

LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL Y SUS RECURSOS CONTRA EL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS

THE NATIONAL MARITIME AUTHORITY AND ITS RESOURCES AGAINST ILLICIT DRUG TRAFFICKING

José Antonio Champa Sánchez, Instituto de Cooperación para la Seguridad del Hemisferio Occidental / jachs0116@gmail.com / <https://orcid.org/0000-0002-5688-6600>

Recibido: 15/12/2021

Aceptado: 15/01/2022

Publicado: 16/02/2022

RESUMEN

El presente artículo se abordan los recursos de la Autoridad Marítima Nacional contra el tráfico ilícito de drogas por medio marítimo en el puerto del Callao, se planteó como objetivo determinar de qué manera los recursos de la Autoridad Marítima Nacional resultan eficaces para la lucha contra el tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao. La metodología de investigación se enmarcó en el enfoque cualitativo, empleando técnicas para el recojo de información como la observación, entrevistas y el análisis documental y para el análisis de los resultados obtenidos se realizó mediante una descripción narrativa de los datos obtenidos, la triangulación de datos por cada técnica, para concluir con una matriz de triangulación de resultados integral, la que permitió concluir que se pudo determinar que hace necesario dar un mayor poder de acción, brindando los recursos económicos necesarios, debiendo para ello incluirse en la Estrategia Nacional de Lucha contra las Drogas del 2022-2026, el otorgamiento de un proyecto presupuestal para el control permanente de la salida de droga hacia el exterior, con lo cual también se reforzaría las labores de patrullaje marítimo de manera reiterativa, la adquisición y uso de radares y equipos de alta tecnología, así como el reforzamiento de la Dirección de Inteligencia para un trabajo coordinado entre las diversas capitanías de puerto nacionales como internacionales.

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

ABSTRACT

This article addressed the resources of the National Maritime Authority against illicit drug trafficking by sea in the port of Callao, the objective was to determine how the resources of the National Maritime Authority were effective in the fight against drug trafficking. drug trafficking in the port of Callao. The research methodology was framed in the qualitative approach, using techniques for collecting information such as observation, interviews and documentary analysis and for the analysis of the results obtained, it was carried out through a narrative description of the data obtained, the triangulation of data for each technique, to conclude with a comprehensive results triangulation matrix, which concluded it was possible to determine that it is necessary to give greater power of action, providing the necessary economic resources, and for this it must be included in the National Strategy to Fight against Drugs from 2022-2026, the granting of a budget project for the permanent control of the exit of drugs abroad, which would also reinforce the work of maritime patrol in a repetitive manner, the acquisition and use of radars and equipment of high technology, as well as the reinforcement of the Intelligence Directorate for a coordinated work between the various national and international port captaincies.

Keywords: Resources, National Maritime Authority, Illicit drug trafficking, Maritime environment, Budget allocation, Logistics resources, Strategic intelligence.

INTRODUCCIÓN

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

Es por ello que, ante el carácter global de este tipo de amenazas, la Unión Europea se plantea la necesidad de hacerle frente a través de soluciones comunes, fruto de las alianzas con otros socios, otros países y otras regiones. De esta forma se fomenta la cooperación regional sobre cuestiones de seguridad en otras zonas del mundo, en el marco de su propia política de cooperación exterior. Nelson. y Winter (1982).

En cuanto a México, América Central y el Caribe, se encuentran como zonas de tránsito entre los principales centros de producción (países andinos) y de consumo (Estados Unidos y Canadá). Los distintos lugares que ocupan los países afectados por la amenaza del tráfico ilícito de drogas y las diferentes percepciones relacionadas con la valoración del hecho perjudicial, impiden que aquel sea contrarrestado con algún grado de eficacia por el esquema de seguridad interamericano, por lo que la conceptualización de su carácter transnacional no es una tarea finalizada, al contrario, queda mucho por realizar para que el acuerdo con respecto a su tratamiento sea unánime. (Sobrino, 2007)

