través de teorías que se correspondan con la realidad y las diversas situaciones complejas que se derivan de dicho fenómeno.

### **3.7 Aspectos éticos**

Acorde con un proceso de investigación, respetando los principios de anonimato de informantes y confidencialidad de la información se aplicaron consentimientos informados a los participantes de las entrevistas correspondientes al proceso de recolección de datos, en la cual se establece en compromiso por parte de los investigadores respecto a la información brindada (Ver Anexo 4).

Con la aplicación del consentimiento informado, se buscó también generar confianza con relación a las unidades de información entrevistados, de tal manera que puedan explayarse respecto a las interrogantes planteadas, de tal manera que se recopile información a profundidad que contribuya a enriquecer los resultados de la investigación, minimizando sesgos que pudiesen presentarse por prejuicios personales de los entrevistados.

## **CAPÍTULO IV: RESULTADOS**

Los resultados se establecen de acuerdo a la matriz categorial establecida en el capítulo anterior, plasmando síntesis conceptuales según cada indicador con la información proveniente de las entrevistas y una interpretación directa de los segmentos recabados de los documentos analizados.

Se enlaza cada subcategoría de análisis con el objetivo específico sobre el cual se establece una teorización que corresponde a la integración de las interpretaciones previas de cada indicador que determinan los atributos asociados a la problematización del objeto de estudio.

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 presentadas en cada teorización parcial correspondiente a cada objetivo específico.

**4.1 Conocer las perspectivas sobre el narcotráfico marítimo que poseen los oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú, 2020.**

**4.1.1 Identificar las apreciaciones sobre el marco legal relacionado con el narcotráfico marítimo que poseen los oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.**

-Regulaciones internacionales:

Entrevista

1. ¿Considera Ud. que las regulaciones internacionales con respecto a la lucha contra el tráfico ilícito de drogas son eficientes respecto al objetivo que persiguen?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Creo que hay una gran deficiencia en las regulaciones internacionales que están establecidas para la lucha en contra del tráfico ilícito de drogas, ya que es muy evidente que siguen	Según lo que se puede evidenciar, las regulaciones de índole internacional no tienen mucha efectividad y hasta podría decir que son casi nulas porque aún	Considero que las regulaciones internacionales relacionadas con el tráfico ilícito de drogas establecidas por diferentes organismos públicos internacionales y nacionales no	Con respecto a tu pregunta, desconozco las regulaciones internacionales que están vinculadas para combatir con el tráfico ilícito de drogas. El único alcance que te puedo dar a esta	A mi parecer las regulaciones internacionales que refieren al tema de tráfico ilícito de drogas están en buen camino, pero no quiere decir que sea lo mejor, siempre se debería buscar otro tipo de	-La mayoría de entrevistados opinan específicamente sobre las regulaciones internacionales que no son eficientes, debido a que en la actualidad el narcotráfico va en aumento y si nos referimos al ámbito marítimo las maneras en que realizan este

<p>ocurriendo muchos actos referentes a las drogas, como consumo, venta y transporte. Además, se sigue viendo muchos reportajes en los cuales son capturadas personas dedicadas a la venta de drogas en las calles y también se han reportado capturas de drogas en buques y otras embarcaciones los cuales han estado en alta mar o en puertos.</p>	<p>sigue incrementando la tasa de consumo y venta; sin embargo, durante estos tiempos debido a la pandemia se redujo un poco, pero creo que cuando se normalice la situación volverá a incrementar, ya que en mi experiencia las regulaciones no han ayudado en acabar con este mal, ya sea tanto en normas nacionales como internacionales, antes mencionadas.</p>	<p>son eficientes ya que estos organismos se reúnen con ministros de cada estado que poco o nada saben con respecto a este tema de interés. Además, estas regulaciones internacionales no han tenido mucho éxito para combatir con el narcotráfico, ya que cada año se va incrementando más en el mundo entero.</p>	<p>pregunta es que la Organización de las Naciones Unidas (ONU) es encargada de ver estos problemas sociales como es el tráfico ilícito de drogas, entre otros. Durante mis años de experiencia nunca eh presenciado algunos problemas relacionados al narcotráfico marítimo.</p>	<p>estrategias para poder combatir este delito para que así no haya tantos casos de tráfico de drogas por la vía marítima, ya que los narcotraficantes cada vez se vuelven más ingeniosos desarrollando nuevos métodos de camuflaje y transporte de drogas.</p>	<p>acto ilícito son cada vez más ingeniosas.</p>
E6	E7	E8	E9	E10	
Puedo decir firmemente que	Con sinceridad considero que	Considero que las regulaciones	Bueno desde mi punto de vista	Creo que son ineficientes,	

<p>en mis años a bordo he tenido conocimiento de algunos casos de tráfico ilícito de drogas de colegas inclusive. Opino que la eficiencia de regulaciones internacionales respecto al tráfico de drogas por mar es deficiente, pero eso no significa que no podría mejorar. En pocas palabras, deberían buscar otra manera de detectar más rápido este tipo de situaciones.</p>	<p>sobre las regulaciones internacionales con respecto a la lucha contra el tráfico de drogas no tengo mucho conocimiento, sí conozco las entidades como la ONU, aunque no sabría decirte con detalles como operan estas identidades. Supongo que tienen falencias con respecto a sus planes contra el narcotráfico, ya que siempre se presentan caso de contrabando en el mar, o por tierra.</p>	<p>internacionales tienen que ser eficientes para poder lograr el objetivo deseado, pero no estoy seguro de que este ente pueda lograr al 100% ya que siempre se presentan deficiencias, que hacen que no se llegue al objetivo planteado. Así que sí creo que la ONU en conjunto con más organizaciones hacen lo mejor para poder frenar el tráfico ilícito de drogas.</p>	<p>creo que las regulaciones son ineficientes y que debería haber personas con conocimientos cabales sobre el rubro marítimo encargados de llevar a cabo las operaciones de lucha contra el tráfico de drogas, ya que he observado que la sala de máquinas sigue siendo un lugar susceptible para el camuflaje de drogas.</p>	<p>porque se puede observar que se ha puesto una mayor importancia al desarrollo de normas y lucha en las zonas terrestres, lo cual es aprovechado por los traficantes para seguir creando nuevos sistemas de transporte por el mar.</p>	
---	---	---	---	--	--

-Regulaciones y programas:

Entrevista

2. ¿Qué regulaciones y programas establecen estrategias para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Actualmente pude leer un poco sobre las normas y programas que han sido desarrolladas para la lucha contra el tráfico de drogas ilícitas, en donde según tengo entendido la ONU es una organización que está encargada de estos programas y la policía del Perú a nivel nacional, pero no tengo conocimientos exactos sobre que programas o estrategias son las que existen.	En estos momentos no cuento con los conocimientos de que programas o regulaciones han sido establecidas en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas específicamente, pero pude ver en un reportaje que el presidente Vizcarra en años anteriores hizo una operación para eliminar los cultivos de la hoja de coca en las zonas donde se concentran	De acuerdo a tu pregunta planteada, tengo entendido que la Oficina de las Naciones Unidas contra las Drogas y el Delito (ONODC), es considerado como un líder mundial contra las drogas ilícitas y la delincuencia a nivel internacional y que también establece diferentes estrategias para poder reducir y erradicar las	Como te respondí en la pregunta anterior desconozco que regulaciones están vinculadas al tráfico ilícito de drogas, pero por lo que he escuchado la ONU es uno de los principales organismos de establecer diferentes programas con el objetivo de mejorar la gestión de riesgos, la seguridad y la facilitación del comercio en puertos	Respecto a esta pregunta no estoy tan informado de los programas y/o regulaciones; sin embargo sé que la ONU es una de las organizaciones más conocidas aquí en Perú, la cual está vinculada a la lucha del tráfico ilícito de drogas	-La mayoría presenta un conocimiento general de las regulaciones mencionando a la ONU más que todo, ya que la mayoría menciona organizaciones nacionales o internacionales en lugar de mencionar las regulaciones o programas establecidos. Lo que infiere la poca información que se tiene.

	estos actos ilícitos.	diferentes operaciones que tienen que ver con el tráfico ilícito de drogas, en cooperación con diferentes países que muestran una voluntad propia.	marítimos, fronteras terrestres y aeropuertos. Además, todos los países deben tener el compromiso de luchar día a día con este problema social que está causando mucho daño a la salud humana y al entorno social.		
E6	E7	E8	E9	E10	
Aquí en Perú la DIRANDRO es un órgano especializado, referente al tema de las drogas, pero imagino que deben existir otros tipos de programas y regulaciones llevadas a cabo por otros organismos para	Bueno, creo que, si hablamos sobre drogas y la lucha contra estas sustancias ilícitas, las entidades que tendrían que ver son la DIRANDRO y la ONU, las cuales deben desarrollar estos programas y	Si hablamos de lucha contra el tráfico ilícitas de drogas, estamos hablando más sobre la DIRANDRO que es parte de la policía, ya que cuando hay alerta de que en un barco se encuentra con drogas, los	De acuerdo a la información que manejo solo sé que la institución o ente que es encargada de todo lo respectivo al tráfico ilícito de drogas es la DIRANDRO, pero desconozco si este ente también ve el	La información que poseo acerca de este tema es muy reducida, no estoy seguro de esta información, pero hasta donde estoy informado es que ONU es el organismo internacional encargada de emitir estas regulaciones	

hacer frente a este mal.	estrategias para que no siga incrementando el consumo y tráfico de drogas.	policías son los que acuden al lugar para la investigación y detención de los implicados.	sector marítimo y con respecto a las regulaciones y los aspectos que me preguntaste no podría facilitarte la información ya que no cuento con ella.	contra las drogas y DICAPI es la encargada a nivel nacional de tratar la lucha contra las drogas.	
--------------------------	--	---	---	---	--

-Normas en el transporte marítimo:

### Entrevista

3. Con respecto al transporte marítimo ¿Cuál es o son las normas que buscan minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
En el ámbito marítimo se conoce que el convenio SOLAS en el capítulo 11 parte 2 trata sobre los peligros de protección de forma general y que hace referencia al código PBIP que es en donde de forma un poco más específica se toma en cuenta el narcotráfico, pero según lo que pude analizar no pude encontrar muchas normas o pautas claras y específicas que	En nuestra formación como marinos mercantes hemos podido aprender que, dentro del convenio SOLAS, en el capítulo 11-2 sobre un código especial para establecer medidas de protección a los peligros que atenten en contra de los buques e instalaciones portuarias de forma intencional, así como lo es el	En base a tu pregunta en el ámbito nacional marítimo no conozco o no existen organismos y mucho menos normas que busquen minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo, es por ello que el Estado Peruano debe poner mayor énfasis en buscar soluciones o crear una entidad que busque y garantice la lucha del tráfico ilícito	Desde mi punto de vista te puedo decir que en el Perú no existen normas específicas para poder erradicar el narcotráfico en el ámbito marítimo nacional debido a, que no hay ningún organismo especializado para poder controlar el tráfico ilícito de drogas; sin embargo, tengo entendido que DEVIDA (Comisión Nacional para el	Tengo conocimiento que existen organismos, los cuales tienen normas para minimizar el narcotráfico en tierra, pero si nos referimos a normas marítimas pues no tengo conocimiento de ninguna de estas, más que las participaciones de APN o DICAPI cuando se hace un seguimiento especial de algo sospechoso en puerto.	-En términos generales, la mayoría de los oficiales de Marina Mercante mencionaron a las organizaciones nacionales más representativas como DICAPI o APN más no DEVIDA que es la más importante dentro de este grupo de organizaciones, sin embargo, en el ámbito internacional solo mencionaron a la ONU como organización expresando conocimiento muy general de lo que esta organización aporta a la lucha contra el tráfico ilícito de drogas.

ayuden a detener este gran mal que está haciendo daño al mundo entero.	narcotráfico marítimo, después de este código desconozco si existen más normas que se hallan diseñado para eliminar el narcotráfico.	de drogas, ya que es un problema social para el Perú que es uno de los principales productores de droga a nivel de américa.	Desarrollo y Vida sin Drogas), es un organismo nacional que busca entrelazar acciones y programas para combatir con este mal social.		Desconociendo a la OEA.
E6	E7	E8	E9	E10	
Hasta el momento los casos que he podido presenciar en puerto casi siempre han sido seguimientos en tierra los cuales buscan erradicar por completo con el tráfico marítimo, entonces los aliados de estos organismos en puerto es APN, la cual se compromete con ellos para evitar	Como normas que traten de erradicar el narcotráfico marítimo, la OMI debe ser el organismo que es responsable ya que éste se encarga de la seguridad y protección de la navegación.	Si hablamos de normas que busquen minimizar el narcotráfico marítimo, pues no estoy muy seguro, De lo que tengo entendido, es que la organización marítima internacional tiene como responsabilidad dar la protección al buque, así mismo creo que si se trata de	Lo que te puedo decir de normas no te podría decir un a información que sea acertada ya que no manejo dato alguno acerca de este tema es muy poco hablado en el sector marítimo.	Con respecto a tu pregunta lo único que puedo aportar es que uno de los entes que hace cumplir estas normativas es un ente que es uno de los principales órganos de la ONU que se encarga de velar por hacer cumplir estas normas en contra del tráfico ilícito de drogas.	

que comercialice drogas marítima,	se vía		drogas cumple la misma función.			
--	-----------	--	------------------------------------	--	--	--

-Código PBIP:

Entrevista

4. ¿Cómo afectan las medidas de protección establecidas en el Código PBIP con respecto a la amenaza de narcotráfico tanto en el buque como en la instalación portuaria?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Creo que el Código PBIP, brinda normas que ayudan a los buques y a las instalaciones portuarias en el control del narcotráfico porque las normas casi siempre son buenas y son diseñadas para el control de toda índole, pero creo que tienen que ser puestas en práctica de forma obligatoria y real, ya en mi experiencia muchas veces en el nuestro país no	En mi experiencia, pude percibir ciertas falencias, pero en términos generales el Código PBIP está conformado por normas generales que pueden orientar de manera positiva en la protección del narcotráfico tanto en los buques como en las instalaciones portuarias, ya que el código establece que	Las medidas de protección que establece el código PBIP con respecto a las amenazas tanto para los buques y las instalaciones portuarias en cooperación con los armadores, autoridades marítimas y organismos nacionales son establecer planes y evaluaciones de protección con el fin de poder mitigar y eliminar amenazas que puedan afectar el	El código PBIP no establece medidas concisas para poder combatir el narcotráfico tanto para los buques e instalaciones portuarias, estas deben tomar sus propias medidas para poder mitigar con el tráfico ilícito de drogas. Además, los armadores, las navieras, autoridades marítimas deben trabajar en conjunto para poder reducir o erradicar el	El código PBIP es un instrumento de mucha ayuda hoy en día, ya que establece planes y diversas evaluaciones al arribar o zarpar de los puertos, pero tal vez eso no es suficiente aún como para hacer frente a los muchos casos de tráfico ilícito por vía marítima.	-Se está de acuerdo que las medidas y términos que el código PBIP ofrecen hacen que la amenaza de tráfico sea menor al que podría llegar hacer sin la ayuda del código. No todos están de acuerdo a la efectividad del código mencionando que presentan algunas deficiencias y falencias, pero como medidas generales todos están de acuerdo a su efectividad. Teniendo también un concepto básico en general sobre el tema.

<p>pasan la inspección adecuada de drogas, y los marinos mercantes no pueden desarrollarse adecuadamente en este tema.</p>	<p>los oficiales y personas competentes se encarguen de velar por dicha protección en el buque y en las instalaciones portuarias.</p>	<p>transporte marítimo.</p>	<p>narcotráfico en el transporte marítimo.</p>		
<p>E6</p>	<p>E7</p>	<p>E8</p>	<p>E9</p>	<p>E10</p>	
<p>Las medidas de protección establecidas por el código PBIP son muy buenos, en el cual existen 3 niveles que van aplicándose de acuerdo a la situación en que se encuentren, aunque podría mejorarse o establecer otros tipos de medidas en conjunto con estas, para combatir más afondo el narcotráfico</p>	<p>Yo creo que tiene un efecto positivo, porque el Código PBIP es una normativa relacionada con la gestión de riesgos de un buque o de una instalación portuaria si es el caso, lo cual dificulta la entrada y salida libre de algún tipo de droga; sin embargo, según mi opinión algunos</p>	<p>Las medidas que el código PBIP nos ofrece tanto en el buque como en las instalaciones portuarias son muy básicas, ya que solo obstaculizan de forma general el tráfico de drogas, porque aún siguen viendo casos en los cuales la carga es manipulada, ingreso de personas no autorizadas al</p>	<p>Este tema es un punto interesante ya que estos códigos junto a sus normas y planes son desarrollados en base a un escenario ideal, el cual no representa el real escenario de las instalaciones portuarias; a esto se reduce tu pregunta que, si puede afectar positivamente solo en ciertos</p>	<p>El código PBIP es uno de los cuales que desde mi punto de vista es muy acertado en cuanto a las medidas estipuladas tanto para la seguridad en el buque, así como también para la instalación portuaria, pero de la misma manera como todo tipo de normas estipuladas es muy diferente la realidad a las situaciones en la</p>	

<p>marítimo, ya que en la actualidad sigue habiendo muchos casos de narcotráfico y vienen en incremento.</p>	<p>de los hallazgos de las drogas incautadas en los puertos o buques solo son distracciones para poder sacar más droga por otro lado.</p>	<p>buque o instalaciones portuarias.</p>	<p>casos, pero no puede aplicarse a todos.</p>	<p>que los encargados se plantean ya que ellos toman todo de una forma supuesta.</p>	
--	---	--	--	--	--

-Eficiencia de normas de protección:

Entrevista

5. ¿Cree Ud. que las actividades que se realizan en los buques, así como en instalaciones portuarias como parte de la aplicación de las normas de protección son eficientes para minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
En mi experiencia creo que son eficientes siempre y cuando la tripulación y la gente de mar que trabaja en los puertos han sido correctamente preparados para poner en práctica dichas normas establecidas para el control y erradicación del narcotráfico, por otro lado, creo que muchas si son muy buenas normas, ya que toda norma es buena y aporta a	Las normas que se han elaborado y establecido para controlar y poner fin al narcotráfico marítimo no son adecuadas, porque es muy evidente que en nuestro país peruano aún siguen transportando las drogas como la cocaína por los puertos y esto es porque debe de haber muchas deficiencias en	Las actividades que han realizado los buques e instalaciones portuarias para poder minimizar el narcotráfico marítimo han sido un total fracaso porque en el Perú cada año el aumento del narcotráfico ha incrementado notablemente, donde la principal vía de transporte ha sido la marítima eso quiere decir que las actividades o normas son	Con respecto a tu pregunta ninguna de las actividades que han implementado los buques y las instalaciones portuarias han dado buenos frutos ante esta falencia que afecta a la sociedad mundial, ya que en el año 2020 las autoridades han decomisado más de 45 toneladas y se estima que más de 135 toneladas	Definitivamente no, puesto que cada día se presentan nuevos casos de tráfico marítimo, es por esto que deberían realizarse otro tipo de estrategias para evitar el narcotráfico.	-Todos los entrevistados opinan que las normas que se siguen según el código PBIP no son suficientes tanto en puerto como en los buques, es decir sí buscan fomentar las estrategias para erradicar el tráfico ilícito de drogas, pero actualmente no existen precisiones que den un conocimiento claro sobre este tema.

la lucha del problema.	las normas que se han desarrollado, pero puede que, de forma general de cierto aporte de ayuda, sin embargo, como antes lo mencione no son eficaces.	deficientes por parte de los buques e instalaciones portuarias.	van directo a Europa.		
E6	E7	E8	E9	E10	
En la actualidad el narcotráfico no solo en las instalaciones portuarias sino también por vía aérea han incrementado y esto se debe a la falta de compromiso por parte de las autoridades, pienso que si estuvieran bien organizados y con más estrategias y	En mi opinión, creo que las instalaciones portuarias podrían mejorar de alguna manera, reduciendo al mínimo el número de incidentes que suceden anualmente, capacitando de mejor manera y realizando ejercicios más seguidos. Por	Creo que las actividades preventivas que se hacen a bordo son eficientes para evitar el narcotráfico, solo hay que conocer a la tripulación que está a bordo y como jefe mantener el cuidado necesario para separar a algún mal elemento que quiera realizar algo	Como te mencione anteriormente la implementación de estas medidas son muy importantes, ya que ayuda a tener mucho más control sobre las actividades que se puedan realizar, pero de la misma manera no asegura que no vayan a existir	De mi punto de vista las actividades realizadas tanto por los buques como las instalaciones portuarias de acuerdo a las normas estipuladas en el código si son útiles pero la probabilidad de que se erradiquen estos tipos de actividades ilícitas está muy de la	

<p>planes podrían minimizar mucho más rápido o detectar más rápido cuando se va a llevar a cabo una operación de narcotráfico.</p>	<p>otra parte, a bordo si bien es cierto, hay muchos lugares donde se pueda ocultar droga ya sea en la sala de máquinas o en alguna parte de la cubierta o superestructura . Creo que la responsabilidad cae sobre los jefes, que somos los que siempre debemos estar atentos a lo que los oficiales o marineros hagan.</p>	<p>perjudicial para la nave. Y si hablamos de las instalaciones portuarias, sé que en el Callao se manejan muchos protocolos de seguridad para evitar estos tipos de incidentes, más bien en otros puertos del Perú quizás falta mejorar la seguridad en el terminal.</p>	<p>estos actos ilícitos.</p>	<p>realidad, lo que podríamos esperar con esto sí podría ser una posible reducción en este tipo de actividades ilícitas.</p>	
--	---	---	------------------------------	--	--

-Resolución FAL 9(34):

Entrevista

6. ¿Qué opina sobre las orientaciones respecto a la prevención y supresión del contrabando de drogas en el transporte marítimo internacional establecidas en la resolución FAL 9(34)?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Ahora que recuerdo, en una conversación con colegas capitanes hicieron mención de la resolución FAL 9(34), en la cual establecen normas específicas en la lucha contra el narcotráfico marítimo, pero en estos momentos no tengo conocimientos claros ni específicos sobre que normas son las	Durante mi experiencia no pude conocer ni leer la resolución FAL 9(34), pero supongo que las normas que se han definido en dicha resolución son buenas y ayudan en el control y lucha contra el narcotráfico marítimo, ya que es una norma realizada por la OMI supongo. Se debería enseñar o hacer un taller de este tema tomando en cuenta esta resolución.	Bueno yo opino que la resolución FAL 9(34) establece orientaciones de forma general en caso estemos en un problema de drogas ya sea en el buque o en una instalación portuaria, además este comité de facilitación no te brinda cosas concisas con respecto al tráfico ilícito de drogas, es por eso que el narcotráfico sigue creciendo	No puedo opinar acerca de estas orientaciones establecidas por esta resolución porque no sé de qué trata la resolución FAL 9 (34). Me imagino que trata sobre medidas que deben tener los barcos mercantes y todas las personas que los operan; además, según mi experiencia creo que debería haber algún curso de sensibilización sobre la lucha y repercusiones del	Las orientaciones que se dan respecto a la prevención y supresión del contrabando de drogas en el ámbito marítimo se las damos a cada uno de los tripulantes antes de embarcar, y es muy importante que el personal tenga claro este punto, para que haya un buen cuidado y se trate de evitar problemas con las drogas, pero somos muy pocos los que tenemos conocimientos sobre esta resolución.	-Se puede apreciar, que, aunque la mayoría de los oficiales de Marina Mercante desconocen el concepto de la resolución FAL 9(34), tienen una noción de lo que esta resolución puede contener para combatir el narcotráfico marítimo. Pidiendo que haya una capacitación o más acceso a la información al personal que trabaja tanto abordado como en tierra donde el tráfico ilícito de drogas representa

que se mencionan en dicha resolución.		cada año obviamente.	narcotráfico marítimo.		la principal amenaza en contra de la protección.
E6	E7	E8	E9	E10	
La Resolución FAL9(34) está dada por la OMI como respuesta a uno de los miembros contratantes para frenar el narcotráfico, es por esto que surgen las orientaciones para prevenir cualquier tipo de incidente de abordaje y controlar el transporte marítimo internacional.	En mi opinión creo que es una buena ayuda porque se necesita toda la información y herramientas necesarias para hacer frente a las diferentes amenazas que acechan el ámbito marítimo, siendo el narcotráfico un peligro que viene en aumento y pone no solo en peligro la navegación, sino también las vidas humanas, y debería capacitar más a la tripulación con respecto a este tema.	Estoy de acuerdo con la prevención y la supervisión del contrabando de drogas vía marítimo, ya que cada vez se sabe que es muy común trasladar droga de esta manera, perjudicando a personas en el viaje y en muchos casos los mismos tripulantes son los que ayudan a organizaciones criminales a camuflarlas porque son extorsionadas o corrompidas con grandes sumas de dinero.	En mi experiencia creo que es una resolución muy poco tocada ya que, a pesar de ser una resolución enfocada a enfrentar el narcotráfico, normalmente en el sector lo dejan de lado debido a la falta de interés que existe en las personas que laboran en los buques y en los puertos. Es por ello que debería hacer una concientización sobre este flagelo que pone en peligro el ámbito marítimo y la seguridad.	Bueno desde mi punto de vista creo que debería haber una mayor capacitación para las personas que se encuentran laborando en este sector porque a pesar de no ser un tema reciente se tiene muy abandonado a pesar de ser un tema con grandes repercusiones, y no solo en este sector sino globalmente ya que, debido a la desinformación muchas veces se transportan grandes cantidades de estas sustancias ilícitas por las naves mercantes.	