En la economía internacional como elemento de la globalización, el transporte marítimo es referido como uno de los cuatro pilares de la era de la globalización, junto a la liberación del comercio, la estandarización internacional y el vertiginoso desarrollo de las telecomunicaciones Bertranou (2015). Por lo tanto, el negocio y comercio marítimo en la transferencia de la información, bienes y servicios es una de las industrias más globalizadas; sin embargo, el incremento en el transporte marítimo, según críticos del proceso de globalización, como afirma Pizano, genera y aumenta a su vez costos, riesgos y amenazas en función a los ilícitos que se producen por esta vía; situación que debe ser afrontada en forma cooperativa con programas de preservación, protección e intercambio de estrategias de inteli-

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

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

Un elemento crítico dentro de este espectro es el establecimiento de nuevas rutas para el transporte de la droga hacia el exterior establecido por las mafias del narcotráfico que operan en nuestro país. Estas nuevas rutas son por vía marítima, a través de las cuales se trasladan mayores volúmenes de droga, por lo cual se hace imprescindible rediseñar las políticas públicas establecidas por el Estado y efectuar un control efectivo del tráfico ilícito de drogas en esta fuerza tutelar, donde uno de sus estamentos más importantes es la Autoridad Marítima Nacional que debe actuar frontalmente contra este flagelo a través de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú (Dicapi).

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

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

Con base a lo antes señalado se planteó como propósito de esta investigación determinar los factores claves para erradicar el tráfico ilícito de drogas en la zona marítima del puerto del Callao, destacando la participación de la Marina contra amenazas diferentes a la guerra, para luego brindar una propuesta viable de solución sobre el tema materia de análisis.

LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL

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

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

La Normativa vigente que rige las funciones de la Autoridad Marítima Nacional en el combate contra el narcotráfico - Decreto Legislativo 1138, Ley de la Marina de Guerra del Perú son; el Decreto Legislativo N° 1138, Ley de la Marina de Guerra del Perú (2012), el cual determina y regula la naturaleza jurídica, competencias, funciones y la estructura orgánica básica de la Marina de Guerra del Perú. La Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (2003), que regula las actividades y servicios en los terminales, infraestructura e instalaciones ubicadas en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, tanto los de iniciativa, gestión y prestación pública, como privados y todo lo que atañe y conforma el Sistema Portuario Nacional. No están comprendidos en el ámbito de esta ley los puertos y las infraestructuras e instalaciones portuarias a cargo de las Fuerzas Armadas en cuanto cumplan fines propios de la defensa nacional, los que se registrarán por sus normas pertinentes.

Asimismo, el Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas; el Decreto Supremo N° 015-2014-DE aprueba su reglamento. En lo referente a las competencias de la Autoridad Marítima Nacional, mediante la Dirección General de Capitanías y Guardacostas podemos señalar que las funciones asignadas buscan lograr mecanismos de dirección y planificación de las actividades de la institución con el fin de tener un mejor empleo de las facultades asignadas para el mejor logro de la gestión institucional.

El Decreto Ley N° 17824, Ley de creación del Cuerpo de Capitanías y Guardacostas ; mediante esta normativa el Cuerpo de Capitanías y Guardacostas como Cuerpo Auxiliar de la Marina de Guerra del Perú, bajo la autoridad del Director General de Capitanías, ejerce las funciones de Policía Marítima, Fluvial, Lacustre y Pesquera; de control y vigilancia del litoral, del tráfico acuático en las aguas jurisdiccionales; de seguridad y vigilancia de los puertos, así como el control y protección de los recursos y riquezas naturales de acuerdo a lo establecido en el Decreto Supremo N° 781 del 01 de agosto de 1947, en la declaración sobre Zona Marítima y en los convenios internacionales suscritos para esos fines, y en general de toda actividad que se desarrolle en el ámbito acuático.

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

Las funciones que realiza la Autoridad Marítima Nacional dentro del ámbito de su competencia se efectuarán con eficiencia y transparencia coadyuvando al desarrollo competitivo de las actividades de transporte, comerciales, turísticas y de otros sectores que se realizan en el medio acuático. (D. Leg 1147, 2012, p.3). La Autoridad Marítima, dentro de sus funciones, tiene a cargo la realización de operaciones y para ello la Comandancia de Operaciones Guardacostas (COMOPERGUARD). Mediante el Decreto Legislativo N° 1141 se rige el fortalecimiento y modernización del Sistema de Inteligencia Nacional - SINA y de la Dirección Nacional de Inteligencia - DINI, dicho marco legal regula la finalidad, principios, organización, atribuciones, funciones, coordinación, control y fiscalización, que deben observar los componentes del Sistema de Inteligencia Nacional-SINA y los que señale esta norma y dentro de ellos se rige el Sistema de Inteligencia Naval teniendo como ente rector a la DINTEMAR.

LA CAPACIDAD ESTATALES EN EL PUERTO DEL CALLAO

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

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

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

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

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

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

EL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS Y LA ORGANIZACIÓN EN EL PERÚ

Nos resulta pertinente aclarar que el término tráfico ilícito de drogas resulta más acertado para calificar a lo que regularmente se denomina narcotráfico. En primer lugar, porque no todo tráfico es ilícito, pues hay muchas drogas que se venden legalmente en las farmacias; en segundo lugar, porque no toda droga traficada ilegalmente es un narcótico. Esta definición comprende a las denominadas drogas estupefacientes, psicotrópicas, estimulantes, depresivas, delirantes y alucinógenas o narcóticas, tales como la cocaína, la heroína, el opio, el LSD, la marihuana, el éxtasis, entre otras.

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

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

La organización del tráfico ilícito de drogas también ha tenido innovaciones en el Perú, las firmas nacionales, que son clanes familiares y cárteles criollos, algunas con ámbitos de acción regionales y otras nacionales, conforman un tejido de organizaciones criminales dedicadas a promover los cultivos de coca ilícita, la cosecha de la hoja de coca, procesar las drogas, proveer los insumos químicos, transportar y acopiar la droga, comercializar la droga para el consumo interno y acondicionar la droga para la exportación. Asimismo, están integrados a las actividades de financiamiento del negocio de drogas a través de instituciones financieras intermediarias y operaciones de lavado de activos. (Figueroa, 2015)

Aunque no se puede identificar cárteles internacionales peruanos, sí se debe considerar la presencia de firmas nacionales en las principales ciudades de Argentina, Chile y Brasil. En la medida en que se sigan desarrollando y ampliando estos negocios ilícitos, se puede inferir que en un futuro puedan aparecer los primeros cárteles internacionales peruanos. (DEVIDA, 2016). Según la PIN (2019), el Tráfico ilícito de drogas (TID) y delitos conexos es la cuarta amenaza a la seguridad nacional.

MÉTODO

De acuerdo al planteamiento metodológico realizado, se presenta mediante un enfoque cualitativo; la investigación se efectuó con base al tipo de investigación Aplicada (Hernández, Fernández y Baptista, 2006, p. 203). El método utilizado fue el método de Investigación Acción, siendo este método el indicado cuando el investigador no solo quiere conocer una determinada realidad o un problema específico y que también desea resolverlo. (Bernal, 2010, p. 112). El escenario de estudio fue el puerto del Callao.