-Regulaciones nacionales:

Entrevista

7. ¿Qué opina sobre las regulaciones nacionales vinculadas al tráfico ilícito de drogas y narcotráfico marítimo establecidas dentro de la jurisdicción nacional peruana?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Si bien es cierto que el Perú está trabajando en los males como lo es el tráfico ilícito de drogas y el narcotráfico marítimo, creo que no son eficaces ya que las normas según tengo entendido tienen muchas fallas y deficiencias y por ende no se podrán tener buenos resultados. Recuerdo que DIRANDRO es la policía nacional encargada de luchar contra este	Según mi experiencia creo que nuestro país sufre mucho por las normas que no tienen el nivel de efectividad que se espera según las regulaciones que se han desarrollado para luchar contra el narcotráfico marítimo porque no se pueden evidenciar mejoras en la lucha contra este mal,	Las regulaciones nacionales vinculadas al tráfico ilícito de drogas establecidas en la jurisdicción nacional son un completo desastre debido que no existe una entidad competente que pueda controlar el tráfico ilícito de drogas, además que el Perú es un principal agricultor, consumidor y comercializador, es por ello que no creemos como	Yo opino que están regulaciones que se dan en el Perú para poder combatir el narcotráfico en el ámbito marítimo son de forma general, estas deberían ser más drásticas con respecto a su aplicación, además debería existir un ente regulador que pueda fiscalizar la droga que se decomisa para poder llevar un control y a las personas involucradas	Hasta el momento no existe ninguna regulación nacional vinculada a esta gran problemática a pesar de los diversos casos que se han registrado y sería bueno que la jurisdicción peruana tome cartas en el asunto para poder evitar más casos de narcotráfico en los puertos peruanos.	-Los oficiales de Marina Mercante entrevistados con respecto a la pregunta realizada se puede concluir que solo algunos de los oficiales mencionan una de las organizaciones nacionales que existen son: DEVIDA, APN, DICAPI y DIVIPORT entre otros. Lo que nos indica que tienen conocimientos muy básicos sobre las regulaciones vinculadas al tráfico de drogas existentes.

mal en los puertos, pero como antes hice mención no tiene una buena organización ni planes para enfrentar este mal.	además pude experimentar que muchas veces no se realizan adecuadamente o ponen en práctica dichas normas establecidas para el monitoreo e inspección de buques y puertos.	país y como sociedad.	deberían procesadas de inmediato sin ningún beneficio alguno para así otras personas no cometan estos delitos que dañan la integridad de una persona.		
E6	E7	E8	E9	E10	
Es escasa la información que se tiene acerca de este tema, ya que se sabe que no hay ninguna regulación hasta hoy netamente nacional, es por esto que se siguen viendo más y más casos de narcotráfico en la vía fluvial. La jurisdicción	Las regulaciones peruanas como a todo les hace falta ser más concisos y mucho más definitivos con las normas y regulaciones que se proponen. Para que de esta manera sí sea efectiva las	Creo que si hablamos de regulaciones nacionales con respecto a drogas nos referimos a la policía DIRANDRO o a DICAPI que son los que mantienen el control. Y por experiencia sé que hay muchas	Las normas las que rigen en el estado peruano si bien puede que hayan sido elaboradas en conjunto con entidades de gran impacto en el sector marítimo la forma en las que le dan cumplimiento	Desde mi punto de vista las - regulaciones vinculadas al TID y narcotráfico marítimo no son muy bastas ya que no están desarrolladas adecuadamente para un escenario como el que encontramos en el Perú me refiero a que se mueven	

<p>nacional peruana debería realizar un examen frente a este punto importante para el campo marítimo también y así evitar situaciones relacionadas al tráfico ilícito.</p>	<p>regulaciones y se pueda terminar de una vez con el tráfico ilícito de drogas.</p>	<p>veces que se trata de seguir las regulaciones muchas veces las personas, aunque no son todas, algunas veces se presentar algunas irregularidades que hacen que esto del tráfico de drogas no llegue a un fin.</p>	<p>deja mucho que desear.</p>	<p>grandes cantidades de sustancias ilícitas por ende no se puede tener un control adecuado sobre estos.</p>	
--	--	--	-------------------------------	--	--

**Teorización parcial sobre el primer objetivo específico.** Las apreciaciones que brindaron los oficiales de marina mercante con respecto a las interrogantes planteadas denotan alcances y conocimientos básicos sobre las regulaciones vinculadas al tráfico ilícito de drogas establecidas en el marco internacional por organismos tales como la ONU y OEA así como del marco nacional en las cuales existen organismos nacionales con responsabilidad en asuntos de protección sobre temas de narcotráfico tanto en la vía terrestre como marítima, entre los cuales destacan DEVIDA, APN, DICAPI, DIVIPORT, etc.

Con respecto a lo que establece el marco regulatorio en asuntos del tráfico ilícito de drogas dentro del transporte marítimo de manera general se atribuye que la OMI es la encargada de normar las actividades que han de ser aplicadas tanto en buques, instalaciones portuarias y puertos en general, lo cual se encuentra relacionado con lo establecido en el Código PBIP, cuyas apreciaciones también se enmarcan en la generalidad.

Específicamente sobre las regulaciones internacionales opinan que no son eficientes, debido a que en la actualidad el narcotráfico en todas sus expresiones va en aumento dentro del ámbito marítimo, debido a que sus actividades suelen ser cada vez más ingeniosas.

Con respecto a los programas y regulaciones que buscan fomentar las estrategias y actividades que mitiguen y/o erradiquen cualquier actividad vinculada al tráfico ilícito de drogas, no existen precisiones que caractericen un conocimiento cabal sobre dichos asuntos, pero lo que sí aprecian es la entidad de la que proviene la norma; hasta el momento podría ser considerado al tráfico ilícito de drogas como un flagelo casi imposible de combatir.

De acuerdo a las posturas señaladas los oficiales de marina mercante vinculan las normas de protección marítima con lo que se señala en el código PBIP, sin embargo, se sabe que existe una resolución la cual trata sobre el apoyo cognitivo respecto a las orientaciones vinculadas a la prevención y supresión del contrabando de drogas dentro del transporte marítimo. En el presente instrumento orientativo existen directrices que tratan sobre los procedimientos de las autoridades competentes, la posibilidad de embarques ilícitos en los buques, las funciones cuya responsabilidad recae en las compañías sobre lo que respecta a la integración del buque, medidas y procedimientos para la protección integral del buque; detección de drogas ocultas; ocultamiento de drogas a bordo e indicios reveladores, medidas a adoptar cuando se encuentra drogas a bordo; y el control del transporte de precursores y de productos químicos; sobre los cuales, ninguno de los entrevistados pudo establecer un alcance al menos básico de tales orientaciones lo que conlleva a pensar que existe poca afinidad e información difundida en los buques que realizan cabotaje a nivel nacional dentro del Perú.

La Resolución FAL 9(34) es la que contiene las orientaciones a tomarse en cuenta por todas las personas que operan en buques para combatir el narcotráfico marítimo, siempre y cuando se desarrolle dentro de la misma y que al ser un documento oficial supondría ser de conocimiento necesario para todas las tripulaciones, armadores y cualquier persona que este ligado al trabajo en buques así como los que operan en zonas acuáticas donde el tráfico ilícito de drogas representa una de las principales amenazas de protección, el cual genera repercusiones sociales, económicas y políticas que afecta a la comunidad marítima y sociedad en general.

Se señala además que organismos tales como DEVIDA, APN, DICAPI, DIVIPORT son deficientes en la lucha contra el narcotráfico el cual se lleva a cabo en áreas terrestres como acuáticas siendo la última la más difícil de combatir ya que los puertos y terminales portuarios son zonas desprotegidas a lo largo y ancho del territorio nacional.

**4.1.2 Conocer la situación actual del TID en el Perú según la postura señalada por oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.**

-Características:

Entrevista

8. ¿Qué características observa en el desarrollo del TDI en el Perú?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Según lo que puedo observar creo que el TID en el Perú es muy potente, ya que no para de producir droga, venderla y transportarla. Y creo que se debe a que la droga genera muchas ganancias económicas según tengo entendido, es por ello que también las personas de bajos recursos	El TID nacional, se viene desarrollando gracias a la libertad que tienen para hacerlo en pocas palabras, porque las autoridades no trabajan de forma adecuada y muchos de ellos son sobornados, es por ello que creo que cada año sigue	Las características que he observado con respecto al tráfico ilícito de drogas en el Perú es que ha ido en aumento cada año y que la principal ruta es la vía marítima también que no existen medidas drásticas para poder erradicar con este problema social que afecta a	Por lo que he podido observar es que el narcotráfico en el Perú no para de incrementarse, no hay un control definido para poder erradicar con el narcotráfico, así como también no hay autoridades competentes e incorruptibles que puedan parar este mal que daña la vida humana. El	Con respecto a tu pregunta frente al desarrollo del contrabando de drogas, actualmente en el Perú es un tema que se ve día a día puesto que a veces las personas actúan de una manera irresponsable por falta de dinero, esto es un problema serio, el cual provoca la permanencia de las organizaciones	-Con la información recopilada de las entrevistas se puede observar que la situación actual del tráfico ilícito de drogas en el Perú representa un flagelo latente, donde muchas personas trabajan para organizaciones nacionales e internacionales para realizar actos delictivos. Además, cabe señalar que el TID ha ido en aumento cada año debido a que las

<p>económicos deciden incursionar en este mercado negro, por otra parte, creo que también su desarrollo se debe a su alto consumo por parte de la sociedad, ya que las drogas generan dependencia causando grandes daños.</p>	<p>incrementando el desarrollo del TID en nuestro país, además es muy llamativo ver la cantidad de dinero que produce este delito, por eso muchas personas deciden meterse en el TID.</p>	<p>muchas naciones, así como también no existe una entidad que pueda verificar el contrabando en el Perú.</p>	<p>estado peruano debería poner más énfasis en este problema social para crecer como país y sociedad.</p>	<p>que dedicados al trafico de drogas provocando que sea un problema de nunca acabar.</p>	<p>autoridades no son competentes en su trabajo o son corrompidas por estas organizaciones.</p>
E6	E7	E8	E9	E10	
<p>Considero que hoy en día el desarrollo del TID viene de la mano con la corrupción que hay en las entidades peruanas, es por ello que se vuelve mucho más fácil el traficar drogas debido a que las entidades son</p>	<p>Creo que el modo en que operan los traficantes de drogas es similar en tierra y a bordo de las embarcaciones, debido a que suelen corromper o someter a las personas para</p>	<p>Yo creo que el tráfico ilícito de drogas se da por muchos factores, ya sea social, económico o de alguna otra razón que desconocemos, es por esto que las personas aceptan tratos por grandes</p>	<p>Bueno este tema del TID es extenso, pero en mi opinión ha incrementado por el tema de la oferta y demanda, debido a que no hay énfasis por parte de las autoridades o personas</p>	<p>Viendo desde un panorama general encontramos que el TID en el Perú se ha ido acrecentando de manera abrumante sin poder frenarla y esto es gracias a muchos factores sociales, económico y culturales; sin</p>	

<p>compradas con este dinero sucio, cabe resaltar que cada día hay un nuevo caso que no necesariamente sale en los medios y que hasta es silenciado en ocasiones.</p>	<p>que sean cómplices para el camuflaje y transporte de las drogas, es por ello que se debería concientizar a las personas para que no se involucren en estos actos ilícitos.</p>	<p>sumas de dinero como recompensa, entre los cuales las personas podrían ser tanto autoridades como operarios.</p>	<p>responsables en velar por la seguridad tanto física como psicológica de las personas, para generar ayuda a las conciencias de estas personas adictas y así puedan darse cuenta del daño que les causa las drogas.</p>	<p>embargo, en mi opinión se debe a la corrupción que existe entre las autoridades, las cuales se convierten en personas susceptibles en corromper por dinero ofrecido por organizaciones dedicados al TDI.</p>	
---	---	---	--	---	--

-Coyuntura política:

Entrevista

9. ¿Considera UD. que la coyuntura política actual contribuye a que el TID se desarrolle sin tener límites?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Claro que sí, porque según lo que se puede ver nacionalmente, el Perú cuenta con autoridades gubernamentales, los cuales están involucrados con el TID, y esto se debe por las ganancias de dinero que deja este rubro ilegal. Es por ello que las organizaciones criminales aprovechan esta circunstancia para seguir desarrollando el crecimiento del	Con el desarrollo histórico de la política del Perú es claro que el TID está vinculado a muchas personas que alguna vez han estado o siguen en cargos como autoridades nacionales, y por eso el TID no puede parar, ya que influye directamente en las normas que son desarrolladas tanto para el control de las drogas ilícitas	Creo yo que la coyuntura política contribuye al desarrollo del tráfico ilícito de drogas, porque en el poder todos se preocupan por sus bienes personales y no por el desarrollo del país es por eso que el Perú este fregado por todos lados y siempre lo vamos a estar mientras haya políticos corruptos que solo se preocupan por llenarse los bolsillos de plata.	Desde mi punto de vista el desarrollo del tráfico ilícito de drogas no tiene límites debido a que los políticos no crean normas o leyes que puedan erradicar el narcotráfico. Además, algunos de ellos están vinculados con organizaciones criminales que dedican a la comercialización de drogas, ya que esto es un negocio redondo donde deja	Es difícil decir que no contribuye ya que día a día la coyuntura política en Perú conlleva a realizar acciones que ni uno mismo se las espera, entonces este no sería un caso extraño, el tráfico ilícito de drogas en Perú ha crecido mucho estos últimos años, ya que los narcotraficantes tienen cada día un sistema nuevo y están un paso delante de los organismos peruanos.	-Los oficiales entrevistados consideran que la coyuntura política si influye en el desarrollo del TID, ya que el Perú brinda condiciones férreas para que las personas que están vinculadas a estas organizaciones. También cabe resaltar que las autoridades gubernamentales están asociadas a estas organizaciones criminales debido a que este negocio suele tener potencialidades y alta rentabilidad.

TID en nuestro país.	como para juzgar a las personas que son traficantes, ya que muchos jueces están involucrados también este trabajo ilegal, es por ello que creo que no hay límites en el desarrollo TID en el Perú.	Si hubiera gente comprometida con el desarrollo del país, fuéramos un país mejor visto en diferentes continentes.	muchas ganancias.		
E6	E7	E8	E9	E10	
Las características que observo yo frente al desarrollo del tráfico ilícito de drogas en todo tipo de sectores es cada vez mayor y esto se debe a la coyuntura, como dije en los años que tengo de experiencia he podido apreciar a	Definitivamente de acuerdo, yo creo que la política siempre está ligada a este punto de narcotráfico, siempre hacen promesas diciendo que erradicarán estos puntos, pero no lo hacen porque también es un ingreso para	Muy de acuerdo, siento que la política influye mucho en lo que es el narcotráfico ya que son los únicos que le pueden poner un alto, viendo la manera de poder llegar al punto inicial evitando su distribución y consumo.	Desde mi punto de vista puedo decir que incluso he llegado a pensar que en muchos asuntos políticos lo utilizan como cortinas de humo para desplazar la atención de los medios hacia otro lado, pero claro es una suposición, aun que a pesar de	Bueno estos temas políticos son de gran ayuda para estas personas que se dedican a realizar estos actos ilícitos debido a que no se ejerce el debido control en los puntos en los cuales se suele tener más movimiento de sustancias estupefacientes.	

<p>algunos de mis compañeros hacer este tipo de narcotráfico y siempre me quedaba cada vez más sorprendido por aquello, y si las estrategias que tienen las personas cada día van creciendo más y con ello crece el TID.</p>	<p>ellos de alguna u otra manera. Y solo se hacen los de la vista gorda ante esta situación.</p>		<p>eso de la misma manera indirectamente favorece a que estos tipos de movimiento de sustancias ilícitas se puedan realizar.</p>		
--	--	--	--	--	--

-Salida de drogas en puertos:

Entrevista

10. ¿Por qué puertos nacionales considera Ud. se traslada la droga por vía marítima?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
<p>Creo que la droga que es transportada por vía marítima es a través de puertos en los cuales no existe o no casi presencia de autoridades o gente de mar involucrada en la aplicación de las normas y políticas que están en contra del narcotráfico marítimo, los puertos pero a pesar de que por ejemplo el puerto del Callao sea el principal del Perú creo que es por donde más se ha venido</p>	<p>Puedo creer que en todos los puertos del Perú está presente el narcotráfico, ya que como antes lo mencione las regulaciones no son eficaces completamente, sin embargo, creo que en los puertos como de Chimbote, Talara y Pisco son en los que más droga sale del país.</p>	<p>El principal puerto por donde sale la droga al extranjero es el Callao, debido a que este puerto recibe más de 200 barcos al día en la cual es más fácil de camuflar la droga en los barcos, es por ello que debe existir normas más drásticas con respecto a este puerto para poder minimizar el tráfico ilícito de drogas. El segundo puerto por donde sale la droga es el de Chimbote ya que</p>	<p>Los puertos principales del Perú por donde sale la droga son del Callao y Chimbote, cada año el tráfico ilícito de drogas va creciendo, en el año 2020 se incautaron más de 45 toneladas de drogas que iban directamente para Europa y se prevé que al año salen más de 150 toneladas de droga, en si es una cifra muy alarmante para nuestro país. Las autoridades deben estar</p>	<p>Respecto a esta pregunta te podría decir que yo considero que sin lugar a dudas por cualquier puerto nacional se puede transportar droga, ya que las estrategias que tiene los narcotraficantes es cada día un boom para las entidades que llevan los casos de narcotráficos, entonces es por esto que se hace un llamado a las entidades y organizaciones a tomar más cartas en el asunto y estar</p>	<p>-Los puertos nacionales costeros en su mayoría no son vigilados de una manera eficiente, sumado a esto la corrupción de funcionarios que por lo general brindan condiciones favorables para que el narcotráfico se desarrolle a gran escala. El puerto favorito de estas organizaciones vinculadas al TID es el Callao porque los cómplices vienen a ser los mismos trabajadores que laboran en las zonas portuarias, donde estos camuflan droga en grandes cantidades</p>

<p>exportando la droga hacia otros países, ya que siguen viendo reportajes de drogas encontradas en los buques que llegan o salen de ahí, así que según las evidencias en los demás puertos peruanos también hay transporte de drogas hacia otros estados.</p>		<p>no hay ningún control de parte de las autoridades de ese puerto.</p>	<p>capacitados y deben ser competentes para poder disminuir con el narcotráfico.</p>	<p>un paso delante de estas personas.</p>	<p>en buques vía contenedores.</p>
E6	E7	E8	E9	E10	
<p>A mi parecer la pregunta sería porque puertos peruanos no se podría comercializar drogas en Perú, ya que es un hecho que los temas de narcotráfico siempre están</p>	<p>Bueno con la experiencia que tengo, sé que los puertos más propensos son los del norte, la que no tiene una seguridad tan bien estructurada como en el Callao, pero</p>	<p>Los puertos más usuales que se traslada la droga, son los más cercanos a las fronteras, tanto por el norte como por el sur, ya que el Perú es una de los distribuidores de drogas más</p>	<p>Bueno desde mi punto vista las actividades de tráfico realizadas, se dan por los principales puertos del Perú ya que es por donde se manejan mayores flujos</p>	<p>De cierta forma estas personas siempre van a buscar los puertos en los cuales tengan mayor facilidad de camuflar sus productos es debido a esto que siempre buscan los puertos con mayor</p>	

<p>más delante de los que los estudian, entonces en este caso debería implementarse un sistema más riguroso por parte de las organizaciones peruanas para poder darle un alto a este problema que sin duda es el pan de cada día de los puertos no solo a nivel nacional sino también internacional.</p>	<p>aun así se sabe de casos que se dan también en este puerto.</p>	<p>importante en América del Sur. Aun así, también en el puerto del Callao, por más que tenga mucha más seguridad es una de los principales puertos que mueve droga.</p>	<p>de embarcaciones, este flujo mayor de embarcaciones de cierta forma favorece a que pueda haber mayor movimiento de este cargamento ilícito.</p>	<p>movimiento para así poder burlar su seguridad, teniendo en cuenta esto los puertos que tengo en mente son los cuales son: Callao (Lima), Paita (Piura) e Ilo (Moquegua).</p>	
--	--	--	--	---	--

-Políticas y estrategias:

Entrevista

11. ¿Por qué no existen políticas y estrategias claras con respecto a la lucha contra el TID y más aun dentro del sector marítimo y portuario?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Lo que tengo en mente según esta pregunta es que, hay un gran porcentaje de ignorancia por parte de las autoridades responsables de establecer políticas y normas para ponerle fin a TID y narcotráfico marítimo específicamente, no se ha puesto énfasis y más aún en estos tiempos en que la atención ha recaído en enfrentar la pandemia.	Creo que así existan buenas normas no se tendrían resultados buenos en la lucha contra el TID, ya que algunos jueces y autoridades están involucrados con organizaciones dedicadas al TID, lo que conlleva a hacerse de la vista gorda en este tema muy peligroso para la sociedad y estabilidad mundial.	Actualmente en el Perú no existen regulaciones o normas para poder luchar con el tráfico ilícito de drogas, debido que el Estado Peruano no invierte correctamente para poder frenar el narcotráfico, además no existen entidades para poder fiscalizarlas diferentes coyunturas que se dan en el sector marítimo. Otro motivo	Desde mi perspectiva puedo decir que no existen políticas o estrategias claras debido a que no hay un personal competente y capacitada para poder actuar de forma correcta en caso se decomise droga en lo barcos o en las instalaciones portuarias, también pudo añadir que en el Perú existe mucha corrupción por parte de las	Se puede decir que las estrategias más avanzadas están marcadas por los narcotraficantes ya que ellos siempre tienen la habilidad de ver cómo pueden hacer llegar al destino sus diferentes drogas, entonces en nuestro caso imagino que no hay gente especializada en este tema más aun dentro del sector marítimo, entonces tendrían que implementar mucho más que estrategias y llevar	-Las organizaciones u organismos vinculadas a las tareas respecto con la protección marítima portuaria tales como DEVIDA, DICAPI y APN no cuentan con el personal competente y experto para poder establecer diferentes estrategias y planes para que luchen con disminuir o erradicar el tráfico marítimo. También es necesario mencionar que los narcotraficantes tienen habilidades idóneas para poder camuflar la droga vía marítima a pesar que existen normas muy poco severas para poder

		también puede ser que varias organizaciones están vinculadas a políticos que están en el poder.	autoridades de alto rango. Mientras haya corrupción seguiremos siendo un país tercermundista.	a cabo un estudio más profundo.	controlar el tráfico ilícito de drogas.
E6	E7	E8	E9	E10	
Bueno lo que te puedo decir referente a este punto es que tanto en el sector marítimo como portuario no veo gente especializada que pueda llevar a cabo un verdadero control de todo lo que pasa cuando una nave llega a la zona peruana, entonces si no tenemos control de aquello ni un plan ni una estrategia seguiremos estando en el	Creo que la razón principal es que ni siquiera en tierra el tráfico de drogas está controlado aún, no vamos a intentar aclarar estrategias en el medio marítimo. Yo creo que en primer lugar el gobierno debería de controlar el tráfico de drogas vía terrestre y después de eso poder enfocarnos en	Cómo va existir una estrategia clara, si aun en medios terrestres el contrabando y consumo de drogas es pionero en Perú. Opino que primero deberíamos de arreglar este punto como país para luego poder hacer algo al respecto sobre como poder aclarar las estrategias a usar para la lucha contra las drogas en el mundo marítimo.	Es algo que siempre he tenido en mente, pero es un tema al cual no le prestan mucha atención debido a que le prestan más atención al TID en tierra debido a la influencia del terrorismo.	Desde mi punto de vista es una deficiencia con la cual nos encontramos ya que el sector marítimo en el Perú es muy conocido es por esto que se sabe poco o nada por ende no van a existir políticas ni estrategias claras.	

mismo punto, con qué quiere decir que seguirá existiendo el narcotráfico en los puertos peruanos.	la vía marítima y lacustre. Sin descuidar ninguna de las anteriores mencionadas.				
---	--	--	--	--	--

-Regulaciones internacionales:

Entrevista

12. ¿Qué organizaciones de protección en asuntos marítimos están vinculados con la lucha para frenar y/o erradicar el narcotráfico marítimo en el Perú?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Según nuestra preparación y experiencia las organizaciones encargadas de luchar contra el narcotráfico marítimo es la Autoridad portuaria y DICAPI según tengo conocimientos, pero desconozco de otras organizaciones que estén involucradas en la lucha contra el narcotráfico marítimo.	En el contexto marítimo, la Autoridad marítima portuaria y APN es la que se encarga de velar por la lucha contra el narcotráfico que viene azotando el ámbito marítimo, pero hay una organización general que vela por las regulaciones del narcotráfico ya sea marítimo o terrestre "DEVIDA".	En el Perú no existe organizaciones que vean netamente el tráfico ilícito de drogas en el campo marítimo es por eso que el Perú transporta vía marítima más del 94% de droga. Cabe resaltar también que el Estado Peruano no pone énfasis en luchar contra el narcotráfico por muchos políticos están vinculados al rubro.	Actualmente no hay ningún organismo vinculado a la lucha con el narcotráfico, por tal razón el Perú transporta más del 90% de toda la cocaína que tiene como destino Europa, ya que estos países tienen una alta demanda en el consumo de la droga peruana por considerarla de alta calidad.	Las organizaciones de protección en asuntos marítimos vinculados a casos de narcotráfico nacieron por parte de la ONU ya que básicamente la labor de estos es reunirse a conversar de temas políticos, económicos y de protección para el ámbito marítimo y este a su vez creo la UNODC que es una organización que lucha contra drogas ilícitas y la delincuencia internacionalmente y no nos olvidemos	-En el contexto marítimo las principales organizaciones para hacer lucha con el narcotráfico son DEVIDA, DICAPI y APN. Los entrevistados manifestaron que poco o nada saben sobre estas organizaciones, por lo general tenían un conocimiento muy pobre de cómo trabajan estos organismos nacionales.