RESULTADOS

CATEGORIAS	SUB CATEGORIAS	DESCRIPCIÓN DE SIGNIFICADOS
<p>Categoría N° 1 Autoridad Marítima Nacional Es la autoridad ejercida por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 1° del Decreto Legislativo N° 1147 y a través de los funcionarios designados oficialmente para ejercer los cargos y funciones establecidos en la norma. (Decreto Supremo N° 015, 2014)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Competencia sobre actos ilícitos • Seguridad y defensa nacional • Interés marítimo 	<p>Misión: “La Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú ejerce la Autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre, es responsable de normar y velar por la seguridad de la vida humana, la protección del medio ambiente y sus recursos naturales, así como reprimir todo acto ilícito, ejerciendo el control y vigilancia de todas las actividades que se realizan en el medio acuático, en cumplimiento de la ley y de los convenios internacionales, contribuyendo de esta manera al desarrollo nacional”. (Dicapi)</p> <p>Finalidad: La finalidad de la Autoridad Marítima Nacional es aplicar y hacer cumplir la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte, para velar por la protección y seguridad de la vida humana en el medio acuático, la protección del medio ambiente acuático y sus recursos, y reprimir las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción. (Dicapi)</p> <p>Normativa vigente que rige las funciones de la Autoridad Marítima Nacional en el combate contra el narcotráfico</p> <p>- Decreto Legislativo 1138, Ley de la Marina de Guerra del Perú - Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional - Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas, el Decreto Supremo N°015-2014-DE aprueba su reglamento. Inciso 3 del artículo 5°.</p> <p>“Reprimir las actividades ilícitas en el medio acuático, ejerciendo la Policía Marítima, Fluvial y Lacustre, de acuerdo con la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte”.</p> <p>- Decreto Ley N° 17824, Ley de creación del Cuerpo de Capitanías y Guardacostas</p> <p>- Decreto Supremo N° 015-2014-DE, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147 - Autoridad Marítima Nacional</p> <p>- Competencia de la Autoridad Marítima Nacional en cuanto a actos ilícitos Inciso 3 del artículo 5° “Reprimir las actividades ilícitas en el medio acuático, ejerciendo la Policía Marítima, Fluvial y Lacustre, de acuerdo con la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte”.</p> <p>- La Autoridad Marítima Nacional se ejerce por medio de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, que actúa a través de: a. El director general, a nivel nacional. b. Los jefes de Distrito de Capitanía, a nivel regional. c. Los capitanes de puerto, en el ámbito de su jurisdicción. Comandancia de Operaciones Guardacostas (COMOPERGUARD) y las operaciones vinculadas a la lucha contra el tráfico ilícito de drogas. Sistema de Inteligencia Nacional-SINA y de la Dirección Nacional de Inteligencia-DINI y el rol de la Dirección de Inteligencia de la Marina</p> <p>- DINTEMAR Sistema de Inteligencia Naval que tiene como ente rector a la Dirección de Inteligencia de la Marina de Guerra del Perú (DINTEMAR)</p> <p>- Amenazas a la seguridad nacional según PIN-2019 por orden de priorización 1) Actores extranjeros que afectan la seguridad y el desarrollo nacional. 2) Terrorismo y subversión 3) Afectación a la seguridad digital 4) Tráfico ilícito de drogas (TID) y delitos conexos 5) Afectación al medio ambiente y al desarrollo sostenible. 6) Corrupción 7) Crimen organizado y delincuencia común. 8) Afectación del Estado democrático. 9) Conflictividad social.</p>
		<p>- Seguridad y defensa nacional</p> <p>Capítulo XX de la Seguridad y Defensa Nacional en su artículo 163° señala que “El Estado garantiza la seguridad de la nación, mediante el Sistema de Defensa Nacional. La defensa nacional es integral y permanente. Se desarrolla en los ámbitos interno y externo. Toda persona, natural y jurídica, está obligada a participar en la defensa nacional de conformidad con la Ley”. El Decreto Legislativo N° 743 de noviembre 1991, Ley del Sistema de Defensa Nacional, en su artículo 1° emite sobre defensa nacional el siguiente concepto “La defensa nacional es la adopción permanente e integral de las previsiones y acciones que garanticen la independencia, la soberanía y la integridad del país”.</p> <p>- La seguridad nacional puede entenderse desde un sentido objetivo como: “la ausencia de amenazas o terror, la capacidad del Estado para garantizar su supervivencia, manteniendo su soberanía e independencia material y espiritual, preservando su forma de vida y posibilitando el logro de sus objetivos fundamentales, adquiriendo el carácter de disciplina del orden social, de la paz de la guerra o sea del derecho, de la política interna, de la política externa y de la estrategia militar”. (Sánchez, 2005, p. 40)</p> <p>- El Centro de Altos Estudios Nacionales (CAEN) en el 2010 planteó una propuesta teórico-metodológica sobre la seguridad conceptualizándola de la siguiente manera: como el margen de protección a la que tiene derecho una determinada persona, grupo social o Estado, frente a amenazas o riesgo de diversos tipos, sean esto imaginarios o reales, naturales o sociales y que constituye un derecho inalienable del hombre, para alcanzar el bienestar y desarrollo (p.42)</p> <p>- Los intereses marítimos del Perú</p> <p>La Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), Autoridad Marítima Nacional, sobre la base del Decreto Legislativo N° 1147, publicado en el diario El Peruano el 11 diciembre 2012, es la responsable de velar por la protección y seguridad de la vida humana, la prevención de la contaminación del medio ambiente acuático y la protección de sus recursos naturales, así como de la represión de las actividades ilícitas en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre. Asimismo, DICAPI vela por los intereses marítimos de la nación ante organismos internacionales e interactúa con la comunidad marítima internacional, para la mejor implementación de la normativa internacional aplicable a las naves y a la gente de mar, bajo un enfoque de mejora continua.</p> <p>- La seguridad y el tráfico ilícito de droga en el puerto del Callao</p> <p>El Callao se ha constituido en la última década como uno de los puertos más empleados por las organizaciones criminales para el tráfico ilegal de drogas.</p> <p>- Las concesiones portuarias se dieron en el marco de desarrollar la infraestructura adecuada para los puertos y estos puedan atender la demanda del comercio exterior moderno, sin embargo, esto motivó que empresas privadas transnacionales se empoderen en estos lugares estratégicos de salida de mercancía y no se tomó en cuenta las funciones de las instituciones del Estado que tienen la responsabilidad de actuar en el marco de su potestad funcional, para que se actúe con autonomía en este recinto y no estar supeditado a las limitaciones de su accionar por empresas privadas de seguridad que obstaculizan las funciones policiales marítimas, el Ministerio Público y la Policía Nacional en forma conjunta como responsables de la lucha contra el tráfico ilícito de drogas.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> - Los organismos internacionales han definido el tráfico de drogas como un comercio ilícito mundial que incluye el cultivo, la fabricación, la distribución y la venta de sustancias que están sujetas a leyes que prohíben drogas. - En la Declaración sobre el Estado de Derecho, los Estados Miembros reconocieron la importancia de fortalecer la cooperación internacional en la lucha contra el problema mundial de las drogas (Naciones Unidas, 1988).
<p>Categoría N° 2</p> <p>Tráfico ilícito de drogas: Es aquella actividad ilícita que promueve, favorece o facilita el consumo ilegal de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, mediante actos de fabricación, comercialización o tráfico de estas sustancias. (Cabanelas, 1982, p. 71).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Estrategia Nacional • Control del tráfico ilícito de drogas 	<ul style="list-style-type: none"> • La Estrategia Nacional de Lucha contra las Drogas El Estado peruano está representado por la Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida Sin Drogas - DEVIDA, institución que busca disminuir el consumo de drogas a nivel nacional a través de intervenciones preventivas y terapéuticas que fortalezcan el desarrollo personal de jóvenes y adultos. El logro del Plan Estratégico implica la necesidad de “mirarse” en la realidad multicultural del país con respeto y, a la vez, construir la modernidad, para ello el Estado realiza una millonaria inversión para el cumplimiento de las políticas públicas establecidas. Se requiere de una intervención articulada de las entidades competentes con una visión de largo plazo, pero a la vez con acciones rápidas y concretas que constituyan el primer paso a la actividad lícita. Debe existir un enfoque multisectorial efectivo y articulado reconociendo la multidimensionalidad de la problemática que enfrentan las zonas de erradicación de la droga y una ampliación de los programas presupuestales establecidos en el Plan Estratégico 2021-2025 de DEVIDA, en concordancia, con la necesidad de la participación de diversas entidades del Estado, para la recuperación de estos territorios del tráfico ilícito de drogas y la consolidación del desarrollo. • El control del tráfico ilícito de droga que sale al exterior La posición geográfica del Perú como centro regional financiero, portuario y multimodal, la hace vulnerable para ser utilizada como punto de tránsito de mercancías de actividades ilícitas, razón por la cual se hace necesario establecer a nivel nacional una estrategia efectiva de prevención y persecución, que incorpore a los estamentos de seguridad pública del Estado. Es así que desde la Convención Única de 1961 sobre Estupefacientes y el Convenio sobre Sustancias Psicotrópicas de 1971, se previó combatir en forma frontal y decidida el tráfico ilícito de drogas, pero dirigiendo los esfuerzos hacia la represión de su comercialización y tráfico de sustancias ilícitas, es decir orientando los operativos policiales hacia el decomiso de drogas. Los puertos marítimos del Perú se han convertido en una de las principales vías de las organizaciones criminales internacionales para trasladar importantes cantidades de drogas hacia el extranjero. Para exportar la droga, la vía marítima es la preferida por las organizaciones del TID. Los principales puertos son: Callao, Paita, Chimbote, Pisco, Matarani e Ilo. Para sacar esta droga mayormente es producida en el VRAEM. La problemática existente en las operaciones antidrogas, aborda el compromiso y responsabilidad que asumen los operadores portuarios; presentando deficiencias en los terminales portuarios, siendo el puerto del Callao, un espacio restringido para implementar oficinas adecuadas para las instituciones de la PNP, Aduanas, Ministerio Público, DICAPI entre otras; Así mismo es deficiente intercambio del flujo de información adecuada de parte del terminal, cuando se requiere a fin de efectuar el análisis oportuno de las cargas contaminadas, cuando estas han sido enviadas al exterior, limitando ejecutar operaciones de inteligencia contra el TID en forma efectiva; los policías de la división portuaria del Callao, refieren al respecto: <i>“No existe el compromiso serio de parte de los operadores portuarios del Callao, en apoyar la labor de interdicción antidrogas al no considerar importante la solicitud de pedidos relacionados a las facilidades del personal y mayor inversión en seguridad del puerto para prevenir y desarrollar operaciones policiales exitosas, conjuntamente con aduanas y los fiscales antidrogas”.</i>
	<ul style="list-style-type: none"> • Normativa Internacional 	<p>Tipos o modalidades utilizadas para realizar el tráfico ilícito de drogas en el medio acuático del Puerto del Callao</p> <ul style="list-style-type: none"> - Estructura en el contenedor - Método de gancho ciego o <i>rip off</i> - Contaminación del producto - Narco buzos - Parásitos o tubos en forma de torpedos - Ducto de succión de la obra viva - Caletas - Empleo de embarcaciones de recreo <p>Normativa: Instrumentos y mecanismos internacionales de lucha contra el Tráfico Ilícito de drogas Convención única de 1961 sobre estupefacientes, enmendada por el protocolo de 1972. - Convenio sobre Sustancias Psicotrópicas de 1971 - Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas de 1988 - Convención Internacional para la represión del financiamiento del terrorismo - Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional</p> <p>Mecanismos a. Comisión de Estupefacientes b. Oficina de las Naciones Unidas contra las Drogas y el Delito (ONUDD) - Plan Andino de Cooperación para la Lucha contra las Drogas Ilícitas y Delitos Conexos</p>

DISCUSIÓN

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

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

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

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

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

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

Esta situación genera un conflicto y confusión en las funciones que tienen los diversos organismos de la DICAPI, ya que si bien es cierto es la Autoridad Marítima Nacional quien tiene la facultad de efectuar visitas a las naves durante sus labores de policía marítima, fluvial y lacustre, no tiene la libertad de acción legal para intervenir directamente.

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas, en el marco reglamentario vigente para su operación y funcionamiento, dispone de presupuesto asignado por la Marina de Guerra del Perú, así mismo, colabora a financiar sus operaciones mediante la generación de recursos directamente recaudados. En la práctica se puede apreciar que el presupuesto asignado resulta insuficiente para el efectivo cumplimiento de sus funciones, la logística para el cumplimiento de labores contra el TID es insuficiente, debido a que las unidades guardacostas no disponen de presupuesto adicional para combustible y mantenimiento, motivo por el cual no se podrían realizar mayores patrullajes marítimos, en apoyo a las operaciones contra el TID.

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

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

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

La DINTEMAR produce inteligencia militar, legalmente no puede producir inteligencia policial para actuar contra ilícitos como el tráfico ilícito de drogas, la DICAPI para el accionar contra ilícitos como el TID depende de otros organismos del Estado.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CONCLUSIONES

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

REFERENCIAS

- Allen, C. (2005). An industrial geography of cocaine.
- Bernal Torres, C. (2010). Metodología de la investigación: Administración, economía, humanidades y ciencias sociales. Editorial Pearson Educación, Colombia. Tercera Edición.
- Bertranou, J. (2015). Capacidad estatal: Revisión del concepto y algunos ejes de análisis de debate. Buenos Aires: FLACSO. P. 37-59.
- CAEN. (2010). Planteamientos doctrinarios y metodológicos del desarrollo, seguridad y la defensa nacional. Edit. CAEN, Lima, Perú.
- Constitución Política del Perú (1993). Art. 44°. Recuperado de: Justicia <http://spij.minjus.gob.pe/>
- Convención Única (1961). Convención única sobre estupefacientes, enmendada por el Protocolo de 1972.
- Dicapi. (s.f.). Dicapi. Obtenido de <https://www.dicapi.mil.pe/historia.html>
- Decreto Legislativo N° 1147. Regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas.
- Guibert, Y., Cruz, M., & Figueroa, M. (2015). La modernización del puerto del Callao. Revista de Ciencia Política y Gobierno. P. 99-127.
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2006). Metodología de la investigación. Caracas: McGraw-Hill. Marques.
- Hilderbrand, M. y Merilee, G. (1997). Building Sustainable Capacity in the Public Sector. Harvard University Press.
- Iglesias, J. (2015). El crimen organizado y el narcotráfico en el panorama internacional. p. 7-21.
- Jump Figueroa, J. A. (2015). Tráfico ilícito de drogas y trata de personas Huánuco - 2015. (Tesis de Maestría). Universidad Nacional Hermilio Valdizán, Escuela de Postgrado. Perú.
- Ley de creación del Cuerpo de Capitanías y Guardacostas (1969). Cuerpo de Capitanías y Guardacostas. Lima, Perú: PRP.
- Ley del Sistema Portuario Nacional (2003). Política Portuaria. Lima, Perú: PCM.
- Ministerio de Defensa. (2014). Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147. Reglamento de fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional. Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Lima, Perú: Diario El Peruano.
- Nelson, R. y Winter, S. (1982). Una teoría evolutiva del cambio económico. Belknap Press de Harvard University Press, Cambridge, EE.UU.
- Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. (2016). Monitoreo de Cultivos de Coca 2015. Lima: Imaginen Studios SAC.
- Sánchez P., Z. (2005). Estrategia de seguridad regional: Hacia una política exterior de cooperación, CID, Washington DC.
- Sobrino, J. (2007). Mares y océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores. Valencia: Editorial Tirant Lo Blanch.