				de lo más importante en el sector marítimo la OMI que está encargada de velar por la seguridad y protección del sector marítimo.	
E6	E7	E8	E9	E10	
Bueno en este aspecto tenemos a la OMI que es la organización que se encarga de todo lo referente a sector marítimo crearon instrumentos normativos buscando mitigar acciones criminales como es el TID, entonces luego tenemos a otras entidades como la OMA organismo intergubernamental que está dedicado a	Capitanía tiene la responsabilidad de cuidar de la protección de las naves del litoral, más el trabajo que puede ofrecer la policía me refiero a la DIRANDRO. Creo que de esta manera se podría erradicar el narcotráfico marítimo en el Perú.	Creo que la organización primordial es la DIRANDRO y no me refiero solo al medio marítimo si no también al terrestre de la mano con Capitanía y la Marina de Guerra.	Bueno no tengo mucho conocimiento acerca de esto la información con la que cuento es de la DRIANDRO que es la institución la cual se encarga en los delitos que tengan que ver con sustancias ilícitas.	Lo que tengo entendido es que DICAPI es el ente encargado de todos los asuntos marítimos con respecto al tráfico ilícito de drogas no podría aclararte si hay más entes que dedican a hacer frente al TID.	

contribuir con el bienestar aduanero y prohíbe el TID, y así como estos existen otros más que brindan ayuda en estos temas.					
---	--	--	--	--	--

-Repercusiones sociales:

Entrevista

13. ¿Cómo repercute socialmente el TID en el Perú?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
<p>Por lo que puedo darme cuenta existen diversas repercusiones que atentan en la sociedad a causa del TID en la nación peruana como lo es la salud de las personas ya que estas drogas son muy dañinas, también pude darme cuenta que hay muchas muertes de personas que están relacionadas en el TID.</p>	<p>Es muy evidente que el TID en el Perú ha sido participe de otros actos delincuenciales, pero cabe resaltar que produce inestabilidad en la sociedad por los miedos que producen estos actos, ya que en diversos lugares del Perú existe la presencia de las drogas, lo cual pone en peligro el desarrollo de la sociedad.</p>	<p>El tráfico ilícito de drogas es una forma de crimen organizado que involucra varios sectores de la sociedad que tiene como objetivo producir, comercializar, distribuir y administrar sustancias que pueden alterar el ánimo de una persona y hasta muchas veces destruirla. Actualmente el narcotráfico ha ido en aumento debido a q hay entidades que controlen o fiscalicen, es por</p>	<p>Con respecto a tu pregunta el tráfico ilícito de drogas repercute de una manera negativa en la sociedad debido que somos un país sin cultura, sin visión de salir adelante por las cosas buenas, el peruano siempre es bueno para lo malo, además nosotros somos los pioneros en traficar droga para los consumidores de Europa.</p>	<p>Bien en este caso las repercusiones son múltiples ya que el TID es una amenaza constantemente para todos en el aspecto de salud, como en el desarrollo económico y genera un aspecto negativo social como por ejemplo generan a la cultura la inseguridad y miedo, en el ámbito marítimo desconfianza de otros países para arribar o zarpar de los puertos de peruanos.</p>	<p>-De la información recopilada por los entrevistados, las repercusiones tienen que ver con los casos en el Puerto del Callao, donde las organizaciones pelean a muerte por mantener el control del Puerto para la salida de droga a diferentes países vecinos, también suelen asesinar a personas involucradas en el control dentro de las instalaciones portuarias, otras repercusiones corrompen autoridades y contactan diferentes marinos para que estos sean cómplices de sus actividades</p>

	Pude ver a niños, jóvenes hasta ancianos perderse por las drogas tanto en su consumo como en venta, ya que en algunas ocasiones acaban en la cárcel.	eso que hay muchas organizaciones dedicadas al narcotráfico.			ilícitas. Otros informantes manifiestan que repercute en la salud, como en el desarrollo económico y genera un aspecto negativo social.
E6	E7	E8	E9	E10	
Las repercusiones sociales que trae consigo el Tráfico ilícito de drogas en un país es amplio pues debilita la soberanía del estado peruano, pues si empeora más afectaría las posibilidades de crecimiento o desarrollo de una sociedad, pues los demás países no apostarían por	Tiene una repercusión social, ya que muchos de estos traficantes tienen a su cargo muchas más personas que por la misma necesidad que poseen, terminan en el mundo del tráfico ilícito de drogas.	Creo que, como país, nos damos cuenta que podemos sobresalir como tal, quizás dándole otro enfoque y no que solo los países más avanzados nos reconozcan por ser los principales distribuidores de drogas en el mundo. Son aspectos que debemos	El TID tiene una repercusión enorme e a nivel social ya que las drogas y la delincuencia son directamente proporcionales debido a esto el incremento de la delincuencia traería poco a poco en decadencia hasta el punto de no poder controlarse.	Se tiene que tener en cuenta que todo acto ilícito contribuye con la delincuencia teniendo como resultado una disfunción total en la sociedad por ende si se permite que el TID se acrecenté me temo que nos veríamos en un gran problema.	

venir a Perú a realizar operaciones en nuestros puertos y esto a su vez trae una economía inestable para el Perú.		trabajar como país desde que se comienza con la educación.			
---	--	--	--	--	--

## Documentación

1. OMI Caso de hallazgo de drogas por la División Portuaria Antidrogas. Fuente: Dirección Antidrogas (2019).

### CASO ALCONSA



Operativo de Interdicción contra el TID., con el subsecuente decomiso de **CIENTO SESENTA Y TRES KILOS CON SEISCIENTOS CUARENTA GRAMOS (163.640) Clorhidrato de Cocaína**, bajo la modalidad de Preñado o RIP OFF en el interior del contenedor N° CXDU 213519-8, teniendo como destino España, hecho ocurrido el **15MAY17** en las instalaciones del Depósito Temporal ALCONSA – Callao



## CASO «CUZCO»



Siendo las 08.20 horas del **28MAY2017**, en el Terminal Terrestre del Cusco, se intervino a la persona de Michael Robinsohon ASCUE GUZMAN (23) Cusco cuando recogía una remesa en la empresa de transportes ETECSA, procedente de Lima, encontrando en dos cajas de cartón **diez (10) paquetes** forrados con plástico de color azul y asegurados con cinta de embalaje transparente conteniendo **MARIHUANA**, por lo que inmediatamente en coordinación con el Representante del Ministerio Público, se trasladó al detenido y la droga decomisada al Departamento Antidrogas Cusco para las diligencias preliminares.



## CASO «HILOS» PAITA



EL **01JUN2017**, A HORAS 18:00 PERSONAL DIRANDRO PNP, TOMA CONOCIMIENTO SOBRE UNA POSIBLE CONTAMINACIÓN DE MERCANCÍA "POLIESTER TEXTURIZADO CRUDO", EL CUAL SE ENCONTRABA EN EL DEPÓSITO TEMPORAL CETICOS - LA CUAL ERA LLENADO EN EL CONTENEDOR N° TRHU 212266-6, EL MISMO QUE IBA SER EMBARCADO POR EL PUERTO DE PAITA CON DESTINO A COSTA DE MAFIL (AFRICA). CON PRESENCIA DEL TITULAR DE LA FETID-PIURA, PERSONAL DIRANDRO, PROCEDIÓ A REALIZAR LA PRUEBA DE CAMPO EN UN CONO DE HILO (POLIÉSTER TEXTURIZADO CRUDO), DIO "POSITIVO" PARA ALCALOIDE COCAÍNA.

**RESULTADO: SE DECOMISÓ 474.105 KG DE COCAÍNA**



## CASO "TOALLAS" - CALLAO



EL 11JUN2017, A HORAS 11:05 PERSONAL DIRANDRO DEL PUERTO DEL CALLAO EN COORDINACIÓN CON LA SUNAT, REALIZÓ LA INSPECCIÓN FÍSICA EN (02) CONTENEDORES CON DESTINO A POLONIA, QUE CONTENIAN 424 CAJAS DE CARTÓN CON TOALLAS, ENCONTRANDO 132 CAJAS CON TOALLAS ACONDICIONADAS CON DROGA.

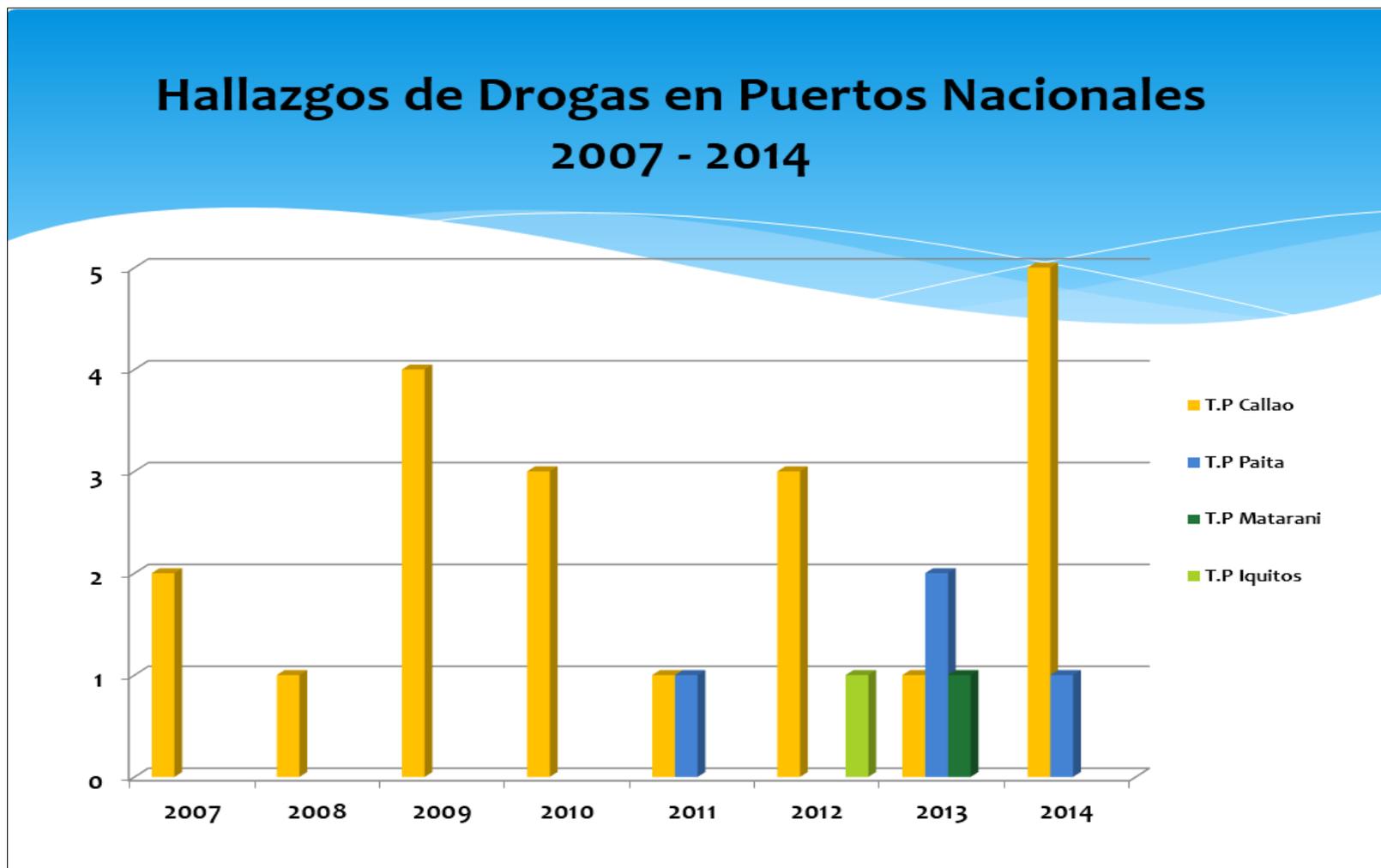
**RESULTADO: SE DECOMISÓ 790. 570 KG DE COCAÍNA**



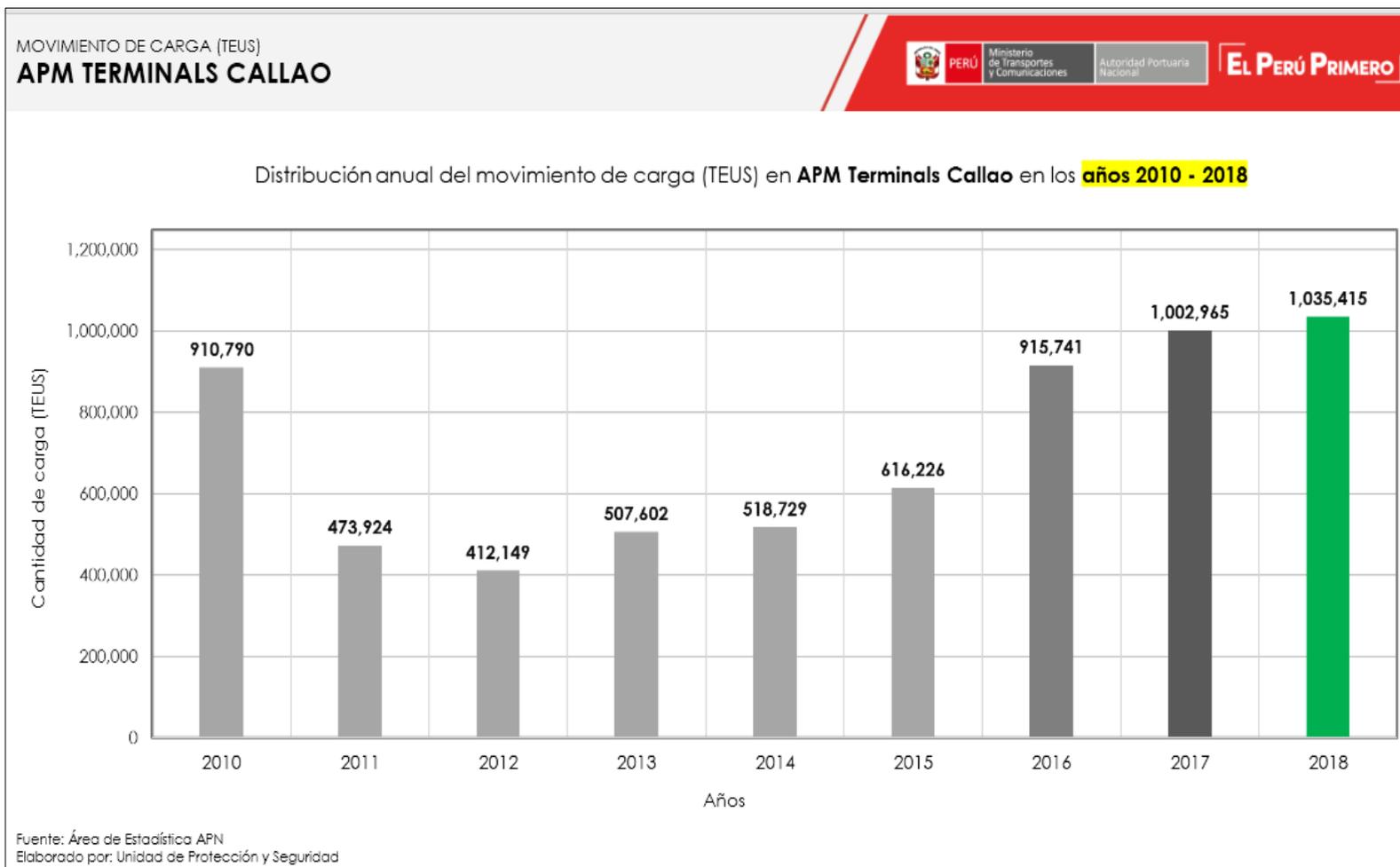
## CASO «ILO»



El **14SET2017** a las 18:00 horas. personal PNP DIRANDRO/ **DIVPORT-DEPAD MATARANI**, realizó inspección a la **nave DIMITRIC C**, luego de que en horas de la mañana personal de la nave DIMITRIC C diera la alarma de haber encontrado sogas en el segundo túnel de entrepuentes de la cubierta principal, para que posteriormente personal policial de Moquegua con presencia del Ministerio Público y SUNAT hallaran cuatro (04) maletines, conteniendo un total de **CIENTO VEINTIÚN (121)** paquetes en forma de “ladrillos” de Alcaloide Cocaína.



### 3. Incidencias de protección en el puerto del Callao. Fuente: Autoridad Portuaria Nacional (2019)



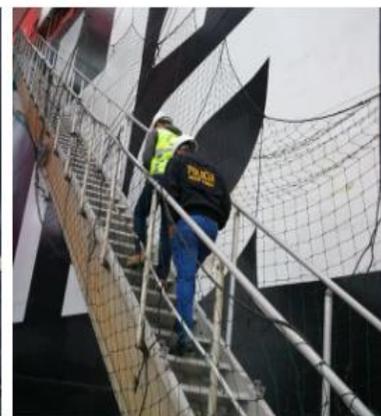
INCIDENTES DE PROTECCIÓN  
**TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS**



PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Autoridad Portuaria Nacional

EL PERÚ PRIMERO



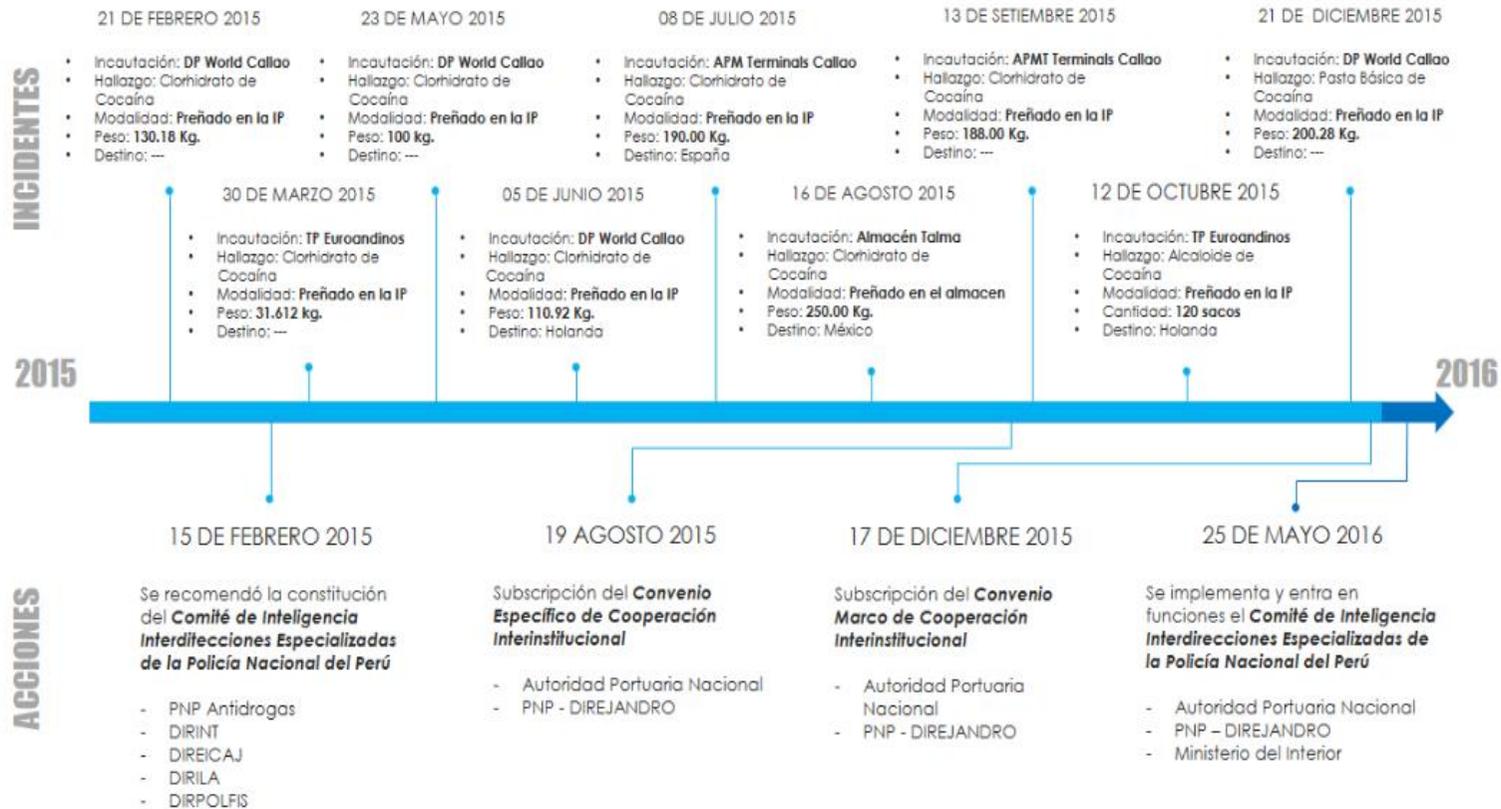
INCIDENTES DE PROTECCIÓN  
**TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS 2015**



Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Autoridad Portuaria Nacional

**EL PERÚ PRIMERO**



Fuente: Área de Protección Portuaria  
 Elaborado por: Unidad de Protección y Seguridad

TID: PROVENIENTE DE COLOMBIA

**14/12/2018**



Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Autoridad Portuaria  
Nacional

**EL PERÚ PRIMERO**

Nave: **SAN CLEMENTE**

Fecha: **14/12/2018**

Incautación: **ALCALOIDE DE COCAÍNA**

Cantidad: **27.450 kg**

Lugar de incautación: **DPWC (MUELLE 1)**

Modalidad: **DROGA EN COMPARTIMENTOS DE CUBIERTA**

Procedencia: **BUENAVENTURA (CO)**

Destino: **ANGAMOS (CL)**

Fuente: **REPORTE TID CCCRE-APN**



**Interpretación:**

Según las imágenes visualizadas se puede interpretar lo siguiente:

-Cada año las diferentes organizaciones criminales vinculadas al tráfico ilícito de drogas (TID) se las ingenian para poder sacar droga fuera del país a través de la modalidad del “preñado de contenedores”, esta droga generalmente sale por el puerto del Callao, a pesar que dicho puerto supuestamente es el que cuenta con mayor seguridad a nivel nacional.

- En el año 2017 hubo cinco casos muy sonados de estas organizaciones dedicadas al tráfico ilícito de drogas, las cuales fueron desbaratadas por la división Portuaria Antidrogas, APN y las autoridades policiales, donde los responsables de estos actos delictivos fueron detenidos para las presuntas investigaciones.

-El puerto del Callao, es el favorito de estas organizaciones vinculadas al TID, debido que es el puerto que recibe más buques al día y, además este no es vigilado de manera adecuada, sumado a la corrupción de las diferentes autoridades asociados con los delincuentes vinculados al TID, donde esto conlleva al desarrollo del narcotráfico a gran escala.

-Desde el año 2007 al 2014 el incremento del tráfico ilícito de drogas en el Perú ha aumentado notablemente, tomando en consideración que estas bandas delictivas se movilizan más en el Puerto del Callao a comparación de otros puertos como Paita, Matarani o Iquitos, donde los buques y en especial los Portacontenedores viene siendo un campo de estudio para idear espacios y diferentes estrategias para la salida de droga vía marítima a través de estos puertos peruanos debido a que es imposible hacer una inspección exhaustiva a cada uno de los contenedores que son transportados, ya que son cientos y cientos de ellos puestos a bordo.

**Teorización parcial sobre el segundo objetivo específico.** De la información recabada de las entrevistas y la comparación con lo que señalan los casos de hallazgos de drogas, estadísticas e incidencias observadas en los puertos y buques, conllevan que la situación actual del tráfico ilícito de drogas en el Perú represente un flagelo latente, en la cual existen muchas personas vinculadas que sirven a las organizaciones criminales nacionales e internacionales para realizar actos delictivos de contrabando. Los oficiales entrevistados consideran que el tráfico ilícito de drogas como negocio ilegal suele tener potencialidades y alta rentabilidad para quienes lo realizan, ya que con la coyuntura política, social y económica que se vive en el país brindan condiciones férreas para que las bandas organizadas puedan producir y traficar con drogas principalmente la cocaína que, en países extranjeros, principalmente europeos, poseen mayor demanda.

Para que el TDI pueda desarrollarse a grande escala, consideran que tiene que ver con las autoridades, ya que muchos de ellos se encuentran o forman asociaciones con delincuentes quienes por lo general suelen dedicarse al ilícito negocio en cuestión. Por otra parte, la corrupción representa un flagelo muy relevante, provocando que las fuerzas armadas y policía nacional faciliten que las organizaciones que se dedican al TDI desarrollen actividades sin ser descubiertos.

Los puertos nacionales costeros por lo general no son vigilados de manera adecuada, lo que sumado a la corrupción de funcionarios que por lo general suelen brindar condiciones favorables para que el narcotráfico pueda desarrollarse a gran escala en

un país productor de hojas de coca, cuyo insumo es fundamental para la producción de la cocaína que se suele embarcar en diversas naves en el litoral del país.

Muchos de los puertos costeros, según lo que argumentan los entrevistados, suelen estar descuidados y en consecuencia son zonas atractivas para traficar droga. Consideran además que, en el puerto del Callao, vía contenedores, se suele camuflar grandes cantidades de drogas, cuyos cómplices vienen a ser los mismos estibadores que laboran dentro de las zonas portuarias; sin embargo, en otras zonas se trafica con embarcaciones menores, los cuales van a embarcaciones mayores en alta mar y en consecuencia envían la droga a destinos como EEUU y Europa.

Con respecto a las organizaciones de ámbito nacional, tienen responsabilidades respecto a tareas vinculantes con la protección marítima y portuaria tales como DEVIDA, DIVIPORT, DICAPI y APN señalando que no cuentan con personal competente y experto para poder establecer estrategias y planes que luchen respecto al flagelo del narcotráfico marítimo, y que muchas veces dentro de dichas autoridades se podrían encontrar elementos que facilitan el traslado de droga hacia el mar, principalmente en oficiales y suboficiales que forman parte de la policía.

Socialmente se interpreta que las repercusiones que se desprenden de dicha actividad delincencial que se lleva a cabo en el país tiene que ver con los crímenes que se cometen como por ejemplo en el caso del puerto del Callao, donde las bandas organizadas pelean por mantener el control del puerto para la salida de drogas, en donde suelen asesinar a personas involucradas

en el control dentro de los terminales del Callao, corrompen autoridades y contactan a marinos mercantes para que sean cómplices de dicho negocio corrupto.

Por otra parte, es importante resaltar la idea de que “no existen rutas de navegación seguras donde los buques tengan la plena certeza de que no haya droga”, ya que, si bien es cierto, existe un control aduanero de mayor rigor en puertos de países productores y consumidores que conlleva a las organizaciones en buscar rutas pequeñas o realizar transbordos de cargas de droga para cumplir con su entrega.

Así también, la información documental observada pone en evidencia el crecimiento del narcotráfico que se desarrolla por el medio marino, considerando las estadísticas que transmiten indicadores que detallan un incremento del tráfico, en cuyas intervenciones realizadas en puertos y en el ámbito terrestre, plasma las diferentes formas cada vez más ingeniosas que utilizan las organizaciones criminales para traficar con droga en el plano nacional e internacional.

Todo lo referido, pone al Perú como un país donde existe mucho por hacer, en el cual sería necesario inclusive hasta establecer mayor rigor en las regulaciones y sentencias penales del personal quien se encuentre involucrado o forme parte de organizaciones que se dedican al narcotráfico, y así se pueda avizorar cambios radicales que contribuyan a una lucha significativa del flagelo del tráfico ilícito de drogas y en consecuencia, el narcotráfico marítimo, que representa una de las actividades más importantes para el comercio ilegal de dicha sustancia para países europeos utilizando como medio de transporte el mar.

**4.1.3 Conocer las medidas que han sido adoptadas en los puertos costeros del Perú para mitigar y/o erradicar el narcotráfico marítimo según el conocimiento de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.**

-Autoridades:

Entrevista

14. ¿Qué medidas han sido adoptadas por las autoridades con responsabilidad en asuntos marítimos y portuarias para luchar contra el narcotráfico marítimo?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Por lo que tengo entendido, las medidas que las autoridades usan son las establecidas por la OMI en el SOLAS y Código PBIP, en las cuales establecen lineamientos para combatir este mal; sin embargo, supongo que el estado peruano también debe tener sus propias	Creo que en el estado peruano las autoridades encargadas de la aplicación sobre las normas en la lucha contra en TID y narcotráfico marítimo solo tratan de aplicar las establecidas por el código PBIP, sin embargo, supongo que no tienen éxito ya	En los asuntos marítimos y portuarios para poder luchar con el narcotráfico existen medidas concretas o claras para poder hacer frente al narcotráfico marítimo, es por eso que cada año el narcotráfico en nuestro país va en aumento. Además, el estado debería	En el Perú existen medidas muy decadentes para la lucha contra el narcotráfico marítimo debido a que las altas esferas no ponen rigurosidad en estos asuntos tan delicados que afectan a la sociedad. Otro punto es que cada empresa naviera e	Algunas de las medidas que han sido adoptadas según las capacitaciones que se nos da, incrementan la seguridad marítima tanto en puertos como abordos, las cuales son el incremento del tiempo en inspecciones de las embarcaciones antes, durante y después de la entrada y zarpe,	-De acuerdo a la información recabada de los entrevistados, el narcotráfico marítimo ha traído como consecuencias nuevos procedimientos, los cuales enmarcan mayor tiempo y cuidado tanto en puerto como en la mar con respecto a la verificación del uso de combustible en la navegación, evitando así algún

regulaciones, pero las desconozco.	que las instalaciones portuarias no tienen la capacidad o cuentan con personal calificado para facilitar esta lucha.	capacitar a gente para seguir haciendo frente a este mal y aunque sea disminuir algo el tráfico ilícito de drogas.	instalaciones portuarias deben poner sus propias medias para poder minimizar estos sucesos.	donde básicamente colaboran los armadores, instituciones marítimas y las instalaciones portuarias cada quien por su rubro implementando estrategias para evitar el tráfico ilícito de drogas.	tipo de transbordos o búsqueda de rutas no planificadas. En cuanto a medidas de seguridad se han reforzado las establecidas con el código PBIP; en otros países han reforzado la seguridad en cuanto a inspecciones antes, durante y después del ingreso a puerto. En
E6	E7	E8	E9	E10	En síntesis, se
Las medidas que se adoptan vienen en referencia de la OMI, la ONU y otros organismos que están a favor de detener el tráfico ilícito de drogas los cuales buscan encontrar los puntos débiles que son clave para poder desarrollar estrategias y planes para	En asuntos marítimos las medidas adoptadas por las autoridades son las que están establecidas en el Código PBIP para mantener la protección de contra el TID, pero creo que se debería fomentar y desarrollar mayor	Como medidas aceptadas supongo que las autoridades peruanas se basan en códigos y convenios como el del PBIP, o el SOLAS que son emitidos por la OMI. Sin embargo, desconozco otros instrumentos para la lucha en	Hasta donde tengo entendido han ocurrido muchas situaciones en cuanto al TID en el Perú, pero la única acción realizada es que se detiene la carga, se procesan a los culpables, pero no se hace nada al respecto, debido a que las autoridades	Lo que tengo de conocimiento es que normalmente se incrementa el nivel de seguridad de acuerdo al código PBIP para tratar de controlar en todo lo posible el TID. Añadiendo, sería muy bueno que se realizaran nuevas medidas y reglamentos para reducir o terminar con este mal.	debería capacitar a más personal para tener mejores medidas de seguridad poniendo mayor énfasis en las regulaciones y hacer frente al narcotráfico con rigurosas sentencias para el personal involucrado con las organizaciones de narcotráfico.

<p>poder responder ante un caso de TID y poder frenar de una vez por todas con los narcotraficantes y los transportes de drogas.</p>	<p>información y sanciones con respecto a la lucha contra este delito, como podría ser la formación de sanciones rigurosas para los involucrados.</p>	<p>contra de este delito</p>	<p>mismas son las que se encuentran vinculadas a estas organizaciones ilícitas.</p>		
--	---	------------------------------	---	--	--

-Eficiencia en la lucha contra el narcotráfico marítimo:

Entrevista

15. ¿Considera que las actividades que se realizan en los puertos para luchar contra el narcotráfico marítimo son eficientes según las medidas adoptadas?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Estoy seguro de que no, porque aún siguen viendo muchos actos delincuenciales dentro del ámbito marítimo y esto se debe al gran poder que tienen las organizaciones criminales dedicadas a este mal; sin embargo, es muy importante que tomemos en cuenta que las medidas no son las adecuadas, por más que se luche no se podrá hacer frente	Según lo que puedo observar, las actividades que se realizan en los puertos para luchar contra el narcotráfico marítimo no son muy eficientes, ya que hay diversos factores que lo hacen ineficientes como las propias medidas, porque no hay políticas ni normas específicas ni buenas como las de otros	Todas las medidas que han tomado los puertos, los barcos e instalaciones portuarias de poco o nada han servido para poder frenar con la lucha del tráfico ilícito de drogas. Creo yo que debe haber un organismo especializado con gente competente para trabajar en conjunto con las diferentes autoridades y así tener mejores resultados con el	Las normas que se han tomado para poder parar la lucha con el narcotráfico no han tenido mucho éxito, ya que el narcotráfico sigue creciendo cada año, deberían hacer un plan estratégico que trabajen en conjunto con DEVIDA, ya que este el único organismo que ve el narcotráfico, pero de forma general y no de	Se podría decir que nunca nada es suficiente cuando hablamos de este tipo de temas que son preventivos, ya que cada día avanzan las estrategias de los narcotraficantes para hacer llegar su transporte ya sea por vía marítima, aérea o terrestre, es por esto que es muy importante estar un paso a delante de ellos y saber cómo actuar frente a una sospecha de caso de TID.	-Sintetizando las respuestas obtenidas por los oficiales de abordaje las normas establecidas referente a la lucha contra el narcotráfico son muy ineficientes, ya que el crecimiento del narcotráfico vía marítima sigue creciendo, si bien existen organizaciones de ámbito nacional ligadas a la lucha contra el narcotráfico marítimo y portuario, estos no cuentan con un personal capacitado para desarrollarse y, en consecuencia

<p>porque las medidas tienen muchas deficiencias y hay una brecha en las operaciones que deberían realizarse en la lucha contra este mal.</p>	<p>países desarrollados para el control del narcotráfico marítimo. Cabe resaltar, pero a pesar de que las autoridades luchan siguen evidenciándose el transporte de la droga por los puertos.</p>	<p>fin de radicar este problema mundial.</p>	<p>manera específica.</p>		<p>son un verdadero blanco para los narcotraficantes, y hasta contratan a los mismos encargados de puerto y hasta de buques para llevar a cabo el traslado de drogas, en conclusión no hay un control eficiente necesario en puertos para erradicar con el narcotráfico.</p>
E6	E7	E8	E9	E10	
<p>Las actividades que se realizan para evitar algún tipo de narcotráfico que se realizan así sea en los puertos como en los aeropuertos u otros lugares casi nunca es suficiente, y para llegar a ser eficiente debemos tener siempre un plan o una estrategia</p>	<p>Sí lo considero, quizás no en todos los puertos del litoral peruano, pero si hay una intención de mejor. Creo que el puerto mejor resguardado es el del Callao. Pero sí creo necesario implementar medidas más eficientes en puerto más</p>	<p>Creo que podría ser mucho mejor, a veces solo nos centramos en 1 sólo que es el más importante o el más conocido, o el que tiene más afluencia, pero olvidamos los pequeños, pero no menos importantes puertos. Así que según mi punto de vista es algo que</p>	<p>Las medidas tomadas son buenas hasta cierto punto ya que si vamos ver el aspecto de eficacia estaríamos hablando de que se pueda erradicar el problema.</p>	<p>Desde el punto de la experiencia te puedo decir que las medidas adoptadas son muy deficientes en cuanto a la supervisión de que esta se cumpla a cabalidad ya que al personal no le interesa este punto.</p>	

ante cualquier suceso, nunca bajar la guardia ante nada, ya que hoy en día hay mil maneras de transportar droga.	lejanos de la capital o algunos que no sean tan principales para poder evitar el tráfico a toda costa.	deberíamos de reforzar.			
--	--	-------------------------	--	--	--

-Medida con mayor eficiencia:

Entrevista

16. Bajo su experiencia ¿Cuál es la medida que considera de mayor eficacia con respecto a luchar contra el narcotráfico marítimo?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Creo que tener la oportunidad de realizar navegación de cabotaje en el Perú me ha servido para conocer que no hay ninguna medida tan eficaz para hacer frente a este mal, pero creo que una medida importante es la inspección que se debe realizar cuando un buque entra en las aguas peruanas para descargar o cargar mercancías en los puertos, pero	Según mi experiencia la actividad o medida con mayor eficacia es de las inspecciones que se realizan en los buques que entran en los puertos, pero aún hay muchas falencias y no se llegan a obtener los resultados anhelados.	Con respecto a tu pregunta creo yo que deberían crear organismos especializados, competentes e incorruptibles para poder frenar con el narcotráfico marítimo para así tener mejores resultados. El estado también debe apoyar económicamente para a las autoridades portuarias para mejorar su logística y así sean más eficientes con	Bajo mi experiencia en el ámbito marítimo las medidas que se deben tomar con respecto al narcotráfico marítimo, estas deben ser muy drásticas para la gente que infracciona en el tráfico ilícito de drogas para así de una u otra manera disminuir este ente malévolo que afecta nuestra sociedad y el mundo entero.	Bajo mi experiencia, en estos años abordo las medidas que yo considero que son eficaces son por ejemplo cumplir con las normas que estipula la OMI en sus diferentes medidas, aplicación de control al momento de arribo de naves al puerto, tener planes y programas antidrogas, las inspecciones tanto interna como externamente son muy importantes.	-Según la experiencia de los encuestados, no existe una medida contundente y radical para hacer frente a la lucha contra el narcotráfico ya que estas organizaciones siempre buscan tener cada vez una forma más ingeniosa para poder hacer sus traslados de drogas ya sea por vía marítima, terrestre o aérea. Entonces una medida que podría reforzarse sería un seguimiento continuo a las embarcaciones, las inspecciones

como no están correctamente organizados ni preparados y tampoco lo hacen en todos los veces que los buques entran queda como una actividad más que no tiene eficacia.		respecto a este rubro.			más rigurosas en puerto, personal más capacitado y adelantarse a las posibles situaciones.
E6	E7	E8	E9	E10	
En mi cargo como capitán estos años, he podido comprobar que al ingreso a cada puerto siempre se les inspecciona al límite esto se les hace con el fin de que no ingresen con drogas, ni tengan nada irregular, entonces a mi parecer lo mejor que se puede	Creo que la medida a considerar de mayor eficiencia es adelantarse a los hechos, con esto me refiero a que se tiene que prevenir toda acción que los traficantes puedan tomar para reforzar las medidas de seguridad, podrá parecer que es	Bajo mi experiencia creo que el mejor control que se puede hacer, es el seguimiento continuo de la carga y del personal que lo maneja, no descuidando en ningún momento algún tipo de manipulación extraña y si seda informarlo inmediatamente.	No hay medida de mayor eficacia que la supervisión de todos los movimientos realizado ya sea en el buque y/o instalación portuaria.	Desde mi punto de vista de acuerdo a mi experiencia es que considero de que no existe medida que sea eficaz sobre todo acá en Perú y que en cada lugar que vayas se encuentra la corrupción.	

hacer es las inspecciones antes de ingreso a puerto.	demasiado tedioso porque hay muchas maneras de meter droga, pero me parece que es la mejor manera de empezar.				
--	---	--	--	--	--

-Medidas a reforzar:

Entrevista

17. ¿Considera que las medidas adoptadas en los puertos deben ser reforzadas?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
<p>Por supuesto que sí, ya que las regulaciones y medidas adoptadas en los puertos peruanos no son las adecuadas; además de ver que el personal no está capacitado para poder ponerlas en práctica. También, porque siempre habrá brechas en este aspecto porque los narcotraficantes son muy innovadores que buscan nuevas formas de realizar el</p>	<p>Creo que siempre se deben fortalecer y reforzar toda clase de medidas y regulaciones, más aún en lo que respecta al narcotráfico marítimo que involucran los puertos, en donde se realiza una de las principales transferencias del contrabando de drogas hacia otros países, además cabe resaltar que las medidas en el</p>	<p>Por supuesto que sí porque las medias que se han adoptado no han tenido mucho éxito debido que el narcotráfico marítimo ha crecido en un 200%. Es por ello que las organizaciones camuflan la droga como ellos quieren porque no existe un control riguroso que los detenga hacer esa actividad ilícita.</p>	<p>Considero que las medidas adoptadas por los buques e instalaciones portuarias no son eficientes porque no han dado resultados positivos, es por eso que los puertos deben ser reforzados de una manera eficiente creando normas drásticas que influyan en el ámbito marítimo para poder mejorar en este ámbito marítimo.</p>	<p>Yo considero que las medidas adoptadas en los puertos si deberían ser reforzadas 100 veces más si fuera posible, y esto con el fin de que se tenga más seguridad en el tema de que no ingrese ningún tipo de irregularidad como son las drogas, y esto ayudaría poco a disminuir los transportes de estos mismos.</p>	<p>-La respuesta de los involucrados fue positiva en su totalidad, considerando que deben adoptarse más medidas en los puertos hoy en día están muy descuidadas, con personal no capacitado para este tipo de situaciones, y esto trae consigo que el puerto sea una zona atractiva para el narcotráfico. Entonces las medidas implantadas en puerto en pocas palabras deberían ser reforzadas al máximo y así evitar el TID.</p>

narcotráfico vía marítima.	Perú no son las adecuadas y de por sí necesitan ser evaluadas y modificadas.				
E6	E7	E8	E9	E10	
Yo opino que siempre es bueno reforzar todo aquel sistema que tiene que ver con prevención ante cualquier situación y en este caso sería prevenir la entrada o el transporte internacional de drogas, entonces si detenemos esto tendríamos más confianza por parte de otros países para su arribo y zarpe del país, creceríamos en el ámbito social y económico.	Siempre es bueno un refuerzo en las medidas que se toman, porque si siempre se siguen los mismos protocolos de seguridad, se vuelve todo muy rutinario y predecible, y es por esta razón que muchas veces los traficantes ya saben cómo accionar.	Sí definitivamente, no está demás un reforzamiento en las medidas de seguridad en puertos que ya las tienes, e implementar mejoras en puertos que todavía no se encuentran al 100% con las medidas de seguridad adecuadas.	En cuanto a este tema al reforzar las medidas sería el mismo problema ya que se tiene que erradicar el problema de raíz, porque solo aumentando un poco en cuanto a rigurosidad no cambiaría nada en absoluto.	Teniendo en cuenta que si se habla de incrementar la rigurosidad solo se está hablando de personal involucrado no cambiaría nada en absoluto ya que si se sigue encontrando personal ligado a estos grupos dedicados al TDI.	

**Teorización parcial sobre el tercer objetivo específico.** Los puertos y la interfaz buque/instalación portuaria a nivel nacional observados en las actividades marítimas que se realizan en las costas peruanas denotan que no existe seguridad ni medidas significativas de protección para frenar el narcotráfico marítimo, ya que a pesar de que existen protocolos y tecnología (escáneres, drones, etc.) se siguen hallando sustancias ilícitas en el puerto o en los buques. Las medidas que han sido adoptadas suelen ser frágiles, ya que no existe inversiones sustanciales y predisposición frente a una problemática que pareciera que debe coexistir dentro de las actividades marítimas que se derivan del comercio marítimo internacional. Entre algunas medidas que se adoptan en los puertos resaltan las inspecciones visuales de las áreas portuarias, a través de los escáneres mencionados, inspecciones de casco mediante buzos y en algunas circunstancias una inspección visual a bordo del buque. Si bien es cierto, cada instalación portuaria es autónoma de reforzar e invertir en las medidas para luchar contra el narcotráfico marítimo, no suelen ser de las más estrategias y adecuadas.

La lucha contra el tráfico ilícito de drogas suele combatirse desde tribunas aisladas, donde los responsables en las instalaciones portuarias o autoridades públicas suelen elaborar medidas y estrategias de manera independiente.

Se pudo conocer que no existe recursos financieros para poder combatir con la problemática a nivel nacional, cuya situación es de conocimiento de las bandas criminales quienes evalúan el panorama para encontrar las zonas débiles por donde traficar con droga.

Los entrevistados consideran que una forma de buscar la eficiencia de las medidas a adoptarse para luchar contra el TID tiene que ver con la rigurosidad de las penas en las personas quienes se involucren en ella, considerando también a autoridades quienes se presten o coludan para cumplir con dichas actividades ilícitas y trabajadores portuarios. Así también señalan que es importante concientizar al recurso humano y por otra parte que se cree un órgano de inteligencia quien se encargue de desbaratar bandas y brindar las garantías necesarias para los trabajadores de los puertos quienes mayormente suelen ser coaccionados por organizaciones criminales para realizar el tráfico ilícito de drogas vía marítima.

**4.1.4 Analizar qué motivos conllevan a la gente de mar a formar parte de organizaciones criminales vinculadas al TID según el punto de vista de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.**

-Reclutamiento de la gente de mar:

Entrevista

18. ¿Cómo las organizaciones criminales buscan reclutar gente de mar para integrarlas a cumplir con sus objetivos delictivos?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Creo que las organizaciones criminales buscan reclutar a gente de mar que estén involucrados directamente con operaciones que tengan que ver con las mercancías, como estibadores y marinos mercantes, quienes tienen relación directa con las carga y	Según lo que puedo deducir las organizaciones indagan de personas como los marinos mercantes y los encargados de la estiba y desestiba de las cargas porque es en esas operaciones en que se puede camuflar las drogas, y ser abordadas en	Las organizaciones criminales tienen sus artimañas para poder buscar gente de mar la cual puedan cooperar en sus actividades ilícitas, lo primero que le ofrecen es un buen incentivo económico para poder camuflar droga en los diferentes barcos mercantes y así	Estas organizaciones operan muy bien cuando se trata de buscar gente de mar para poder integrarlas en las actividades ilícitas del narcotráfico, ofreciéndoles altas sumas de dinero a cambio de introducir droga en sus propios barcos, para estas	Debo confesar que cuando recién comencaba en esta maravillosa carrera tuve la oportunidad de toparme con tal propuesta, y lo pensé bien y decidí alejarme de aquella persona que me lo propuso , pues es así cuando recién estas por comenzar tu carrera la mayoría de estas personas	-Estas organizaciones criminales reclutan a la gente de mar de formas presuntamente conocidas mediante coacción o mediante el soborno ofreciendo grandes sumas de dinero, logrando de esa forma romper todo valor ético que puedan tener estas personas y de esa forma lleguen a formar parte de estas bandas y ayuden a camuflar y transportar las drogas.

embarcaciones, además.	las embarcaciones, pero no estoy seguro si exactamente los marinos mercantes son contactados directamente.	estas organizaciones cumplan con sus objetivos de poder comercializar las drogas.	organizaciones es muy fácil de conseguir al material humano que puedan contribuir con sus objetivos.	te recluta y algunos caen y terminan tras la cárcel, y lamentándose y es que es una realidad nadie más que nosotros marinos mercantes conocemos nuestros sistemas y para ellos es más fácil que nosotros veamos un escondite para poner la droga y transportarla.	
E6	E7	E8	E9	E10	
Pues bien si es cierto que ellos reclutan a gente de mar y esto con el fin de aprovechar los conocimientos y la confianza que la empresa brinda en cada uno de nosotros y así sea mucho más rápido el proceso de	Es muy probable que la razón principal sea el dinero, éste es el móvil más común ya que estas personas se valen de la necesidad de otros individuos para poder movilizar la droga de	Buscan reclutar gente, ofreciendo dinero, cantidades que quizás podría ahorrarte 3 o 4 campañas a bordo, convenciendo a la otra persona que quizás será una única vez que convenciendo lo	Los objetivos de estas organizaciones criminales son las personas que están necesitadas económicament e ya que juega con ambición de estas.	Desde mi9 punto de vista pude llegar a concluir que si bien buscan personas necesitadas no siempre es el mismo caso ya que en muchos casos llegan a coaccionar a las personas que no quieren colaborar con ellos.	

<p>ingreso de la droga abordo, básicamente reclutan a gente menos inexperta al parecer, hace poco hubo un caso un oficial recién entrante a la empresa y cayó en este juego, todo por el dinero que iba a obtener y mala idea la de él, lo encarcelaron, y esto no es cosa de hoy sino de siempre.</p>	<p>distintas maneras.</p>	<p>que es una gran oportunidad.</p>			
--	---------------------------	-------------------------------------	--	--	--

-Involucramiento de la gente de mar:

Entrevista

19. ¿Por qué la gente de mar suele estar involucrado muchas veces en el tráfico ilícito de drogas?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Según mi experiencia, muchas veces los marinos no son remunerados muy bien en el Perú, así como las personas que trabajan en los puertos, además de que puede ser la ocasión en que la gente de mar se encuentre pasando por necesidades o simplemente estén muy interesados en obtener un mayor ingreso, es por ello que deciden involucrarse en el	Creo que la gente de mar busca tener ingresos mayores a los que son remunerados por sus trabajos en el ámbito marítimo, por eso deciden meterse a este rubro ilegal que es el narcotráfico, sin embargo.	Bueno desde mi punto de vista muchas veces las organizaciones que se dedican a estas actividades ilícitas reclutan gente de mar ofreciéndoles muchas cantidades de dinero, en la cual aceptan fácilmente, es por ello que mucha gente de mar se ve involucrado en el tráfico ilícito de drogas.	Estas organizaciones se las ingenian para poder buscar gente débil que pueda aceptar camuflar droga en los barcos, debido que ofrecen mucho dinero a cambio de hacer lo que ellos quieren, una vez que aceptan ya no hay forma de salirse de esto porque hasta los pueden matar, estas organizaciones no tienen límite a la hora de poder alcanzar sus	Por las preguntas previas a esta, básicamente siempre esto sucede por la falta de dinero que tiene las personas y bueno los interceptan y les ofrecen mucho dinero, es una gran oportunidad, pero a la vez riesgosa y aun así aceptan, esto es algo común en la mayoría de los que recién comienzan a vivir su carrera, no piensan bien en las consecuencias que acarrea aceptar ese tipo de propuestas.	-Este tipo de actividades a través del tiempo ha conseguido hacerse un mercado, con el fin de seguir con este negocio ilícito; se expandieron hasta llegar al ámbito marítimo de modo que tuvieron la necesidad de reclutar a personas que se desenvuelvan directamente en este sector aprovechándose así tanto de los problemas económicos de las personas del sector para así de esta manera realicen el traslado o la recepción.

narcotráfico marítimo.			objetivos vandálicos.		
E6	E7	E8	E9	E10	
La gente de mar se une a las organizaciones criminales vinculadas al TID por la simple necesidad de dinero y aunque es riesgoso aun así se arriesgan a aceptarlo y hacer los favores, lo que más tarde es una mala decisión para estos ya que se quedan sin trabajo y la mayoría en cárceles extranjeras con deudas y sin poder hacer nada más que lamentarse, las organizaciones criminales	No quiero juzgar a nadie, pero muchas veces los valores que se forman desde pequeño tienen mucho que ver, yo opino que una persona que tiene principios y valores no sería partícipe de un acto delictivo.	Muchas veces la idea de ganar dinero fácil y rápido nos hace tomar malas decisiones. Siempre hay una consecuencia claramente, y por eso hay oficiales, marineros, capitanes y jefes que están pagando condena en alguna cárcel por haber aceptado estos tipos de tratos.	Esto se debe a la ambición de las personas ya que se les ofrece grandes cantidades de dinero de esta manera dejando de lado sus valores como personas.	De acuerdo a mi experiencia puedo decir que hay muchos casos en los cuales, si las personas ceden ante las enormes cantidades de dinero, pero como así también dependiendo de qué tan avezada sean las organizaciones criminales se podría llegar a coaccionar a las personas con tal de cumplir con sus fines ilícitos.	

aprovechan las necesidades de las personas e interceptan a sus víctimas.					
--	--	--	--	--	--

-Gente de mar y las organizaciones criminales vinculadas al TID:

Entrevista

20. ¿Qué situaciones conlleva a la gente de mar a involucrarse dentro de organizaciones criminales vinculadas al TID?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Puedo intuir que las personas se involucran en las organizaciones criminales vinculadas al TID por varias razones como el sometimiento, ya que los líderes de estas organizaciones buscan que las personas que trabajan en buques o puertos les faciliten el transporte de la droga, otra razón puede ser porque las personas quieren asegurarse ingresos	No estoy seguro de las razones que inducen a la gente de mar a involucrarse formando parte de estas organizaciones, pero según varios reportajes se puede evidenciar que estibadores como autoridades son amenazados por estas organizaciones criminales y obligándolos a trabajar para	Creo que la gente de mar que está involucrada en el tráfico ilícito de drogas vinculada con organizaciones criminales, las situaciones que lo conlleva es el sometimiento por parte de estas organizaciones que buscan que se les facilite el transporte de droga en los puertos e instalaciones portuarias, otro motivo es que la gente de mar quiere acaparar mejores ingresos	No estoy seguro de las diferentes razones por la cual se involucran con estas organizaciones, pero por lo que he visto en los reportajes televisivos, estos buscas gente directamente que trabajan en los puertos como por ejemplo los estibadores y las autoridades marítimas sometiéndolos y obligándolos a trabajar de manera involuntaria.	A mi parecer las situaciones que conllevan a que la gente de mar se involucre con estas organizaciones vinculadas al tráfico ilícito de drogas es básicamente la necesidad de dinero como ya lo había mencionado anteriormente, estas organizaciones aprovechan la inestabilidad emocional de la persona y ahí es cuando entran a actuar haciendo propuestas monetarias a lo	-Las organizaciones vinculadas al tráfico ilícito de drogas han podido demostrar tanto el gran poderío con el que cuentan económicamente y las influencias que manejan; estas suelen reclutar a la gente de mar ya que de cierto modo pueden tener control de la mercadería mientras se encuentra en camino y durante la entrega de los estupefacientes llegando a desembolsar cantidades exorbitantes por sus servicios de transporte.

económicos más grandes.	ellos de forma involuntaria.	económicos la cual ofrecen estas organizaciones criminales.		que saben que una persona no rechazaría, no todos la aceptan porque saben los resultados.	
E6	E7	E8	E9	E10	
En mi corta experiencia he visto casos en que la gente de mar es inestable emocionalmente esto hace que ellos pierdas en algún momento la cordura y acepten cualquier tipo de propuesta con tal de tener estabilidad económica, esto mayormente pasa con gente menos experimentada que es la que las organizaciones recluta mayormente, entonces este	Es poco probable que se dé por chantaje o bajo alguna otra razón que los fuerce moralmente a corromper sus principios, pero puede suceder. Quizás una situación pueda ser el poder desesperadamente pagar una deuda, o alguna situación de desesperación que lo lleve a tomar malas decisiones.	Absolutamente creo que la razón es el dinero fácil. Son pocas las personas que tienen sus pilares de moral muy sólidos para evitar pisar el palito. Quizás es más común que se de en gente joven, que buscan desesperadamente hacer dinero y crecer.	Se tiene que considerar que hay muchos factores por los cuales una persona puede caer en las manos de estas organizaciones criminales siendo una de estas el tema económico como también puede ser que la persona se haya visto en la necesidad debido a coacciones de estas bandas.	En base a mi experiencia te puedo compartir cierta información ya que muchas personas ceden por que pasan por problemas económicos, pero al salir de estos problemas buscan desligarse de estas organizaciones criminales, pero estas ya no los dejan y si continua es debido a las coacciones que realizan estas bandas.	

tipo de situaciones conlleva a que la gente de mar o cualquier otro tome decisiones de las cuales más adelante se arrepentirán.					
---	--	--	--	--	--

**Teorización parcial sobre el cuarto objetivo específico.** Los principales motivos que conllevan a la gente de mar a formar parte de organizaciones criminales dedicadas al TID, según los entrevistados, tienen un origen en las grandes sumas de dinero que son ofrecidos por los delincuentes narcotraficantes, ya que pueden ofrecerles de entre 5 000 \$ por kilo e inclusive hasta sumas de 25 000 \$, lo que dependiendo de la cantidad de kilos sobre los cuales se puedan hacer cómplices representa remuneraciones ilícitas exorbitantes.

Dichas exorbitantes cantidades de dinero ponen a la gente de mar en una situación muy tentativa opacando los principios éticos y morales que puedan poseer, más aún si poseen necesidades urgentes y que en consecuencia determina que integren brazos de dichas organizaciones criminales en los cuales muchas veces sin ser conocedores de las repercusiones que puede traer el realizar dichos delitos, conllevan que sean detenidos en otros países a tal punto de adquirir penas capitales.

Muchas veces la falta de sensibilización que existe sobre la gente de mar tanto desde la etapa formativa e inclusive profesional suele ser cómplice para que la gente de mar pueda involucrarse en actividades delictivas relacionadas con el transporte de drogas vía marítima, lo que también muchas veces dentro de una organización a bordo pueden suscitarse situaciones, los cuales conminen a los tripulantes a formar parte de una organización criminal.

Ante lo expuesto, es importante destacar que el transporte marítimo es vulnerable al tráfico de drogas, ya que pueden darse hasta en tres modalidades: El traslado, el consumo y la recepción en puertos, siendo la última en la cual los tripulantes contribuyen

a que se burlen los controles de seguridad portuarios, en donde la corrupción de trabajadores portuarios suele ser el complemento perfecto para que los narcotraficantes puedan realizar actividades relacionadas con el tráfico de drogas por vía marítima.

**4.1.5 Identificar medidas de protección a implementar para mejorar la eficiencia en las actividades que realiza el personal competente cuya labor busca minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo en los puertos, según la apreciación de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.**

-Medidas concretas:

Entrevista

21. ¿Cuáles son las medidas concretas que podrían implementarse para mejorar la erradicación y/o mitigación de la actividad del tráfico ilícito realizada por vía marítima?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
No tengo la certeza de cuales sean las medidas que deberían implementarse para mejorar la erradicación y mitigación de la actividad del tráfico ilícito por vía marítima, ya que solo tengo conocimiento sobre el SOLAS y Código PBIP, en los cuales pude	Creo que deben poner en práctica el Código PBIP establecido por la OMI, pero también normas más rigurosas del ámbito nacional, sin embargo, concretamente desconozco que medidas deberían ser implementadas,	Bueno con respecto a tu pregunta te puedo decir que todas las medidas que se han implementado hasta el momento han sido un total fracaso, creo yo que deberían formar una organización portuaria que	Como capitán de diferentes barcos he podido notar que ninguna norma o regulación ha sido de éxito para poder combatir el narcotráfico en el ámbito marítimo; creo que deberían copiar ejemplo de países desarrollados	Desde mi punto de vista, alguna de las medidas concretas que podrían implementarse para tratar de erradicar la actividad del TID sería en primer lugar contar con el apoyo directamente de las naves y del puerto, tomar medidas más drásticas de	-Para hacer frente a estas organizaciones criminales deben realizarse una serie de estudios y de esta manera plantear estrategias concretas tales como la creación de un órgano de inteligencia especializado en el rubro así mismo eliminar las organizaciones actuales (DEVIDA, DIVIPORT

<p>darme cuenta que ni siquiera los ponen en práctica como debe de ser, pero creo que deben de formar una organización portuaria que trabaje en conjunto con personas que conozcan del tema y estén en constante capacitación.</p>	<p>creo que se podría tomar como ejemplo a EEUU, ya que se puede ver que tienen un mayor control que nosotros en la lucha contra el narcotráfico. Además, según mi opinión creo que se debería eliminar las organizaciones actuales que estén con la responsabilidad de luchar contra este mal, y crear una con personas netamente especializadas en el tema y conozcan el ámbito marítimo.</p>	<p>trabaje en conjunto con personas capacitadas que conozcan el rubro del narcotráfico para poder, aunque sea disminuir algo el tráfico ilícito de drogas.</p>	<p>como EE.UU. ya que ese país tiene un mayor control del narcotráfico y mayor conocimiento.</p>	<p>inspecciones antes del ingreso y salida del puerto por parte de autoridades las competentes y segundo, informar siempre si hay alguna irregularidad abordado o en puerto.</p>	<p>APN,ETC) ya que no cuentan con personal debidamente capacitado agregando la falta de personal y de inversión tecnológica para suplir la deficiencia del recurso humano obteniendo una serie de deficiencias que están provistas en el plan de acción de las medidas antes descritas.</p>
E6	E7	E8	E9	E10	
Yo opino que deberíamos	Concretamente creo que las	Como medidas concretas creo	De acuerdo con las medidas ya	Desde mi punto de vista una manera	

<p>aplicar los programas y recomendaciones que emiten los diversos organismos para contribuir al bienestar económico, social dentro del puerto, es decir trabajar conjuntamente con los organismos para ser una sola fuerza y poder erradicar este gran problema.</p>	<p>autoridades marítimas y portuarias deberían de tomar cartas en el asunto, y poder poner fin de una vez a el tráfico de drogas. Quizás con la ayuda de la de Marina de Guerra esto podría ser más fácil de conseguir.</p>	<p>que tanto DICAPI como la policía deberían de trabajar de la mano, para poder lograr un plan mucho más estructurado y poder de esta manera mejorar el desempeño que se tiene frente a casos de tráfico ilícito de drogas en el Perú.</p>	<p>estipuladas no creo que se pueda mejorar más este sistema a menos que haya una selección exhaustiva del personal que trabaja tanto a bordo de los buques como así también de las terminales portuarias.</p>	<p>para poder mejorar la eficacia de las medidas es incrementando el personal de vigilancia para así reducir de manera significativa la cantidad de operaciones ilícitas.</p>	
---	---	--	--	---	--

-Organizaciones y la lucha contra el narcotráfico marítimo:

Entrevista

22 ¿Qué organizaciones deberían conformar la lucha contra el narcotráfico marítimo que se desarrolla en la jurisdicción nacional?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
Según mi experiencia y lógica creo que la marina de guerra y marina mercante deberían formar parte de la lucha contra el narcotráfico marítimo, pero de manera integral para que se puedan realizar las operaciones de lucha de forma efectiva, además creo que el Perú debería establecer un organismo en el cual todos los organismos que tengan que ver	Creo que en estos momentos lo más adecuado es que DIPAPI siendo un organismo de la Marina de Guerra trabaje en conjunto con la policía nacional e inspectores que trabajan en los puertos; sin embargo, no puedo asegurar que otras organizaciones deberían verse involucradas en este tema.	Por la experiencia que tengo, creo que deberían trabajar en conjunto la marina de guerra y la marina mercante para poder luchar contra el narcotráfico, además el estado peruano deberá crear un organismo que establezca normas drásticas para gente que esté involucrada en este tema tan delicado.	Creo yo que DICAPI debería trabajar en conjunto con la marina de guerra y la policía nacional aparte de un ente regulador y capacitado que pueda dar pelea para erradicar o minimizar el tráfico ilícito de drogas.	Pienso que deberían unirse más entidades referentes a APN para que puedan controlar mejor las situaciones de los barcos en los puertos peruanos uno de ellos por ejemplo podría ser DICAPI, y bueno tener una mejor organización con un centro de antidrogas de la PNP para que ellos puedan hacer el recorrido de las inspecciones de abordaje en muelle.	-De acuerdo con la información existen organizaciones que están encargadas de la lucha contra el narcotráfico tales como APN, PNP, pero que su trabajo es muy deficiente ya que su personal no está debidamente capacitado para este tipo de actividades, ya que lo más importante en esta lucha es el recurso humano para poder hacer frente a estas organizaciones criminales.

en esta lucha trabajen en conjunto de forma integral.					
E6	E7	E8	E9	E10	
Entiendo que las organizaciones que conforman hoy en día la jurisdicción del puerto son un poco escasas entonces sería de gran ayuda incrementar más entidades referentes al TID y así complementar los trabajos que se hacen para tratar de evitar el narcotráfico en puertos.	Como organizaciones en específico, en este momento no se me ocurre ninguna, pero sí creo que todos los que trabajamos en el mar podríamos ayudar de cierta manera, tratando de no aceptar contratos por lo bajo de cosas ilícitas.	Hay que saber darle la espalda a la corrupción, y a las personas que intentan quebrantar nuestra integridad como personas y como oficiales. Quizás en este momento no se me ocurre ninguna organización, pero creo que es una lucha constante y de todos para poder parar el narcotráfico en el mar.	Creo que las organizaciones y/o entes dedicados a controlar estas actividades son la DIRANDRO y APN, pero creo que no están ejerciendo un buen trabajo y por ende se deberían organizar nuevas organizaciones para controlar de una buena vez estas irregularidades por parte de las autoridades corruptas y personas involucradas en las operaciones del contrabando.	Bueno a mí no me compete decir que organizaciones deberían afrontar el TDI ya que tengo entendido que tanto DICAPI como DIRANDRO son las encargadas de hacer frente a este tipo de organizaciones, pero que no han tenido un buen éxito en esta lucha, porque siguen en aumento las cantidades de contrabando vía marítima.	

-Gente de mar:

23. ¿Cómo podría la gente de mar colaborar en la lucha contra el narcotráfico marítimo?					
E1	E2	E3	E4	E5	Síntesis conceptual
<p>Creo que la gente de mar podría colaborar en la lucha contra el narcotráfico marítimo siempre y cuando estén protegidos de las organizaciones que los buscan para que realicen el transporte de drogas, de esa forma creo que las personas involucradas podrán trabajar de manera honrada y segura y no dejarse engañar ni someter por nadie.</p>	<p>La gente de mar podría ayudar en esta lucha en temas de comunicación, porque supongo que muchos de ellos habrán visto y habrán sido llamados para que formen parte de esta actividad ilícita, sin embargo, es muy difícil porque aquí en el Perú hay mucha inseguridad de los trabajadores y también una remuneración en algunas</p>	<p>Creo que la gente de mar podría ayudar en la lucha en el narcotráfico siempre y cuando estos estén protegidos por la policía, para que no sientan miedo a la hora de señalar quienes les han ofrecido algo ilegal, es por ello que el Perú debe trabajar muy duro si es que quiere minimizar el tráfico ilícito de drogas.</p>	<p>En realidad, debería haber planes o estrategias para que los oficiales denuncien a estas organizaciones criminales que se dedican al narcotráfico, siempre y cuando la gente de mar este protegido para que estas bandas no atenten contra su salud y la vida de su familia.</p>	<p>Creo que nosotros como mercantes podríamos contribuir con evitar tener contacto con las organizaciones criminales, y también reportando cualquier tipo de anomalía fuera o dentro del barco que se relacione con drogas.</p>	<p>-De acuerdo con la información recabada, la gente de mar es un grupo muy importante en esta lucha contra el narcotráfico, ya que en muchos de estos podrían denunciar todo acto de soborno, pero para ello es muy importante que estos se sientan protegidos y resguardados por las autoridades pertinentes de tierra; además, podrían ayudar de forma comunicativa ejerciendo su trabajo de forma óptima percatándose que no haya ninguna irregularidad y cumpliendo con las</p>

	ocasiones no muy buena.				normas de prevención y de esa forma se minimizaría el TID en puertos.
E6	E7	E8	E9	E10	
La lucha contra el narcotráfico marítimo es un problema no solo nacional sino también internacional, en donde nosotros podríamos contribuir a la lucha contra el narcotráfico, informando ante cualquier eventualidad anormal referente al TID que se estuviera por llevar a cabo, primero internamente al capitán y luego ir con las autoridades de puerto y así trabajar en conjunto y vencer al narcotráfico.	Creo que lo más importante es que la gente de mar no acceda a las coimas como salida fácil, sé que es difícil cuando uno tiene necesidades. Pero hay que pensar en todo el daño que estamos apoyando al ser parte de una red de tráfico ilícito de drogas.	Yo opino que la gente de mar ayudaría bastante no participando, y si se sabe de alguien que abordo tiene ese tipo de conexiones o contactos informarlo porque para bien o mal toda la tripulación así también, como la empresa se verá envuelta en investigaciones obstruyendo el comercio marítimo y poniendo en peligro la libertad y salud de todos.	Bueno es muy sencillo, que la gente de mar rechace cualquier ofrecimiento de dinero o coimas por parte de las organizaciones para el traslado de su mercadería, debiendo imponer primeramente sus valores como personas con ética profesional para no caer en malas acciones y por ende en problemas legales.	Bueno el personal marino podría ayudar de forma directa en el aviso de cualquier eventualidad con respecto al TID informando a las autoridades competentes, recopilando información y no dejándose influenciar por estas personas dedicadas al contrabando, a pesar que en muchas oportunidades correrán ciertos peligros.	

**Teorización parcial sobre el quinto objetivo específico.** Entre las medidas que se mencionan que suponen ser estrategias concretas para luchar contra el narcotráfico marítimo se establece:

-La creación de un órgano de inteligencia en la cual se cuente con personal con experiencia en puertos y marinos mercantes, lo que sumado con departamentos de investigación criminal tomen acciones bajo estrategias especiales y de asalto en aras de desbaratar estas organizaciones ilícitas, quienes por lo general poseen solidez estructural y que sobre todo se encuentran inmersos desde diversos flancos.

-Reemplazar a organizaciones actuales tales como DEVIDA, APN, DICAPI, DIVIPORT, etc., ya que muchas veces no cuenta con personal competente para establecer mecanismos y planes de acción para luchar contra el TDI y en especial el narcotráfico marítimo, ya que ha quedado demostrado que hasta el momento suelen ser deficientes porque para toda la comunidad en general es de conocimiento que el TDI opera con normalidad en los puertos, en donde algunos hechos que se intervienen solo vienen a ser la punta del iceberg del problema.

-El fomentar primordialmente la educación y capacitación para poder establecer un frente común que contribuya a luchar contra el narcotráfico marítimo, ya sea que se realcen en las instalaciones y buques debido a que, es una herramienta de largo plazo que ayudará a que la gente de mar, trabajadores portuarios y autoridades puedan estar sensibilizados y a poseer una conducta inteligente frente a situaciones en las cuales se encuentren expuestos, donde las organizaciones criminales no puedan captarlos.

-Se rescata la idea de invertir de manera adecuada en la compra de tecnología y capacitación en el personal de las instalaciones portuarias de tal manera de que se cuenten con el recurso humano y los materiales para poder luchar contra el narcotráfico que se inicia desde los puertos y zonas adyacentes.

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

-El conocimiento que denotan poseer los oficiales de marina mercante quienes fueron entrevistados, establece la necesidad de proveer mayor información vinculante sobre las organizaciones, programas e instrumentos normativos de alcance internacional y nacional quienes se encargan de establecer el marco de cooperación para luchar contra el TDI, de tal manera que conlleve a mejorar la percepción en las unidades de información sobre el asunto tocado, lo cual establece una necesidad por contribuir el fortalecimiento en el dominio de temas neurálgicos que afectan a la sociedad, economía y política. Dicha situación establece que es necesario fomentar mayor conocimiento sobre el narcotráfico marítimo en la gente de mar a nivel nacional, en la cual se incluye también a colaboradores quienes formen parte de los puertos e instalaciones portuarias específicamente.

-Por otra parte, de acuerdo con la revisión de la literatura, se pudo conocer que existe una Resolución OMI la cual brinda orientaciones a ser tomadas en cuenta dentro de la gestión y operación de un buque para minimizar o erradicar actividades vinculadas al TDI en los buques, sobre el cual ninguno de los entrevistados pudo brindar alguna apreciación, lo que conlleva a pensar que en el medio nacional dicha información no es de interés.

-La información documental presentada brindó una perspectiva actual de cómo las organizaciones criminales involucradas con asuntos relacionadas con el TDI vienen operando, además, muchas de las interdicciones en la cual se ha podido encontrar droga con el objetivo de salir por aguas nacionales establecen situaciones en donde se considera que solo representa la punta de un iceberg donde existen una serie de acciones criminales dedicadas al narcotráfico marítimo. Dichas actividades en la actualidad se

encuentran respaldas por Autoridades, trabajadores portuarios y marítimos, quienes sirven a organizaciones dedicadas al TDI para cumplir con negocios ilícitos.

-A nivel nacional, y principalmente en el puerto del Callao, el narcotráfico marítimo ha demostrado repercutir socialmente causando pánico y miedo tanto en la comunidad marítima y portuaria como en la ciudadanía, debido a que existen bandas que luchan de manera criminal por tener el control de las salidas de droga hacia el exterior, sobre las cuales se gestan asesinatos selectivos que muchas veces terminan causando zozobra en la población. En algunos casos, las víctimas también suelen ser trabajadores portuarios quienes se dedican al control dentro de las instalaciones portuarias, quienes al ser presionados y no ceder terminan pagando con la muerte frente a tal involucramiento. En ese sentido, el escenario que caracteriza al narcotráfico marítimo en el Perú esclarece una problemática actual y real, donde existe poca atención por parte de las autoridades y el Estado, lo que, sumado a mantener organizaciones nacionales con pocos recursos económicos, poca tecnología, personal incompetente y hasta a veces cómplices de las bandas criminales, genera una problemática compleja donde las estrategias y mecanismos a aplicar deberían ser revisados para poner mayor rigor y cuidado con los procedimientos desarrollados para esta lucha y poder hacerle frente.

-Muchas de las medidas que se han adoptado en los puertos costeros del Perú suelen carecer de planes férreos en donde el narcotráfico marítimo se vea afectado, ya que muchas veces carecen de vigilancia y recursos para poder implementar medidas eficientes en asuntos de protección. Por otra parte, los diversos puertos en asuntos de implementación de los recursos que utilizan

para protegerse de las diversas amenazas no suelen ser estándares, ya que depende muchas veces del poco presupuesto y la pobre exigencia de las autoridades locales en hacer cumplir las normas en las administraciones de los puertos.

-Las medidas que suelen tomar en cuenta los puertos tienen que ver con protocolos de inspecciones visuales, uso de escáneres, drones y radio comunicación. Por otra parte, se sabe que a veces por parte de las autoridades tales como Aduana, DICAPI, APN, etc. se aplican otras medidas tales como el uso de buzos para observar el casco de los buques e inspecciones dentro del mismo en aras de poder hallar y denunciar el transporte de cocaína que puede salir de puertos nacionales.

-Con respecto a los motivos que muchas veces conllevan a la gente de mar a involucrarse con organizaciones dedicadas al TID tiene su punto de partida en los grandes ofrecimientos económicos que dichos grupos plantean, lo que esclarece una condición de vulnerabilidad en donde la educación, capacitación y sensibilización pueden ser un frente para poder manejar situaciones en las cuales la gente de mar pueda salir librado de alguna repercusión que puede suscitarse, ya sea fuera o dentro del buque con respecto a traslados ilícitos de drogas. Así también, de involucrar aspectos que conlleven a adoptar medidas que busquen luchar contra el narcotráfico marítimo desde los puertos se vinculó a la creación de un organismo de inteligencia que posea elementos humanos con experiencia en las actividades portuarias y marítimas como los mismos marinos mercante, que sumado a cuerpos de inteligencia y lucha contra el crimen especializado en drogas pueden formar parte de un grupo humano que trabaje con mayor eficiencia respecto a dicha problemática, que sumado a una inversión adecuada por parte de instalaciones portuarias puedan crear férreas barreras para luchar contra dicho flagelo.

-Si bien es cierto, dicha propuesta resulta ser idónea para poder ser analizada, se necesitaría también una concientización de la sociedad en todos los niveles, partiendo de que se necesita una férrea política de Estado en donde la justicia a través de la implementación de normas más radicales puede ayudar a cambiar el panorama actual que caracteriza al narcotráfico desarrollado en el Perú.

-Para finalizar se rescata una apreciación, la cual determina que los organismos públicos que en la actualidad tienen responsabilidades contra el TID a nivel nacional dentro de los cuales destaca DEVIDA, DICAPI, DIVIPORT, APN, etc. en estrategias de lucha contra el narcotráfico marítimo específicamente no poseen personal competente y recursos para poder vigilar de manera adecuada los nodos portuarios e interfaces buque/instalación portuaria para garantizar una lucha frontal contra la problemática materia de análisis del presente estudio.

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

### **5.1 Discusión**

Los resultados obtenidos, los cuales establecen una perspectiva aproximativa en concordancia con el método cualitativo que caracterizó al presente estudio, lo cual combinó entrevistas y material documental permitió brindar teorizaciones sobre las subcategorías que establecen los aspectos mínimos analizados correspondientes al narcotráfico marítimo, lo cual establece un panorama negativo que presenta consecuencias sociales, económicas y políticas.

Al analizar la información establecida en el marco referencial el cual se compone principalmente de antecedentes y un marco teórico permitieron brinda una perspectiva inicial que consideraba que no existe mucha información que trate el tema del TID tomando en cuenta perspectivas o áreas marítimas de estudio, lo cual

ciñe una necesidad de prestar mayor atención en un terreno donde los narcotraficantes aprovechan para poder realizar el comercio ilegal de estupefacientes y drogas.

Con respecto a la validez interna, los criterios de validez y fiabilidad fueron establecidos a través de técnicas vinculantes al análisis cualitativo y el método de triangulación de la información, por lo que las teorizaciones plasmadas son válidas y se puede confiar en ellos, sin embargo, tomando en cuenta los principios en razón del dinamismo de la ciencia pueden ser contratados con nuevos estudios, de tal manera que se vaya consolidando una teoría que describa y explica las diversas situaciones sobre el narcotráfico marítimo con mayor rigor científico.

Con respecto a la validez externa, se puede considerar que los resultados pueden ser extrapolados de manera general a otros contextos, debido a que las características que presenta el narcotráfico marítimo suelen ser comunes y las condiciones en las cuales se desarrolla muy similares. De esta manera, en futuros estudios que orienten objetivos sobre la línea de investigación sobre la cual se erige el presente trabajo podrían establecer comparaciones y discusiones sobre una problemática que se caracteriza por ser mundial.

Con el estudio realizado por Simbron (2020) realizado en un nivel investigativo la investigación exploratoria de características similares al presente estudio, se resalta la idea de que el narcotráfico trae consecuencia sociales, económicas y políticas, y que ante dichas repercusiones es necesario tomar con seriedad medidas

en todas las esferas políticas, militares, policiales y civiles, de tal manera de minimizar la actividad a nivel internacional y nacional. En tal sentido, es lógico asentar que la lucha contra dicho fenómeno necesita de diversas figuras operativas y sobretodo leyes drásticas para combatirlo.

Con lo establecido por Begazo et. al. (2019) se reafirma la postura adoptada que en el ámbito nacional el sistema de protección marítima portuaria presenta diversas deficiencias, lo que consecuentemente conlleva a adoptar una postura reflexiva sobre medidas que puedan coadyuvar a mejorar, brindando mayor confianza a los importadores y exportadores quienes mueven mercancías por vía marítima. Precisamente una de las propuestas a tomar en cuenta y que tiene un vínculo con la problemática del desconocimiento normativo sobre los mecanismos e instrumentos legales que se vinculan con la protección marítima sería adecuada para efectos de lo que representa la lucha contra el TID, de tal manera que la comunidad marítima y general se pueda familiarizar con el cuerpo jurídico tanto a nivel internacional y nacional que busca mitigar y/o erradicar dicho flagelo.

Con la investigación de Quiñones (2017) existen similitudes metodológicas ya que se desarrolló dentro de un enfoque cualitativo. El autor señala que el puerto del Callao debido a la operación de bandas ligadas al narcotráfico suele ser uno de los más peligrosos en Latinoamérica, por lo que es necesario poder repotenciar a organismos quienes poseen responsabilidades en la lucha correspondiente. Dicha afirmación es compartida por los entrevistados del presente estudio, quienes brindan manifestaciones afines, pero que sin embargo sostienen que sería conveniente

cambiar a los organismos actuales, los cuales son considerados como deficientes, por un nuevo órgano de inteligencia dentro del cual se cuente con personal que tenga experiencia tanto en labores marítimas y portuarias, así como personal de inteligencia vinculado a actos criminales, principalmente sobre el narcotráfico.

Con lo establecido por Palomino (2019) quien señaló que las organizaciones criminales a nivel nacional siempre suelen estar al tanto del manejo de los puertos, para poder establecer estrategias que cada vez son más inteligentes y creativas para vulnerar los controles portuarios. Dicha postura es acorde con los resultados que fueron teorizados en el presente trabajo de investigación en la cual se pudo corroborar dicha apreciación, ya que, sobre ello, es consecuente observar que exista una necesidad de poder repensar y analizar nuevas formas que vayan más allá de las estrategias que utilizan los narcotraficantes. El autor caracterizó un estudio de diseño fenomenológico de similar característica establecida en el presente estudio.

Con respecto al estudio realizado por Ortiz (2014) quien realizó un estudio narrativo lo cual caracteriza a un estudio cualitativo, perspectiva metodológica que guarda relación con el desarrollo del presente trabajo de investigación, se avala la postura que en los últimos 30 años el narcotráfico en todas sus modalidades en el Perú ha venido acrecentándose, de donde marítimamente se estima que grandes cantidades suelen embarcarse desde los puertos nacionales, principalmente en buques portacontenedores. Dicha situación denota que existe una correlación positiva entre el aumento del narcotráfico y el embarco de carga por los puertos cuyo destino tiene puertos principalmente de E.E.U.U. y Europa.

Con el estudio de Armijos y Medina (2019), en la cual se concluyó que los países latinoamericanos hasta la actualidad no han desarrollado estrategias con éxito estrategias eficientes para minimizar el narcotráfico, debido a que dichas organizaciones criminales vinculadas a dicha problemática siempre suelen estar un pie delante de las organizaciones que luchan contra dicho mal. La precisión de la teoría establecido por los autores se observa en los resultados presentados ya que las apreciaciones sobre el narcotráfico marítimo suelen ser negativas y concuerdan con el establecimiento de que en la actualidad existen organismos deficientes a nivel nacional e inclusive internacional. Los autores desarrollaron un estudio de enfoque cualitativo el cual caracterizó también al presente trabajo de investigación.

Con el estudio de Tapia (2018), realizado en un nivel descriptivo el cual difiere del nivel exploratorio en la cual se formuló el presente trabajo de investigación, se resalta la idea de que el narcotráfico es un problema mundial, por lo que es importante utilizar la tecnología como herramienta fundamental que frene las actividades ligadas a los actos delictivos que provienen de la problemática en estudio, dejando de lado medidas tradicionales los cuales han demostrado no poseer eficiencia. A comparación con el contexto nacional, dicha apreciación se amolda a las características actuales, cuya visión de los entrevistados es coherente con lo proyecta el autor, debido a que se conoce que las estrategias y mecanismos utilizados en la actualidad suelen ser convencionales, a lo que el uso de la tecnología podría ser una propuesta para ser analizada de cómo pudiese ser implementado mayoritariamente en las instalaciones portuarias de donde se conoce exista mayor afluencia para el narcotráfico marítimo.

Por último, con lo expuesto por Pérez (2016), se plantea una cuestión muy interesante la cual genera muchas interrogantes vinculadas a la interdicción de operaciones que involucra la detención de marinos mercantes involucrados en casos de droga, para lo cual plantea que existen vacíos legales que denotan que en los fueros judiciales se posee poco conocimiento sobre dicha materia, debido a que cuando se presentan situaciones de detección muchas veces los tripulantes de las naves capturadas suelen ser liberados. En ese sentido, la falta de conocimiento sobre el terreno en autoridades judiciales representa un talón de Aquiles para elaborar marcos legales que satisfagan las diferentes situaciones que puedan presentarse. El autor realizó un estudio de naturaleza cualitativa lo cual concuerda con el presente trabajo de investigación.

## 5.2 Conclusiones

Se presentan las siguientes conclusiones, los cuales se encuentran relacionados con cada objetivo específico y que en conjunto brindan argumentos con los cuales se establece una posición teórica en coherencia con el objetivo general del presente estudio:

-En relación al primer objetivo específico del estudio, el cual se orientó a identificar las apreciaciones sobre el marco legal relacionado con el narcotráfico marítimo desde el punto de vista de oficiales que navegan realizando cabotaje en el Perú, se concluye que el conocimiento e información que poseen sobre el marco internacional de los instrumentos normativos, planes, programas, los cuales son fomentados por organismos internacionales tales como ONU, OMI y OEA suelen ser escasos. Consideran que el Código PBIP en asuntos marítimos es fundamental para luchar contra el tráfico ilícito de drogas que se desarrolla tanto en buques como en instalaciones portuarias, sosteniendo además que dichas regulaciones y actividades cuya responsabilidad recae en organismos de nivel internacional como nacional suelen ser deficientes hasta la actualidad evidenciándose en el aumento anual del transporte de estas sustancias ilícitas mediando el transporte marítimo, y además por las continuas detenciones de contrabando de drogas en nodos portuarios y embarcaciones.

-Con respecto al segundo objetivo mediante el cual se buscó conocer la situación actual del TID desde la postura y apreciación de los entrevistados lo que

sumado con información documental permiten observar que el Perú en asuntos de narcotráfico tanto desde las zonas terrestres y marítimas existen muchas cosas por mejorar, donde la necesidad de hacer más rigurosas las normas podría ser un aliciente que pueda traer cambios significativos frente a un flagelo cuya repercusión se enraíza en actividades políticas, sociales y económicas. Se pueden visualizar casos de detección y decomiso de drogas recientes, lo cual establece un panorama donde la creatividad para transportar drogas a través del puerto y buques viene siendo un campo de estudio para idear espacios y estrategias para la salida de droga vía marítima a través de puertos peruanos en la cual se conocen que, existen mafias nacionales e internacionales, quienes realizan actividades ilícitas corrompiendo a toda figura operativa que se le cruce en el camino, e inclusive trabajadores públicos que forman parte de organizaciones del Estado, quienes deben preocuparse con luchar contra dicho flagelo. Se señaló además que, en el contexto peruano, no existe personal competente para diseñar estrategias que frenen dichas actividades ilícitas y que los organismos nacionales con responsabilidad en materia de protección para frenar amenazas de narcotráfico marítimo no están a la altura para responder de manera eficiente a dicha problemática.

-Así también, en razón del tercer objetivo específico se pudo conocer que las medidas que han sido adoptadas en los puertos costeros del Perú para mitigar y/o erradicar el narcotráfico marítimo han sido frágiles. Lo más común que se puede ver en los puertos son: inspecciones visuales tanto en el área portuaria y adyacente en donde atraca el buque, inspecciones con respecto al casco y, cuando se trata de carga contenerizada el uso de cámaras y escáneres. Los niveles de protección en

cada instalación portuaria suelen variar, pero se suelen adoptar muchas veces medidas independientes a las que se puede formular dentro de un marco de cooperación con los organismos y autoridades con responsabilidad en luchar contra el narcotráfico marítimo. Además, se rescata la idea de que no existe personal competente en organizaciones, cuya responsabilidad tiene que ver con establecer políticas, estrategias y programas de cooperación para luchar contra el TID, lo que sumado a condiciones de corrupción e inestabilidad social enmarca un panorama donde existen muchas cosas por discutir y analizar, medidas penales férreas en contra de las figuras operativas involucradas en el TID, así como la creación de un órgano de inteligencia, la sensibilización de recursos humanos en general representan aspectos a tomar en cuenta para implementarse o reforzar dentro del ámbito nacional.

-Con respecto al cuarto objetivo específico, el cual se enfocó a analizar los motivos que conllevan a la gente de mar a formar parte de organizaciones criminales vinculadas al TID, se concluye que el pago de altas remuneraciones por el negocio ilícito suele ser atractivo para involucrarse en actividades que muchas veces por falta de conocimiento y sensibilización suelen terminar pagando penas que alcanzan hasta muertes capitales en países donde existe pena de muerte para el narcotráfico. Así también, cuando la gente de mar presenta problemas o necesidades de dinero y se encuentra frente a una proposición para formar parte de una organización que trafique droga, ya sea de manera directa o indirecta suelen ser vulnerables para someterse a dichas propuestas. Es así que el transporte marítimo muestra vulnerabilidad frente al narcotráfico, siendo un área donde cada vez suelen haber

actividades más ingeniosas que involucra al recurso humano de los buques y puertos para hacer cada vez que dichas actividades sean complejas frente a interdicciones que buscan mitigarlo y/o erradicarlo.

-Con respecto al quinto objetivo específico, el cual se orientó a identificar las medidas de protección a implementar para mejorar la eficiencia en las actividades que realiza el personal competente cuya labor busca minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo en los puertos, se concluye que la creación de un órgano de inteligencia que cuente con personal con experiencia en actividades portuarias y marinos mercantes sumado a un departamento de investigación criminal, trabajando en conjunto, lograrían una mejora de las condiciones actuales, las cuales son negativas en el país, además, el reemplazo de organizaciones estatales que al momento poco suman en la lucha contra el TDI sería muy necesario. Sumado a lo mencionado, se establece además que la educación y capacitación resultan dos elementos esenciales dentro de la comunidad marítima para que el personal involucrado pueda estar cada vez mejor sensibilizado y contribuya con minimizar el narcotráfico marítimo.

-Consolidando la información para establecer una respuesta al objetivo general existen suficientes argumentos para sostener que las perspectivas sobre el narcotráfico marítimo que poseen los oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú suelen ser negativas, ya que desde la tribuna laboral en la cual se desempeñan existen muchos puntos débiles en el sistema de lucha contra el TID en todos los niveles jerárquicos de las organizaciones, que buscan

elaborar planes y estrategias para la mitigación y/o erradicación de dicho problema, lo cual posee diversas repercusiones que llaman a establecer una mayor preocupación y reflexión a nivel nacional para tratar de revertir la situación. Considerando también que las organizaciones internacionales presentan problemas en la consideración de personal experto y competente dentro de los cuerpos estructurales que conforma el recurso humano, determina que la problemática se torne más compleja; sin embargo, la difusión de información sobre dichas problemáticas evidenciadas y las repercusiones en lo social, económico y político pueden ser un punto de partida para encaminar posibles soluciones en beneficio de la comunidad marítima, el comercio internacional y las sociedades en general.

### 5.3 Recomendaciones

Se proponen las siguientes recomendaciones acordes con los hallazgos obtenidos:

-Se recomienda a futuros tesisistas e investigadores a realizar estudios que planteen como objetivo recopilar todos los instrumentos normativos de carácter obligatorio o recomendatorio, formulado por organismos internacionales y nacionales que buscan crear marcos jurídicos, fomentar programas y/o actividades de cooperación vinculados a luchar contra el TID y/o narcotráfico marítimo, los cuales sean analizados y criticados para conocer las fortalezas y debilidades de estas y así brindar un conocimiento didáctico para la comunidad marítima, portuaria y sociedad en general quienes muestren interés en dichas materias.

-A las compañías navieras peruanas a establecer un grupo de charlas informativas sobre la situación actual del TID en el Perú, fomentando la sensibilización sobre dicho fenómeno y las graves repercusiones para la gente de mar quienes terminan involucrándose en bandas criminales para transportar dichas sustancias ilegales, creando de esta manera a través de la educación y la capacitación un frente básico para poder luchar contra el mencionado flagelo.

-A los organismos nacionales con competencia en garantizar la protección de los puertos frente a las amenazas suscitadas, principalmente las que se vinculen con el narcotráfico marítimo, a realizar estudios, los cuales puedan proveer mecanismos recomendatorios a los puertos y administraciones de las instalaciones portuarias,

para adoptar medidas con mayor efectividad en la detección de drogas que pretendan salir por vía marítima.

-A las instituciones marítimas, difundir mayor información sobre la situación del narcotráfico marítimo en el Perú, buscando considerar las expectativas de trabajadores portuarios y marinos mercantes quienes forman parte de un recurso humano quienes poseen mayor objetividad y conocimiento de la situación por convivir continuamente en el medio por donde generalmente las organizaciones criminales buscan establecer estrategias que determinan actividades ilícitas en las zonas portuarias, costeras y marítimas. Además de, crear grupos de ayuda tanto moral como psicológica para la gente de mar que esté teniendo problemas personales y sean vulnerables a estas organizaciones que buscan captarlos para que se involucren en el contrabando de estas sustancias ilícitas.

-Por último, a las autoridades con responsabilidad en asuntos de protección portuaria, analizar las medidas que desde la perspectiva de los entrevistados fueron consideradas para poder mejorar la eficiencia en las actividades que luchan contra el narcotráfico marítimo en los puertos del Perú, los cuales son coherentes e idóneos tomando en cuenta la circunstancia actual que caracteriza a la problemática vinculado al TDI observada desde un plano general; como por ejemplo la creación de un nuevo organismo integral en temas de inteligencia, inspección e interdicción para la lucha del TID, el cual sea conformado por personas expertas de los cuales los marinos mercantes serían parte idónea, ya que son operarios que conocen

objetivamente los posibles espacios de los buques en que podrían ser camuflados las drogas.

## FUENTES DE INFORMACIÓN

### Referencias bibliográficas

- Armijos, L., & Medina, R. (2019). *“Un subcomplejo regional de seguridad contra el narcotráfico por vías marítimas: caso Ecuador, Colombia, Costa Rica y Panamá”* [Tesis de Maestría]. Facultad de Ciencias Sociales FLACSO-Ecuador, Ecuador.
- Armenta, A. & Jelsma, M. (2020). *Guía básica: Las convenciones de drogas de la ONU*. TNI
- Borja, C., Begazo, J. & 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*. Escuela Nacional de Marina Mercante “Almirante Miguel Grau”, Perú.
- Expósito, L. (2015). *Criminalidad organizada y tráfico de drogas. Las transformaciones del sistema jurídico penal sustantivo y procesal* [Tesis de pregrado]. Universidad Nacional de educación a Distancia, España.
- FLACSO. (2020). *El crimen Organizado. En el mercado ilícito de drogas: Algunas claves para su abordaje*. Serie Centroamericana.
- García, J., Namihás, S., Novak, F., & Masías, C. (2011). *Lucha contra el narcotráfico en el Perú*. Pontificia Universidad Católica del Perú.
- OAS. (2013). *El problema de las drogas en las américas: Estudios*. Inzulza.
- Ortiz, M. (2014). *“Análisis y estudio situacional del narcotráfico de los últimos 30 años”* [Tesis de Pregrado]. Universidad Cesar Vallejo, Perú.
- Palomino, M. (2017). *“Concesión del puerto del Callao y su influencia en las modalidades del tráfico ilícito de drogas, año 2014 -2015”* [Tesis de Maestría]. Pontificia Universidad Católica del Perú, Perú.

- Pérez, F. (2016). *“Judicialización por casos de narcotráfico en procedimientos de interdicción marítima entre 2010 y 2014, con relación al principio de libertad”* [Tesis de Maestría]. Universidad Militar Nueva Granada, Colombia.
- Quevedo, J. (2018). *Control aduanero en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas realizado en la jurisdicción de la Intendencia de Aduana Marítima del Callao en el período 2013-2017* [Tesis de maestría]. Universidad Cesar Vallejo, Perú.
- Quiñones, L. (2017). *“La implementación del enfoque sistémico entre la dirección antidrogas PNP y el departamento antidrogas de la región policial del Callao, para optimizar las operaciones de interdicción contra el tráfico ilícito de drogas”* [Tesis de Magister]. Pontificia Universidad Católica del Perú, Perú.
- Ruda, J., & Novak, F. (2009). *El tráfico ilícito de drogas en el Perú: Una aproximación internacional*. Pontificia Universidad Católica del Perú, Perú.
- Simbron, M. (2020). *El narcotráfico como una amenaza a la seguridad internacional Perú – Estados Unidos* [Tesis de pregrado]. Universidad San Ignacio de Loyola, Perú.
- Tapia, C. (2018). *“Sistema de seguridad tecnológico público-privado contra narcotráfico en el puerto de Manta, Propuesta”* [Tesis de Pregrado]. Universidad de las Fuerzas Armadas, Ecuador.

## Referencias hemerográficas

- López, A. (2018). *Ilusiones defraudadas: auge y caída del comercio legal de coca y cocaína en los países andinos*. Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura. 45(2), 233-260.
- Peralta, G. (2014). *Tráfico ilícito de drogas en el Perú*. Revista de investigación jurídica de estudiantes. 5(6), 79-90.

## Referencias electrónicas

- Aduanas. (2020). *Organización Mundial de Aduanas OMA*. Chile Aduanas Customs. <https://www.aduana.cl/organizacion-mundial-de-aduanas-oma/aduana/2007-03-01/121223.html>
- Andina. (2018). *El 90% de cocaína producida en el Perú termina en Europa*. Andina. <https://andina.pe/agencia/noticia-el-90-cocaina-producida-el-peru-termina-europa-703944.aspx>
- APN. (2017). *Norma técnica sobre protección portuaria*. APN. <https://www.apn.gob.pe/site/>
- APN. (2020). *Quienes somos*. APN. <https://www.apn.gob.pe/site/nosotros/quienes-somos.aspx>
- Cantillo, J. (2020). *Los lugares más insólitos de los barcos donde los narcotraficantes esconden la droga*. Infobae. <https://www.infobae.com/america/mundo/2021/03/07/los-lugares-mas-insolitos-de-los-barcos-donde-los-narcotraficantes-esconden-la-droga/>
- CICAD. (2020). *Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas*. CICAD. [http://www.cicad.oas.org/Main/Template.asp?File=/Main/AboutCICAD/about\\_SPA.asp](http://www.cicad.oas.org/Main/Template.asp?File=/Main/AboutCICAD/about_SPA.asp)
- Consejo Permanente. (2015). *Organigramas*. OAS. <http://www.oas.org/legal/spanish/organigramas.htm>
- Corbin, J. (2021). *Los 5 tipos de cocaína*. Psicología y Mente. <https://psicologiymente.com/drogas/tipos-de-cocaina>

- Corzo, S. (2020). *Dos claves para entender el efecto del coronavirus en el narcotráfico*. Revista IDEELE. <https://www.revistaideele.com/2020/05/15/dos-claves-para-entender-el-efecto-del-coronavirus-en-el-narcotrafico/>
- Definición. (2020). *Definición del narcotráfico*. Definición.DE. <https://definicion.de/narcotrafico/>
- DEVIDA. (2017). *Estrategia Nacional de Lucha Contra las Drogas 2017-2021*. DEVIDA. <https://www.devida.gob.pe/>
- DEVIDA. (2020). *DEVIDA reporta 54 655 hectáreas de cultivos de hoja de coca en producción al 2019*. Gob.pe. <https://www.gob.pe/fr/institucion/devida/noticias/318562-devida-reporta-54-655-hectareas-de-cultivos-de-hoja-de-coca-en-produccion-al-2019>
- El Orden Mundial. (2019). *Las rutas de la cocaína en el mundo*. EOM. <https://elordenmundial.com/mapas/las-rutas-de-la-cocaina-en-el-mundo/>
- El Peruano. (2017). *Reglamento del Decreto Legislativo N° 1267, Ley de la Policía Nacional del Perú*. Gaceta Jurídica. <http://www.gacetajuridica.com.pe/boletin-nvnet/ar-web/DS0262017IN.pdf>
- Enterarse. (2019). *Tráfico de cocaína: ¿Cómo funciona el mercado de esta droga?* Enterarse. [https://www.enterarse.com/20190816\\_0001- trafico-de-cocaina-como-funciona-el-mercado-de-esta-droga-ilegal](https://www.enterarse.com/20190816_0001- trafico-de-cocaina-como-funciona-el-mercado-de-esta-droga-ilegal)
- Espinosa, M., Salinas, A., Santos, M., & Villegas, A. (2018). *Breve análisis del delito de tráfico de drogas en la legislación peruana*. Ius Et Tribunalis. <https://journals.continental.edu.pe/index.php/iusettribunalis/article/view/707>
- Expreso. (2018). *El 90% de cocaína producida en el Perú termina en Europa*. ipNoticias. <http://plataforma.ipnoticias.com/>

- INCB. (2020). *Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes*. INCB.  
<https://www.incb.org/incb/es/about.html>
- Instituto de Democracia y Derechos Humanos. (2019). *El delito de organización criminal: definición estructura y sanción*. PUCP.  
<https://idehpucp.pucp.edu.pe/notas-informativas/el-delito-de-organizacion-criminal-definicion-estructura-y-sancion/>
- Insight Crime. (2015). *¿Qué está impulsando el narcotráfico marítimo en Latinoamérica?* Insight Crime.  
<https://es.insightcrime.org/noticias/analisis/que-impulsa-narcotrafico-maritimo-latinoamerica/>
- OAS. (2020). *¿Quiénes somos?* OAS.  
[http://www.oas.org/es/acerca/quienes\\_somos.asp](http://www.oas.org/es/acerca/quienes_somos.asp)
- OMI. & OIT. (2003). *Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos*. MESSHP.
- OMI. (2020a). *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS)*. OMI.  
[https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)
- OMI. (2020b). *El Código PBIP y el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS*. OMI.  
<https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx>
- OMI. (2020). *Protección marítima y piratería*. OMI.  
<https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/MaritimeSecurity.aspx>
- OMI. (2020). *Introducción a la OMI*. OMI.  
<https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx>

- ONU. (2020). *Paz, dignidad e igualdad en un planeta sano*. ONU.  
<https://www.un.org/es>
- ONU (2020). *Trafico de drogas*. ONU. <https://www.un.org/ruleoflaw/es/thematic-areas/transnational-threats/drug-trafficking/>
- ONU. (2021). *Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito*. ONU.  
<https://www.unodc.org/>
- ONUUV. (2020). *Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC)*.  
ONUUV. <https://www.unov.org/unov/es/unodc.html>
- Páez, A. (2009). *DESARROLLO-PERÚ: Pobres entre Sendero y el narcotráfico*.  
IPS. <http://www.ipsnoticias.net/2009/03/desarrollo-peru-pobres-entre-sendero-y-el-narcotrafico/>
- Presidencia del Consejo de Ministros. (2020). *Reglamento de Organización y Funciones (ROF) de la Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas – DEVIDA Aprobado con D.S. N° 047-2014.PCM*. Devida.  
<https://www.devida.gob.pe/quienes-somos>
- Semana. (2020). *¿Por qué Colombia, Perú y Bolivia son los único que siembran coca?*. Semana. <https://www.semana.com/nacion/articulo/por-que-solo-en-colombia-peru-y-bolivia-se-siembra-coca/661434/>
- Sistema Antidrogas Policial. (2020). *Dirección Antidrogas de la Policía Nacional del Perú*. Dirandro. <https://dirandro.policia.gob.pe/contenido.xhtml?id=6>
- SUNAT. (2001). *Estatuto de la Superintendencia Nacional de Aduanas*. SUNAT.  
<https://ww3.sunat.gob.pe/aduanas/informag/estatuto.htm#:~:text=%2D%20ADUANAS%20tiene%20por%20finalidad%20administrar,su%20calidad%20de%20administraci%C3%B3n%20tributaria.>

SUNAT. (2020). *¿Quiénes somos?* SUNAT.

<https://www.sunat.gob.pe/institucional/quienessomos/index.html>

Superintendencia Nacional de Bienes Estatales. (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)

Szklarz, E. (2020). *Perú destruye más de 42 toneladas de drogas en 2020.* Diálogo.

<https://dialogo-americas.com/es/articulos/peru-destruye-mas-de-42-toneladas-de-drogas-en-2020/>

Tni. (2020). *Comisión de Estupefacientes.* tni.

[https://www.tni.org/es/colecci%C3%B3n/comision-de-estupefacientes-cnd#:~:text=La%20Comisi%C3%B3n%20de%20Estupefacientes%20\(CND,la%20Droga%20y%20el%20Delito](https://www.tni.org/es/colecci%C3%B3n/comision-de-estupefacientes-cnd#:~:text=La%20Comisi%C3%B3n%20de%20Estupefacientes%20(CND,la%20Droga%20y%20el%20Delito)

UNODC. (2020). *COVID-19 y la cadena de suministro de drogas: de la producción y el tráfico al consumo.* UNODC.

[https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/covid/Covid-19\\_Suministro\\_de\\_Drogas.pdf](https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/covid/Covid-19_Suministro_de_Drogas.pdf)

Villa, E. (2020). *Perú erradica plantas de coca por primera vez en el VRAEM, área de acción de Sendero Luminoso.* Universidad de Navarra.

<https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/peru-erradica-plantas-de-coca-por-primera-vez-en-el-vraem-area-de-accion-de-sendero-luminoso>

## **ANEXOS**

## ANEXO 1

### MATRIZ DE CONSISTENCIA

**TÍTULO:** NARCOTRÁFICO MARÍTIMO SEGÚN LAS PERSPECTIVAS DE OFICIALES DE MARINA MERCANTE QUE NAVEGAN REALIZANDO CABOTAJE EN EL PERÚ, 2020.

**AUTORES:** Bachiller en Ciencias Marítimas: LLARO Mariño, Iván Miller – LAZO Cerna, Leonardo

PROBLEMA	OBJETIVOS	CATEGORIA DE ANÁLISIS
<p><b><u>Problema general</u></b> ¿Qué perspectivas sobre el narcotráfico marítimo poseen los oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú, 2020?</p> <p><b>Problemas específicos</b></p> <p>¿Cuáles son las apreciaciones sobre el marco legal relacionado con el narcotráfico marítimo que poseen los oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú?</p> <p>¿Cómo se percibe la situación actual del TID en el Perú según la postura señalada por oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú?</p> <p>¿Qué medidas han sido adoptadas en los puertos costeros del Perú para mitigar y/o erradicar el narcotráfico marítimo según el conocimiento de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú?</p>	<p><b><u>Objetivo general</u></b> Conocer las perspectivas sobre el narcotráfico marítimo que poseen los oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú, 2020.</p> <p><b>Objetivos específicos</b></p> <p>Identificar las apreciaciones sobre el marco legal relacionado con el narcotráfico marítimo que poseen los oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.</p> <p>Conocer la situación actual del TID en el Perú según la postura señalada por oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.</p> <p>Conocer las medidas que han sido adoptadas en los puertos costeros del Perú para mitigar y/o erradicar el narcotráfico marítimo según el conocimiento de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.</p>	Narcotráfico marítimo
		<b>SUBCATEGORÍAS DE ANÁLISIS</b>
		-Marco legal -Situación actual del TID en el Perú -Medidas adoptadas en los puertos costeros del Perú -Motivos que conllevan a la gente de mar a formar parte de organizaciones criminales vinculadas al TID -Medidas de protección a implementar
		<b>MUESTRA</b>
		No probabilística en cadena compuesta por: -06 Oficiales de puente -04 Oficiales de máquinas -03 Unidades documentales
		<b>METODOLOGÍA</b>
Enfoque: Cualitativo Tipo: Básica Nivel: Exploratorio Diseño: Fenomenológico (Valderrama, 2018; Hernández, Fernández y Baptista, 2014)		

<p>¿Qué motivos conllevan a la gente de mar a formar parte de organizaciones criminales vinculadas al TID según el punto de vista de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú?</p> <p>¿Qué medidas de protección pueden implementarse para mejorar la eficiencia en las actividades que realiza el personal competente cuya labor busca minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo en los puertos, según la apreciación de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú?</p>	<p>Analizar qué motivos conllevan a la gente de mar a formar parte de organizaciones criminales vinculadas al TID según el punto de vista de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.</p> <p>Identificar medidas de protección a implementar para mejorar la eficiencia en las actividades que realiza el personal competente cuya labor busca minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo en los puertos, según la apreciación de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.</p>	<p><b>PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN</b></p> <p>Para el procesamiento de la información se aplicaron técnicas de corte, clasificación y palabras clave en contexto mediante los cuales se establecieron las categorías emergentes que permitieron establecer el argumento lógico para poder realizar las teorizaciones correspondientes con cada objetivo específico y objetivo general correspondientemente.</p> <p>Todo el proceso mencionado fue realizado con los programas computacionales Microsoft Word y Atlas.Ti.</p>
--	--	---

## ANEXO 2

### GUÍAS DE ENTREVISTAS APLICADOS A MUESTRA COMPUESTA POR SUJETOS

#### GUÍA DE ENTREVISTA APLICADO A OFICIALES DE NIVEL GESTIÓN QUIENES NAVEGAN REALIZANDO CABOTAJE EN EL PERÚ

Fecha: \_\_\_\_\_

Lugar: \_\_\_\_\_

Entrevistadores: \_\_\_\_\_

Entrevistado: \_\_\_\_\_

### PREGUNTAS

#### Marco normativo

1. ¿Considera Ud. que las regulaciones internacionales con respecto a la lucha contra el tráfico ilícito de drogas son eficientes respecto al objetivo que persiguen?
2. ¿Qué regulaciones y programas establecen estrategias para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas?
3. Con respecto al transporte marítimo ¿Cuál es o son las normas que buscan minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo?
4. ¿Cómo afectan las medidas de protección establecidas en el Código PBIP con respecto a la amenaza de narcotráfico tanto en el buque como en la instalación portuaria?
5. ¿Cree Ud. que las actividades que se realizan en los buques, así como en instalaciones portuarias como parte de la aplicación de las normas de protección son eficientes para minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo?
6. ¿Qué opina sobre las orientaciones respecto a la prevención y supresión del contrabando de drogas en el transporte marítimo internacional establecidas en la resolución FAL 9(34)?
7. ¿Qué opina sobre las regulaciones nacionales vinculadas al tráfico ilícito de drogas y narcotráfico marítimo establecidas dentro de la jurisdicción nacional peruana?

#### Repercusiones operativas

8. ¿Qué características observa en el desarrollo del TDI en el Perú?
9. ¿Considera UD. que la coyuntura política actual contribuye a que el TID se desarrolle sin tener límites?
10. ¿Por qué puertos nacionales considera Ud. se traslada la droga por vía marítima?
11. ¿Por qué no existen políticas y estrategias claras con respecto a la lucha contra el TID y más aun dentro del sector marítimo y portuario?

12. ¿Qué organizaciones de protección en asuntos marítimos están vinculados con la lucha para frenar y/o erradicar el narcotráfico marítimo en el Perú?
13. ¿Cómo repercute socialmente el TID en el Perú?

### **Medidas adoptadas en los puertos costeros del Perú**

14. ¿Qué medidas han sido adoptadas por las autoridades con responsabilidad en asuntos marítimos y portuarias para luchar contra el narcotráfico marítimo?
15. ¿Considera que las actividades que se realizan en los puertos para luchar contra el narcotráfico marítimo son eficientes según las medidas adoptadas?
16. Bajo su experiencia ¿Cuál es la medida que considera de mayor eficacia con respecto a luchar contra el narcotráfico marítimo?
17. ¿Considera que las medidas adoptadas en los puertos deben ser reforzadas?

### **Motivos que conllevan a la gente de mar a formar parte de organizaciones criminales vinculadas al TID**

18. ¿Cómo las organizaciones criminales buscan reclutar gente de mar para integrarlas a cumplir con sus objetivos delictivos?
19. ¿Por qué la gente de mar suele estar involucrados muchas veces en el tráfico ilícito de drogas?
20. ¿Qué situaciones conlleva a la gente de mar a involucrarse dentro de organizaciones criminales vinculadas al TID?

### **Medidas de protección a implementar**

21. ¿Cuáles son las medidas concretas que podrían implementarse para mejorar la erradicación y/o mitigación de la actividad del tráfico ilícito realizada por vía marítima?
22. ¿Qué organizaciones deberían conformar la lucha contra el narcotráfico marítimo que se desarrolla en la jurisdicción nacional?
23. ¿Cómo podría la gente de mar colaborar en la lucha contra el narcotráfico marítimo?

## ANEXO 3

### VALIDEZ DEL PROCESO INVESTIGATIVO A CARGO DE JUECES EXPERTOS



ESCUELA NACIONAL DE MARINA  
MERCANTE "ALMIRANTE MIGUEL  
GRAU"

PROGRAMA ACADÉMICO DE MARINA MERCANTE:  
ESPECIALIDAD DE PUENTE

#### NARCOTRÁFICO MARÍTIMO SEGÚN LAS PERSPECTIVAS DE OFICIALES DE MARINA MERCANTE QUE NAVEGAN REALIZANDO CABOTAJE EN EL PERÚ, 2020

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

##### **Instrucciones generales:**

A continuación, se plantean una serie de preguntas, las cuales se corresponden con los objetivos específicos contenidos en el informe de tesis. Así también se exponen las unidades documentales los cuales dan mayor soporte de acuerdo a cada subcategoría de análisis establecida apriorísticamente.

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

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 los ítems propuestos en la guía de entrevista y las unidades de información establecidas.

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 Llaro Mariño, Iván Miller  
Bachiller en Ciencias Marítimas Lazo Cerna, Leonardo*

### Operacionalización de la categoría

**Objetivo general:** Conocer las perspectivas sobre el narcotráfico marítimo que poseen los oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú, 2020.

Objetivos específicos	Categoría de análisis	Subcategorías	Indicadores	ENTREVISTA		DOCUMENTACIÓN
				Ítems	Fuentes	
Identificar las apreciaciones sobre el marco legal relacionado con el narcotráfico marítimo que poseen los oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.		Marco legal	Regulaciones internacionales	1. ¿Considera Ud. que las regulaciones internacionales con respecto a la lucha contra el tráfico ilícito de drogas son eficientes respecto al objetivo que persiguen?		
			Regulaciones y programas	2. ¿Qué regulaciones y programas establecen estrategias para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas?		
			Normas en el transporte marítimo	3. Con respecto al transporte marítimo ¿Cuál es o son las normas que buscan minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo?		
			Código PBIP	4. ¿Cómo afectan las medidas de protección establecidas en el Código PBIP con respecto a la amenaza de narcotráfico tanto en el buque como en la instalación portuaria?		
			Eficiencia de normas de protección	5. ¿Cree Ud. que las actividades que se realizan en los buques así como en instalaciones portuarias como parte de la aplicación de las normas de protección son eficientes para minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo?		
			Resolución FAL 9(34)	6. ¿Qué opina sobre las orientaciones respecto a la prevención y supresión del contrabando de drogas en el transporte marítimo internacional establecidas en la resolución FAL 9(34)?		
			Regulaciones nacionales	7. ¿Qué opina sobre las regulaciones nacionales vinculadas al tráfico ilícito de drogas y narcotráfico marítimo establecidas dentro de la jurisdicción nacional peruana?		
			Características	8. ¿Qué características observa en el desarrollo del TID en el Perú?		
			Coyuntura política	9. ¿Considera Ud. que la coyuntura política actual contribuye a que el TID se desarrolle sin tener límites?		
			Salida de drogas en puertos	10. ¿Por qué puertos nacionales considera Ud. se traslada la droga por vía marítima?		
			Políticas y	11. ¿Por qué no existen políticas y estrategias		
Situación						1. Casos de hallazgo de drogas por la División Portuaria Antidrogas. Fuente: Dirección Antidrogas (2019). 2. Hallazgos de Drogas en Puertos Nacionales. Fuente: Ministerio de Transportes y

		actual del TID en el Perú	estrategias que luchan contra el narcotráfico marítimo	claras con respecto a la lucha contra el TID y más aun dentro del sector marítimo y portuario?	Comunicaciones (2015)
<p>Conocer las medidas que han sido adoptadas en los puertos costeros del Perú para mitigar y/o erradicar el narcotráfico marítimo según el conocimiento de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.</p>	<p>Narcotráfico marítimo</p>	<p>Medidas adoptadas en los puertos costeros del Perú</p>	<p>Organizaciones que luchan contra el narcotráfico marítimo</p> <p>Repercusiones sociales</p> <p>Autonidades</p> <p>Eficiencia en la lucha contra el narcotráfico marítimo</p> <p>Medida con mayor eficiencia</p> <p>Medidas a reforzar</p>	<p>12. ¿Qué organizaciones de protección en asuntos marítimos están vinculados con la lucha para frenar y/o erradicar el narcotráfico marítimo en el Perú?</p> <p>13. ¿Cómo repercute socialmente el TID en el Perú?</p> <p>14. ¿Qué medidas han sido adoptadas por las autoridades con responsabilidad en asuntos marítimos y portuarios para luchar contra el narcotráfico marítimo?</p> <p>15. ¿Considera que las actividades que se realizan en los puertos para luchar contra el narcotráfico marítimo son eficientes según las medidas adoptadas?</p> <p>16. Bajo su experiencia ¿Cuál es la medida que considera de mayor eficacia con respecto a luchar contra el narcotráfico marítimo?</p> <p>17. ¿Considera que las medidas adoptadas en los puertos deben ser reforzadas?</p>	
<p>Analizar qué motivos conllevan a la gente de mar a formar parte de organizaciones criminales vinculadas al TID según el punto de vista de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.</p>		<p>Motivos que conllevan a la gente de mar a formar parte de organizaciones criminales vinculadas al TID</p>	<p>Reclutamiento de la gente de mar</p> <p>Involucramiento de la gente de mar</p> <p>Gente de mar y las organizaciones criminales vinculadas al TID</p>	<p>18. ¿Cómo las organizaciones criminales buscan reclutar gente de mar para integrarlas a cumplir con sus objetivos delictivos?</p> <p>19. ¿Por qué la gente de mar suelen estar involucrados muchas veces en el tráfico ilícito de drogas?</p> <p>20. ¿Qué situaciones conlleva a la gente de mar a involucrarse dentro de organizaciones criminales vinculadas al TID?</p>	
<p>Identificar medidas de protección a implementar para mejorar la eficiencia en las actividades que realiza el personal competente cuya labor busca minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo en los puertos,</p>		<p>Medidas de protección a implementar</p>	<p>Medidas concretas</p> <p>Organizaciones y la lucha contra el narcotráfico marítimo</p>	<p>21. ¿Cuáles son las medidas concretas que podrían implementarse para mejorar la erradicación y/o mitigación de la actividad del tráfico ilícito realizada por vía marítima?</p> <p>22. ¿Qué organizaciones deberían conformar la lucha contra el narcotráfico marítimo que se desarrolla en la jurisdicción nacional?</p>	<p>3. Incidencias de protección en el puerto del Callao. Fuente: Autoridad Portuaria Nacional (2019)</p>

según la apreciación de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.			Gente de mar	23. ¿Cómo podría la gente de mar colaborar en la lucha contra el narcotráfico marítimo?	
--	--	--	--------------	---	--

**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. Casos de hallazgo de drogas por la División Portuaria Antidrogas. Fuente: Dirección Antidrogas (2019)	x		
2. Hallazgos de Drogas en Puertos Nacionales. Fuente Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2015)	x		
3. Incidencias de protección en el puerto del Callao. Fuente: Autoridad Portuaria Nacional (2019)	x		

**Acotaciones:**

\_\_\_\_\_ *s/n* \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_



### Evaluación General

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

Si, corresponden

2. ¿La guía de entrevista y las fuentes de información establecidas permiten alcanzar el objetivo de la investigación?

Si, permiten

3. Recomendaciones para mejorar la guía de entrevista

Ninguna

4. Recomendaciones generales para la investigación que se realiza

Releer la información investigada

Nombre completo : Josef Begazo Bedoya  
Profesión : Jefe De Maquinas MMN-ABOGLADO  
Grado académico : doctor en Ciencias Maritimas  
Características que lo determinan como experto:

- \* 40 años como oficial de Marine Mercante
- \* 06 años como docente de Pregrado y Postgrado
- \* Maestría en Administración Marítima Portuaria y Pesquera
- \* Doctorado en Ciencias Maritimas

J. R. B.  
Firma  
DNI 25540235  
Fecha: 15-11-2020



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

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

**NARCOTRÁFICO MARÍTIMO SEGÚN LAS PERSPECTIVAS DE OFICIALES  
DE MARINA MERCANTE QUE NAVEGAN REALIZANDO CABOTAJE EN  
EL PERÚ, 2020**

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

**Instrucciones generales:**

A continuación, se plantean una serie de preguntas, las cuales se corresponden con los objetivos específicos contenidos en el informe de tesis. Así también se exponen las unidades documentales los cuales dan mayor soporte de acuerdo a cada subcategoría de análisis establecida apriorísticamente.

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

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 los ítems propuestos en la guía de entrevista y las unidades de información establecidas.

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 Llaro Mariño, Iván Miller  
Bachiller en Ciencias Marítimas Lazo Cerna, Leonardo***

### Operacionalización de la categoría

**Objetivo general:** Conocer las perspectivas sobre el narcotráfico marítimo que poseen los oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú, 2020.

Objetivos específicos	Categoría de análisis	Subcategorías	Indicadores	ENTREVISTA		DOCUMENTACIÓN
				Ítems	Fuentes	
Identificar las apreciaciones sobre el marco legal relacionado con el narcotráfico marítimo que poseen los oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.		Marco legal	Regulaciones internacionales	1. ¿Considera Ud. que las regulaciones internacionales con respecto a la lucha contra el tráfico ilícito de drogas son eficientes respecto al objetivo que persiguen?		
			Regulaciones y programas	2. ¿Qué regulaciones y programas establecen estrategias para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas?		
			Normas en el transporte marítimo	3. Con respecto al transporte marítimo ¿Cuál es o son las normas que buscan minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo?		
			Código PBIP	4. ¿Cómo afectan las medidas de protección establecidas en el Código PBIP con respecto a la amenaza de narcotráfico tanto en el buque como en la instalación portuaria?		
			Eficiencia de normas de protección	5. ¿Cree Ud. que las actividades que se realizan en los buques así como en instalaciones portuarias como parte de la aplicación de las normas de protección son eficientes para minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo?		
			Resolución FAL 9(34)	6. ¿Qué opina sobre las orientaciones respecto a la prevención y supresión del contrabando de drogas en el transporte marítimo internacional establecidas en la resolución FAL 9(34)?		
			Regulaciones nacionales	7. ¿Qué opina sobre las regulaciones nacionales vinculadas al tráfico ilícito de drogas y narcotráfico marítimo establecidas dentro de la jurisdicción nacional peruana?		
			Características	8. ¿Qué características observa en el desarrollo del TDI en el Perú?		
			Coyuntura política	9. ¿Considera Ud. que la coyuntura política actual contribuye a que el TID se desarrolle sin tener límites?		
			Salida de drogas en puertos	10. ¿Por qué puertos nacionales considera Ud. se traslada la droga por vía marítima?		
			Políticas y	11. ¿Por qué no existen políticas y estrategias		
					1. Casos de hallazgo de drogas por la División Portuaria Antidrogas. Fuente: Dirección Antidrogas (2019).	
					2. Hallazgos de Drogas en Puertos Nacionales. Fuente Ministerio de Transportes y	

<p>Conocer las medidas que han sido adoptadas en los puertos costeros del Perú para mitigar y/o erradicar el narcotráfico marítimo según el conocimiento de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.</p>	<p>Narcotráfico marítimo</p>	<p>actual del TID en el Perú</p>	<p>estrategias que luchan contra el narcotráfico marítimo</p> <p>Repercusiones sociales</p> <p>Autoridades</p> <p>Eficiencia en la lucha contra el narcotráfico marítimo</p> <p>Medida con mayor eficiencia</p> <p>Medidas a reforzar</p>	<p>claras con respecto a la lucha contra el TID y más aun dentro del sector marítimo y portuario?</p> <p>12. ¿Qué organizaciones de protección en asuntos marítimos están vinculados con la lucha para frenar y/o erradicar el narcotráfico marítimo en el Perú?</p> <p>13. ¿Cómo repercute socialmente el TID en el Perú?</p> <p>14. ¿Qué medidas han sido adoptadas por las autoridades con responsabilidad en asuntos marítimos y portuarios para luchar contra el narcotráfico marítimo?</p> <p>15. ¿Considera que las actividades que se realizan en los puertos para luchar contra el narcotráfico marítimo son eficientes según las medidas adoptadas?</p> <p>16. Bajo su experiencia ¿Cuál es la medida que considera de mayor eficacia con respecto a luchar contra el narcotráfico marítimo?</p> <p>17. ¿Considera que las medidas adoptadas en los puertos deben ser reforzadas?</p>	<p>Comunicaciones (2015)</p> <p>3. Incidencias de protección en el puerto del Callao. Fuente: Autoridad Portuaria Nacional (2019)</p>
<p>Analizar qué motivos conllevan a la gente de mar a formar parte de organizaciones criminales vinculadas al TID según el punto de vista de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.</p>		<p>Motivos que conllevan a la gente de mar a formar parte de organizaciones criminales vinculadas al TID</p>	<p>Reclutamiento de la gente de mar</p> <p>Involucramiento de la gente de mar</p> <p>Gente de mar y las organizaciones criminales vinculadas al TID</p>	<p>18. ¿Cómo las organizaciones criminales buscan reclutar gente de mar para integrarlas a cumplir con sus objetivos delictivos?</p> <p>19. ¿Por qué la gente de mar suelen estar involucrados muchas veces en el tráfico ilícito de drogas?</p> <p>20. ¿Qué situaciones conlleva a la gente de mar a involucrarse dentro de organizaciones criminales vinculadas al TID?</p>	
<p>Identificar medidas de protección a implementar para mejorar la eficiencia en las actividades que realiza el personal competente cuya labor busca minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo en los puertos,</p>		<p>Medidas de protección a implementar</p>	<p>Medidas concretas</p> <p>Organizaciones y la lucha contra el narcotráfico marítimo</p>	<p>21. ¿Cuáles son las medidas concretas que podrían implementarse para mejorar la erradicación y/o mitigación de la actividad del tráfico ilícito realizada por vía marítima?</p> <p>22. ¿Qué organizaciones deberían conformar la lucha contra el narcotráfico marítimo que se desarrolla en la jurisdicción nacional?</p>	

según la apreciación de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.			Gente de mar	23. ¿Cómo podría la gente de mar colaborar en la lucha contra el narcotráfico marítimo?	
--	--	--	--------------	---	--

**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. Casos de hallazgo de drogas por la División Portuaria Antidrogas. Fuente: Dirección Antidrogas (2019)	X		
2. Hallazgos de Drogas en Puertos Nacionales. Fuente Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2015)	X		
3. Incidencias de protección en el puerto del Callao. Fuente: Autoridad Portuaria Nacional (2019)	X		

**Acotaciones:**

---

---

*S/N*

---

---

---

---

---

---

## NARCOTRÁFICO MARÍTIMO SEGÚN LAS PERSPECTIVAS DE OFICIALES DE MARINA MERCANTE QUE NAVEGAN REALIZANDO CABOTAJE EN EL PERÚ, 2020

### 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
20									X
21									X
22									X
23									X

**Observaciones:** \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

### Evaluación General

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

TOTALMENTE DE ACUERDO

2. ¿La guía de entrevista y las fuentes de información establecidas permiten alcanzar el objetivo de la investigación?

SE DEBERA DAR UNA ULTIMA LECTURA PARA CORROBORAR QUE LAS PREGUNTAS ESTAN BIEN PLANTEADAS

3. Recomendaciones para mejorar la guía de entrevista

LA INVESTIGACION CORRE CON TODOS LOS PARAMETROS DE UN EMPORVE CUALITATIVO

4. Recomendaciones generales para la investigación que se realiza

SE RECOMIENDA REVISAR UNA ULTIMA VEZ EL MARCO TEORICO PARA NO TENER NINGUNA FALLA EN LA LITERATURA.

Nombre completo : CARLOS BORON GARCIA

Profesión : OFICIAL DE MARINA MERCANTE

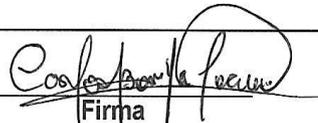
Grado académico : DOCTOR EN CIENCIAS MARITIMAS

Características que lo determinan como experto:

OFICIAL DE MARINA MERCANTE CON 30 AÑOS DE EXPERIENCIA EN EL SECTOR MARITIMO PORTUARIO

DOCTOR EN CIENCIAS MARITIMAS

EGRESADO DEL DOCTORADO EN CIENCIAS MARITIMAS



Firma

DNI 08333436

Fecha: 16-11-20



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

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

**NARCOTRÁFICO MARÍTIMO SEGÚN LAS PERSPECTIVAS DE OFICIALES  
DE MARINA MERCANTE QUE NAVEGAN REALIZANDO CABOTAJE EN  
EL PERÚ, 2020**

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

**Instrucciones generales:**

A continuación, se plantean una serie de preguntas, las cuales se corresponden con los objetivos específicos contenidos en el informe de tesis. Así también se exponen las unidades documentales los cuales dan mayor soporte de acuerdo a cada subcategoría de análisis establecida apriorísticamente.

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

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 los ítems propuestos en la guía de entrevista y las unidades de información establecidas.

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 Llaro Mariño, Iván Miller  
Bachiller en Ciencias Marítimas Lazo Cerna, Leonardo***

### Operacionalización de la categoría

**Objetivo general:** Conocer las perspectivas sobre el narcotráfico marítimo que poseen los oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú, 2020.

Objetivos específicos	Categoría de análisis	Subcategorías	Indicadores	ENTREVISTA		DOCUMENTACIÓN
				Ítems	Fuentes	
Identificar las apreciaciones sobre el marco legal relacionado con el narcotráfico marítimo que poseen los oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.		Marco legal	Regulaciones internacionales	1. ¿Considera Ud. que las regulaciones internacionales con respecto a la lucha contra el tráfico ilícito de drogas son eficientes respecto al objetivo que persiguen?		
			Regulaciones y programas	2. ¿Qué regulaciones y programas establecen estrategias para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas?		
			Normas en el transporte marítimo	3. Con respecto al transporte marítimo ¿Cuál es o son las normas que buscan minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo?		
			Código PBIP	4. ¿Cómo afectan las medidas de protección establecidas en el Código PBIP con respecto a la amenaza de narcotráfico tanto en el buque como en la instalación portuaria?		
			Eficiencia de normas de protección	5. ¿Cree Ud. que las actividades que se realizan en los buques así como en instalaciones portuarias como parte de la aplicación de las normas de protección son eficientes para minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo?		
			Resolución FAL 9(34)	6. ¿Qué opina sobre las orientaciones respecto a la prevención y supresión del contrabando de drogas en el transporte marítimo internacional establecidas en la resolución FAL 9(34)?		
			Regulaciones nacionales	7. ¿Qué opina sobre las regulaciones nacionales vinculadas al tráfico ilícito de drogas y narcotráfico marítimo establecidas dentro de la jurisdicción nacional peruana?		
			Características	8. ¿Qué características observa en el desarrollo del TDI en el Perú?		
			Coyuntura política	9. ¿Considera Ud. que la coyuntura política actual contribuye a que el TID se desarrolle sin tener límites?		
			Salida de drogas en puertos	10. ¿Por qué puertos nacionales considera Ud. se traslada la droga por vía marítima?		
			Políticas y	11. ¿Por qué no existen políticas y estrategias		
		Situación				1. Casos de hallazgo de drogas por la División Portuaria Antidrogas. Fuente: Dirección Antidrogas (2019). 2. Hallazgos de Drogas en Puertos Nacionales. Fuente Ministerio de Transportes y

<p>Conocer las medidas que han sido adoptadas en los puertos costeros del Perú para mitigar y/o erradicar el narcotráfico marítimo según el conocimiento de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.</p>	<p>Narcotráfico marítimo</p>	<p>actual del TID en el Perú</p>	<p>estrategias</p>	<p>claras con respecto a la lucha contra el TID y más aun dentro del sector marítimo y portuario?</p>	<p>Comunicaciones (2015)</p>
<p>Analizar qué motivos conllevan a la gente de mar a formar parte de organizaciones criminales vinculadas al TID según el punto de vista de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.</p>	<p>Narcotráfico marítimo</p>	<p>Medidas adoptadas en los puertos costeros del Perú</p>	<p>Organizaciones que luchan contra el narcotráfico marítimo</p> <p>Repercusiones sociales</p> <p>Autoridades</p> <p>Eficiencia en la lucha contra el narcotráfico marítimo</p> <p>Medida con mayor eficiencia</p> <p>Medidas a reforzar</p> <p>Reclutamiento de la gente de mar</p> <p>Involucramiento de la gente de mar</p> <p>Gente de mar y las organizaciones criminales vinculadas al TID</p>	<p>12. ¿Qué organizaciones de protección en asuntos marítimos están vinculados con la lucha para frenar y/o erradicar el narcotráfico marítimo en el Perú?</p> <p>13. ¿Cómo repercute socialmente el TID en el Perú?</p> <p>14. ¿Qué medidas han sido adoptadas por las autoridades con responsabilidad en asuntos marítimos y portuarios para luchar contra el narcotráfico marítimo?</p> <p>15. ¿Considera que las actividades que se realizan en los puertos para luchar contra el narcotráfico marítimo son eficientes según las medidas adoptadas?</p> <p>16. Bajo su experiencia ¿Cuál es la medida que considera de mayor eficacia con respecto a luchar contra el narcotráfico marítimo?</p> <p>17. ¿Considera que las medidas adoptadas en los puertos deben ser reforzadas?</p> <p>18. ¿Cómo las organizaciones criminales buscan reclutar gente de mar para integraras a cumplir con sus objetivos delictivos?</p> <p>19. ¿Por qué la gente de mar suelen estar involucrados muchas veces en el tráfico ilícito de drogas?</p> <p>20. ¿Qué situaciones conlleva a la gente de mar a involucrarse dentro de organizaciones criminales vinculadas al TID?</p> <p>21. ¿Cuáles son las medidas concretas que podrían implementarse para mejorar la erradicación y/o mitigación de la actividad del tráfico ilícito realizada por vía marítima?</p> <p>22. ¿Qué organizaciones deberían conformar la lucha contra el narcotráfico marítimo que se desarrolla en la jurisdicción nacional?</p>	<p>3. Incidencias de protección en el puerto del Callao. Fuente: Autoridad Portuaria Nacional (2019)</p>
<p>Identificar medidas de protección a implementar para mejorar la eficiencia en las actividades que realiza el personal competente cuya labor busca minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo en los puertos.</p>	<p>Narcotráfico marítimo</p>	<p>Medidas de protección a implementar</p>	<p>Medidas concretas</p> <p>Organizaciones y la lucha contra el narcotráfico marítimo</p>		

según la apreciación de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.			Gente de mar	23. ¿Cómo podría la gente de mar colaborar en la lucha contra el narcotráfico marítimo?	
--	--	--	--------------	---	--

**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. Casos de hallazgo de drogas por la División Portuaria Antidrogas. Fuente: Dirección Antidrogas (2019)	X		
2. Hallazgos de Drogas en Puertos Nacionales. Fuente Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2015)	X		
3. Incidencias de protección en el puerto del Callao. Fuente: Autoridad Portuaria Nacional (2019)	X		

**Acotaciones:** \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
                                  *TODO CONFORME*  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

## NARCOTRÁFICO MARÍTIMO SEGÚN LAS PERSPECTIVAS DE OFICIALES DE MARINA MERCANTE QUE NAVEGAN REALIZANDO CABOTAJE EN EL PERÚ, 2020

### 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
20									X
21									X
22									X
23									X

**Observaciones:** \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

### Evaluación General

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

SI CORRESPONDE AL PROPOSITO, LA CUAL  
DEBE TENER CONSISTENCIA METODOLOGICA.

2. ¿La guía de entrevista y las fuentes de información establecidas permiten alcanzar el objetivo de la investigación?

SE DEBERA REFORMULAR (O2) PREGUNTAS DE LA ENTREVISTA.

3. Recomendaciones para mejorar la guía de entrevista

PROFUNDIZAR LA INFORMACION RECOLECTADA.

4. Recomendaciones generales para la investigación que se realiza

SE DEBE VOLVER A REVISAR LA TESIS PARA  
CORREGIR LOS ERRORES ORTOGRAFICOS.

Nombre completo : ANTONIO FLORES HEJDERA

Profesión : MARINO MERCHANT

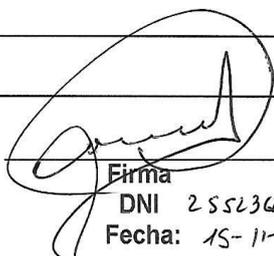
Grado académico : DOCTOR EN CIENCIAS MARITIMAS

Características que lo determinan como experto:

- 15 AÑOS DE EXPERIENCIA A BORDO DE LOS BUQUES  
MERCHANTS.

- EXPERIENCIA EN ASUNTOS DE PROTECCION

- MARINO SUPERIOR LNG OPERATING COMPANY



Firma  
DNI 2552304  
Fecha: 15-11-21



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

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

**NARCOTRÁFICO MARÍTIMO SEGÚN LAS PERSPECTIVAS DE OFICIALES  
DE MARINA MERCANTE QUE NAVEGAN REALIZANDO CABOTAJE EN  
EL PERÚ, 2020**

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

**Instrucciones generales:**

A continuación, se plantean una serie de preguntas, las cuales se corresponden con los objetivos específicos contenidos en el informe de tesis. Así también se exponen las unidades documentales los cuales dan mayor soporte de acuerdo a cada subcategoría de análisis establecida apriorísticamente.

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

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 los ítems propuestos en la guía de entrevista y las unidades de información establecidas.

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 Llaro Mariño, Iván Miller  
Bachiller en Ciencias Marítimas Lazo Cerna, Leonardo***

### Operacionalización de la categoría

**Objetivo general:** Conocer las perspectivas sobre el narcotráfico marítimo que poseen los oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú, 2020.

Objetivos específicos	Categoría de análisis	Subcategorías	Indicadores	ENTREVISTA		DOCUMENTACIÓN
				Ítems	Fuentes	
Identificar las apreciaciones sobre el marco legal relacionado con el narcotráfico marítimo que poseen los oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.		Marco legal	Regulaciones internacionales	1. ¿Considera Ud. que las regulaciones internacionales con respecto a la lucha contra el tráfico ilícito de drogas son eficientes respecto al objetivo que persiguen?		
			Regulaciones y programas	2. ¿Qué regulaciones y programas establecen estrategias para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas?		
			Normas en el transporte marítimo	3. Con respecto al transporte marítimo ¿Cuál es o son las normas que buscan minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo?		
			Código PBIP	4. ¿Cómo afectan las medidas de protección establecidas en el Código PBIP con respecto a la amenaza de narcotráfico tanto en el buque como en la instalación portuaria?		
			Eficiencia de normas de protección	5. ¿Cree Ud. que las actividades que se realizan en los buques así como en instalaciones portuarias como parte de la aplicación de las normas de protección son eficientes para minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo?		
			Resolución FAL 9(34)	6. ¿Qué opina sobre las orientaciones respecto a la prevención y supresión del contrabando de drogas en el transporte marítimo internacional establecidas en la resolución FAL 9(34)?		
			Regulaciones nacionales	7. ¿Qué opina sobre las regulaciones nacionales vinculadas al tráfico ilícito de drogas y narcotráfico marítimo establecidas dentro de la jurisdicción nacional peruana?		
			Características	8. ¿Qué características observa en el desarrollo del TDI en el Perú?		
			Coyuntura política	9. ¿Considera Ud. que la coyuntura política actual contribuye a que el TID se desarrolle sin tener límites?		
			Salida de drogas en puertos	10. ¿Por qué puertos nacionales considera Ud. se traslada la droga por vía marítima?		
			Políticas y	11. ¿Por qué no existen políticas y estrategias		
				1. Casos de hallazgo de drogas por la División Portuaria Antidrogas. Fuente: Dirección Antidrogas (2019).		
				2. Hallazgos de Drogas en Puertos Nacionales. Fuente Ministerio de Transportes y		

		actual del TID en el Perú	estrategias que luchan contra el narcotráfico marítimo	claras con respecto a la lucha contra el TID y más aun dentro del sector marítimo y portuario?	Comunicaciones (2015)
<p>Conocer las medidas que han sido adoptadas en los puertos costeros del Perú para mitigar y/o erradicar el narcotráfico marítimo según el conocimiento de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.</p>	Narcotráfico marítimo	Medidas adoptadas en los puertos costeros del Perú	<p>Organizaciones que luchan contra el narcotráfico marítimo</p> <p>Repercusiones sociales</p> <p>Autoridades</p> <p>Eficiencia en la lucha contra el narcotráfico marítimo</p> <p>Medida con mayor eficiencia</p> <p>Medidas a reforzar</p>	<p>12. ¿Qué organizaciones de protección en asuntos marítimos están vinculados con la lucha para frenar y/o erradicar el narcotráfico marítimo en el Perú?</p> <p>13. ¿Cómo repercute socialmente el TID en el Perú?</p> <p>14. ¿Qué medidas han sido adoptadas por las autoridades con responsabilidad en asuntos marítimos y portuarias para luchar contra el narcotráfico marítimo?</p> <p>15. ¿Considera que las actividades que se realizan en los puertos para luchar contra el narcotráfico marítimo son eficientes según las medidas adoptadas?</p> <p>16. Bajo su experiencia ¿Cuál es la medida que considera de mayor eficacia con respecto a luchar contra el narcotráfico marítimo?</p> <p>17. ¿Considera que las medidas adoptadas en los puertos deben ser reforzadas?</p>	
<p>Analizar qué motivos conllevan a la gente de mar a formar parte de organizaciones criminales vinculadas al TID según el punto de vista de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.</p>		Motivos que conllevan a la gente de mar a formar parte de organizaciones criminales vinculadas al TID	<p>Reclutamiento de la gente de mar</p> <p>Involucramiento de la gente de mar</p> <p>Gente de mar y las organizaciones criminales vinculadas al TID</p>	<p>18. ¿Cómo las organizaciones criminales buscan reclutar gente de mar para integrarlas a cumplir con sus objetivos delictivos?</p> <p>19. ¿Por qué la gente de mar suelen estar involucrados muchas veces en el tráfico ilícito de drogas?</p> <p>20. ¿Qué situaciones conlleva a la gente de mar a involucrarse dentro de organizaciones criminales vinculadas al TID?</p>	
<p>Identificar medidas de protección a implementar para mejorar la eficiencia en las actividades que realiza el personal competente cuya labor busca minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo en los puertos,</p>		Medidas de protección a implementar	<p>Medidas concretas</p> <p>Organizaciones y la lucha contra el narcotráfico marítimo</p>	<p>21. ¿Cuáles son las medidas concretas que podrían implementarse para mejorar la erradicación y/o mitigación de la actividad del tráfico ilícito realizada por vía marítima?</p> <p>22. ¿Qué organizaciones deberían conformar la lucha contra el narcotráfico marítimo que se desarrolla en la jurisdicción nacional?</p>	

según la apreciación de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.			Gente de mar	23. ¿Cómo podría la gente de mar colaborar en la lucha contra el narcotráfico marítimo?	
--	--	--	--------------	---	--

**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. Casos de hallazgo de drogas por la División Portuaria Antidrogas. Fuente: Dirección Antidrogas (2019)	✓		
2. Hallazgos de Drogas en Puertos Nacionales. Fuente Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2015)	✓		
3. Incidencias de protección en el puerto del Callao. Fuente: Autoridad Portuaria Nacional (2019)	✓		

**Acotaciones:** \_\_\_\_\_

OK.

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

## NARCOTRÁFICO MARÍTIMO SEGÚN LAS PERSPECTIVAS DE OFICIALES DE MARINA MERCANTE QUE NAVEGAN REALIZANDO CABOTAJE EN EL PERÚ, 2020

### 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									✓
20									✓
21									✓
22									✓
23									✓

**Observaciones:** \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
*Todo conforme*  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

### Evaluación General

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

SÍ

2. ¿La guía de entrevista y las fuentes de información establecidas permiten alcanzar el objetivo de la investigación?

Es adecuado que toda la información plasmada  
alcance con el objetivo de investigación

3. Recomendaciones para mejorar la guía de entrevista

NINGUNA

4. Recomendaciones generales para la investigación que se realiza

Buscar cubrir las categorías emergentes que apliquen  
la realidad.

Nombre completo : EDUARDO FRANCO CAPACVACHI YERUA

Profesión : OFICIAL DE MARINA MERCANTE

Grado académico : SUPERIOR

Características que lo determinan como experto:

15 AÑOS DE EXPERIENCIA A BORDO DE BUQUES TANQUE PETROLEROS  
Y OASEÑOS, ACTUALMENTE DESEMPEÑÁNDOSE COMO JEFE DE  
MAQUINAS DE UN BUQUE TANQUE PETROLERO.



Firma

DN 43142769

Fecha: 18-11-20



**ENAMM**  
ALMIRANTE MIGUEL GRAU

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

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

**NARCOTRÁFICO MARÍTIMO SEGÚN LAS PERSPECTIVAS DE OFICIALES  
DE MARINA MERCANTE QUE NAVEGAN REALIZANDO CABOTAJE EN  
EL PERÚ, 2020**

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

**Instrucciones generales:**

A continuación, se plantean una serie de preguntas, las cuales se corresponden con los objetivos específicos contenidos en el informe de tesis. Así también se exponen las unidades documentales los cuales dan mayor soporte de acuerdo a cada subcategoría de análisis establecida apriorísticamente.

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

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 los ítems propuestos en la guía de entrevista y las unidades de información establecidas.

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 Llaro Mariño, Iván Miller  
Bachiller en Ciencias Marítimas Lazo Cerna, Leonardo***

### Operacionalización de la categoría

**Objetivo general:** Conocer las perspectivas sobre el narcotráfico marítimo que poseen los oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú, 2020.

Objetivos específicos	Categoría de análisis	Subcategorías	Indicadores	ENTREVISTA Ítems	DOCUMENTACIÓN Fuentes
Identificar las apreciaciones sobre el marco legal relacionado con el narcotráfico marítimo que poseen los oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.		Marco legal	Regulaciones internacionales	1. ¿Considera Ud. que las regulaciones internacionales con respecto a la lucha contra el tráfico ilícito de drogas son eficientes respecto al objetivo que persiguen?	
			Regulaciones y programas	2. ¿Qué regulaciones y programas establecen estrategias para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas?	
			Normas en el transporte marítimo	3. Con respecto al transporte marítimo ¿Cuál es o son las normas que buscan minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo?	
			Código PBIP	4. ¿Cómo afectan las medidas de protección establecidas en el Código PBIP con respecto a la amenaza de narcotráfico tanto en el buque como en la instalación portuaria?	
			Eficiencia de normas de protección	5. ¿Cree Ud. que las actividades que se realizan en los buques así como en instalaciones portuarias como parte de la aplicación de las normas de protección son eficientes para minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo?	
			Resolución FAL 9(34)	6. ¿Qué opina sobre las orientaciones respecto a la prevención y supresión del contrabando de drogas en el transporte marítimo internacional establecidas en la resolución FAL 9(34)?	
			Regulaciones nacionales	7. ¿Qué opina sobre las regulaciones nacionales vinculadas al tráfico ilícito de drogas y narcotráfico marítimo establecidas dentro de la jurisdicción nacional peruana?	
			Características	8. ¿Qué características observa en el desarrollo del TDI en el Perú?	
			Coyuntura política	9. ¿Considera Ud. que la coyuntura política actual contribuye a que el TID se desarrolle sin tener límites?	
			Salida de drogas en puertos	10. ¿Por qué puertos nacionales considera Ud. se traslada la droga por vía marítima?	
			Políticas y	11. ¿Por qué no existen políticas y estrategias	
		Situación			1. Casos de hallazgo de drogas por la División Portuaria Antidrogas. Fuente: Dirección Antidrogas (2019). 2. Hallazgos de Drogas en Puertos Nacionales. Fuente: Ministerio de Transportes y

<p>Conocer las medidas que han sido adoptadas en los puertos costeros del Perú para mitigar y/o erradicar el narcotráfico marítimo según el conocimiento de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.</p>	<p>Narcotráfico marítimo</p>	<p>actual del TID en el Perú</p>	<p>estrategias que luchan contra el narcotráfico marítimo</p>	<p>claras con respecto a la lucha contra el TID y más aun dentro del sector marítimo y portuario?</p>	<p>Comunicaciones (2015)</p>
<p>Analizar qué motivos conllevan a la gente de mar a formar parte de organizaciones criminales vinculadas al TID según el punto de vista de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.</p>	<p>Narcotráfico marítimo</p>	<p>Medidas adoptadas en los puertos costeros del Perú</p>	<p>Organizaciones que luchan contra el narcotráfico marítimo</p>	<p>12. ¿Qué organizaciones de protección en asuntos marítimos están vinculados con la lucha para frenar y/o erradicar el narcotráfico marítimo en el Perú?</p>	<p>3. Incidencias de protección en el puerto del Callao. Fuente: Autoridad Portuaria Nacional (2019)</p>
<p>Identificar medidas de protección a implementar para mejorar la eficiencia en las actividades que realiza el personal competente cuya labor busca minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo en los puertos,</p>	<p>Narcotráfico marítimo</p>	<p>Motivos que conllevan a la gente de mar a formar parte de organizaciones criminales vinculadas al TID</p>	<p>Repercusiones sociales</p>	<p>13. ¿Cómo repercute socialmente el TID en el Perú?</p>	<p></p>
<p>Identificar medidas de protección a implementar para mejorar la eficiencia en las actividades que realiza el personal competente cuya labor busca minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo en los puertos,</p>	<p>Narcotráfico marítimo</p>	<p>Medidas de protección a implementar</p>	<p>Autoridades</p>	<p>14. ¿Qué medidas han sido adoptadas por las autoridades con responsabilidad en asuntos marítimos y portuarios para luchar contra el narcotráfico marítimo?</p>	<p></p>
<p>Identificar medidas de protección a implementar para mejorar la eficiencia en las actividades que realiza el personal competente cuya labor busca minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo en los puertos,</p>	<p>Narcotráfico marítimo</p>	<p>Medidas de protección a implementar</p>	<p>Eficiencia en la lucha contra el narcotráfico marítimo</p>	<p>15. ¿Considera que las actividades que se realizan en los puertos para luchar contra el narcotráfico marítimo son eficientes según las medidas adoptadas?</p>	<p></p>
<p>Identificar medidas de protección a implementar para mejorar la eficiencia en las actividades que realiza el personal competente cuya labor busca minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo en los puertos,</p>	<p>Narcotráfico marítimo</p>	<p>Medidas de protección a implementar</p>	<p>Medida con mayor eficiencia</p>	<p>16. Bajo su experiencia ¿Cuál es la medida que considera de mayor eficacia con respecto a luchar contra el narcotráfico marítimo?</p>	<p></p>
<p>Identificar medidas de protección a implementar para mejorar la eficiencia en las actividades que realiza el personal competente cuya labor busca minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo en los puertos,</p>	<p>Narcotráfico marítimo</p>	<p>Medidas de protección a implementar</p>	<p>Medidas a reforzar</p>	<p>17. ¿Considera que las medidas adoptadas en los puertos deben ser reforzadas?</p>	<p></p>
<p>Identificar medidas de protección a implementar para mejorar la eficiencia en las actividades que realiza el personal competente cuya labor busca minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo en los puertos,</p>	<p>Narcotráfico marítimo</p>	<p>Medidas de protección a implementar</p>	<p>Reclutamiento de la gente de mar</p>	<p>18. ¿Cómo las organizaciones criminales buscan reclutar gente de mar para integraras a cumplir con sus objetivos delictivos?</p>	<p></p>
<p>Identificar medidas de protección a implementar para mejorar la eficiencia en las actividades que realiza el personal competente cuya labor busca minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo en los puertos,</p>	<p>Narcotráfico marítimo</p>	<p>Medidas de protección a implementar</p>	<p>Involucramiento de la gente de mar</p>	<p>19. ¿Por qué la gente de mar suelen estar involucrados muchas veces en el tráfico ilícito de drogas?</p>	<p></p>
<p>Identificar medidas de protección a implementar para mejorar la eficiencia en las actividades que realiza el personal competente cuya labor busca minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo en los puertos,</p>	<p>Narcotráfico marítimo</p>	<p>Medidas de protección a implementar</p>	<p>Gente de mar y las organizaciones criminales vinculadas al TID</p>	<p>20. ¿Qué situaciones conlleva a la gente de mar a involucrarse dentro de organizaciones criminales vinculadas al TID?</p>	<p></p>
<p>Identificar medidas de protección a implementar para mejorar la eficiencia en las actividades que realiza el personal competente cuya labor busca minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo en los puertos,</p>	<p>Narcotráfico marítimo</p>	<p>Medidas de protección a implementar</p>	<p>Medidas concretas</p>	<p>21. ¿Cuáles son las medidas concretas que podrían implementarse para mejorar la erradicación y/o mitigación de la actividad del tráfico ilícito realizada por vía marítima?</p>	<p></p>
<p>Identificar medidas de protección a implementar para mejorar la eficiencia en las actividades que realiza el personal competente cuya labor busca minimizar o erradicar el narcotráfico marítimo en los puertos,</p>	<p>Narcotráfico marítimo</p>	<p>Medidas de protección a implementar</p>	<p>Organizaciones y la lucha contra el narcotráfico marítimo</p>	<p>22. ¿Qué organizaciones deberían conformar la lucha contra el narcotráfico marítimo que se desarrolla en la jurisdicción nacional?</p>	<p></p>

<p>según la apreciación de oficiales de marina mercante que navegan realizando cabotaje en el Perú.</p>			<p>Gente de mar</p>	<p>23. ¿Cómo podría la gente de mar colaborar en la lucha contra el narcotráfico marítimo?</p>	
---	--	--	---------------------	--	--

**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.

<b>Fuente</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
1. Casos de hallazgo de drogas por la División Portuaria Antidrogas. Fuente: Dirección Antidrogas (2019)	✓		
2. Hallazgos de Drogas en Puertos Nacionales. Fuente Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2015)	✓		
3. Incidencias de protección en el puerto del Callao. Fuente: Autoridad Portuaria Nacional (2019)	✓		

**Acotaciones:** \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ *todo conforme.* \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**NARCOTRÁFICO MARÍTIMO SEGÚN LAS PERSPECTIVAS DE OFICIALES DE  
MARINA MERCANTE QUE NAVEGAN REALIZANDO CABOTAJE EN EL PERÚ,  
2020**

**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
20									X
21									X
22									X
23									X

Observaciones: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
*Todo sin ninguna*  
*movilidad.*  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

**Evaluación General**

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

Totálmente de acuerdo.

2. ¿La guía de entrevista y las fuentes de información establecidas permiten alcanzar el objetivo de la investigación?

si toda la investigación concuerda con las ideas para poder alcanzar el objetivo.

3. Recomendaciones para mejorar la guía de entrevista

Revisar para conocer las preguntas planteadas.

4. Recomendaciones generales para la investigación que se realiza

volver a revisar para conocer con los principios de la investigación.

Nombre completo : Peter García Vilca  
Profesión : Administrador Marítimo y Portuario  
Grado académico : Superior  
Características que lo determinan como experto:

- 6 Años en una Agencia Naviera  
que transporta carga contenedorizada  
en el Puerto del Callao.  
- Experiencia en Agencia Comercial.

  
Firma  
DNI 74232130  
Fecha: 10-11-2020

## **ANEXO 4**

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

#### **CONSENTIMIENTO INFORMADO**

“NARCOTRÁFICO MARITIMO SEGÚN LAS PERSPECTIVAS DE OFICIALES DE MARINA MERCANTE QUE NAVEGAN REALIZANDO CABOTAJE EN EL PERU, 2020”

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 Lazo Cerna, Leonardo.

-Bachiller en Ciencias Marítimas Llaro Mariño, Iván Miller.

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: