



**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
DEPARTAMENTO DE DERECHO**

**TRABAJO DE DIPLOMA EN OPCIÓN AL TÍTULO
DE LICENCIADO EN DERECHO**

**PRINCIPALES CAUSAS QUE ORIGINAN EL DELITO EN LA MARINA
INTERNACIONAL MARLIN DE CIENFUEGOS**

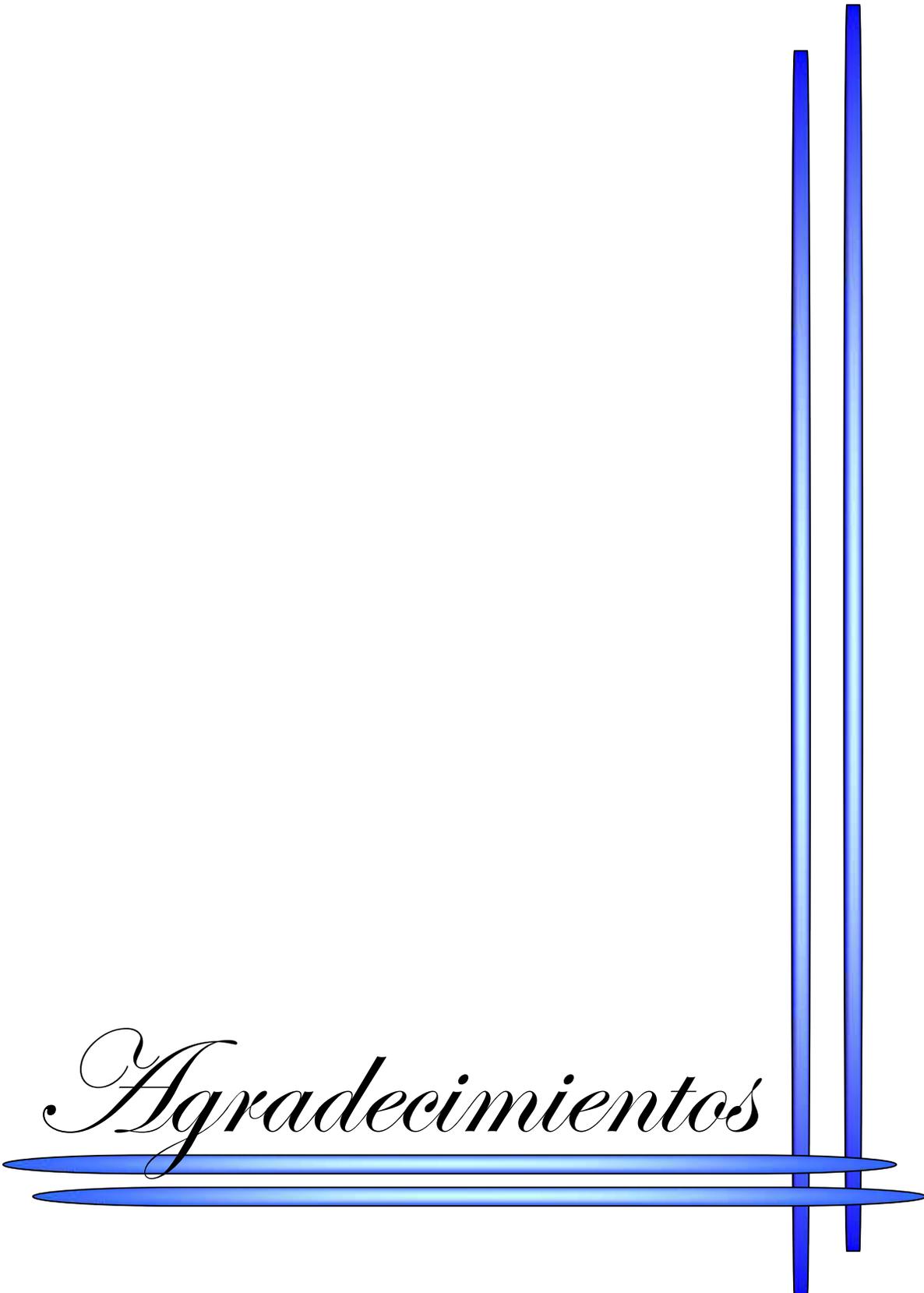
AUTOR: ARIEL LEÓN VALLE.

TUTOR: Dr. LÁZARO ARTURO PORTAL LÓPEZ.

CIENFUEGOS

2019

Agradecimientos

A decorative graphic consisting of two vertical blue lines on the right side of the page and two horizontal blue lines at the bottom, intersecting to form a stylized frame around the word 'Agradecimientos'.

A la Dra. C Emilia C Herrera Pereiro “Emilita”. Por ofrecerme su apoyo incondicional, su profesionalidad y su sensibilidad como ser humano. Infinitamente agradecido; gracias a usted, he podido llegar al final.

Al Dr.C Lázaro Arturo Portal López, quien fuera mi tutor en esta investigación, mi más sincero aprecio y reconocimiento a su labor educativa y esmerada atención, lo cual permitió hacer realidad esta tesis.

A la Lic. Anilcie Marlén Alejos Garea, por su gentil e incondicional apoyo durante la etapa más difícil de mi carrera.

A mi esposa Darlene Acosta Falcón, por su amor, su comprensión, su paciencia y, sobre todo, por darme el regalo más excepcional que he recibido en mi vida; mi hermosa hija Liz Lauren.

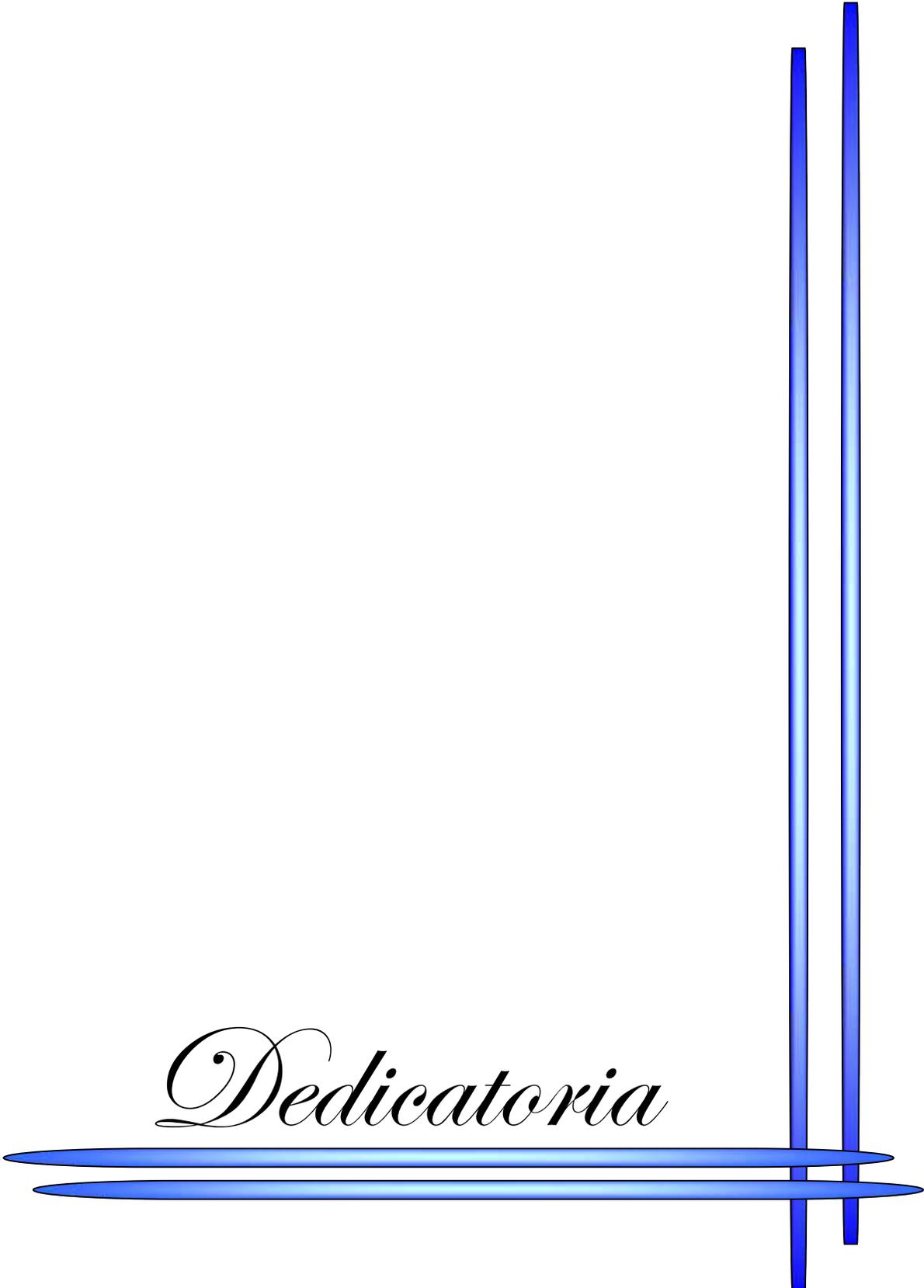
A mis suegros, por todo el afecto que me brindan en cada momento, pero, sobre todo, por estar cada uno a su manera, respaldándome para alcanzar mis objetivos.

A mis familiares por su absoluto apoyo y estar pendientes de mí.

A todos los que de una forma u otra apoyaron durante mi investigación.

¡Muchas Gracias!

Dedicatoria

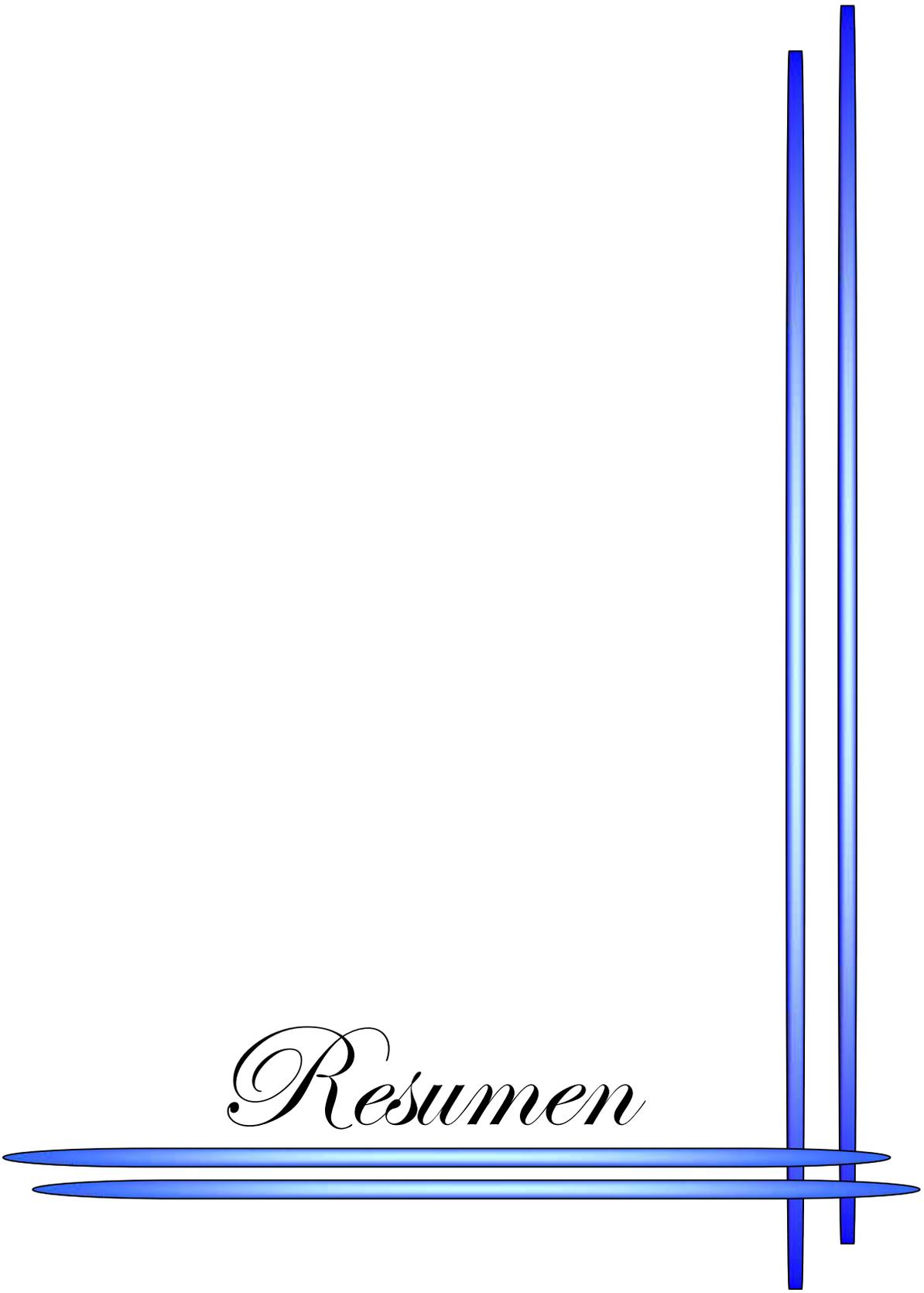




Dedicatoria

A mi hermosa hija Liz Lauren León Acosta, mi esposa, suegros y familia. Apoyo imprescindible en cualquiera de mis avatares de los últimos 8 años.

Resumen

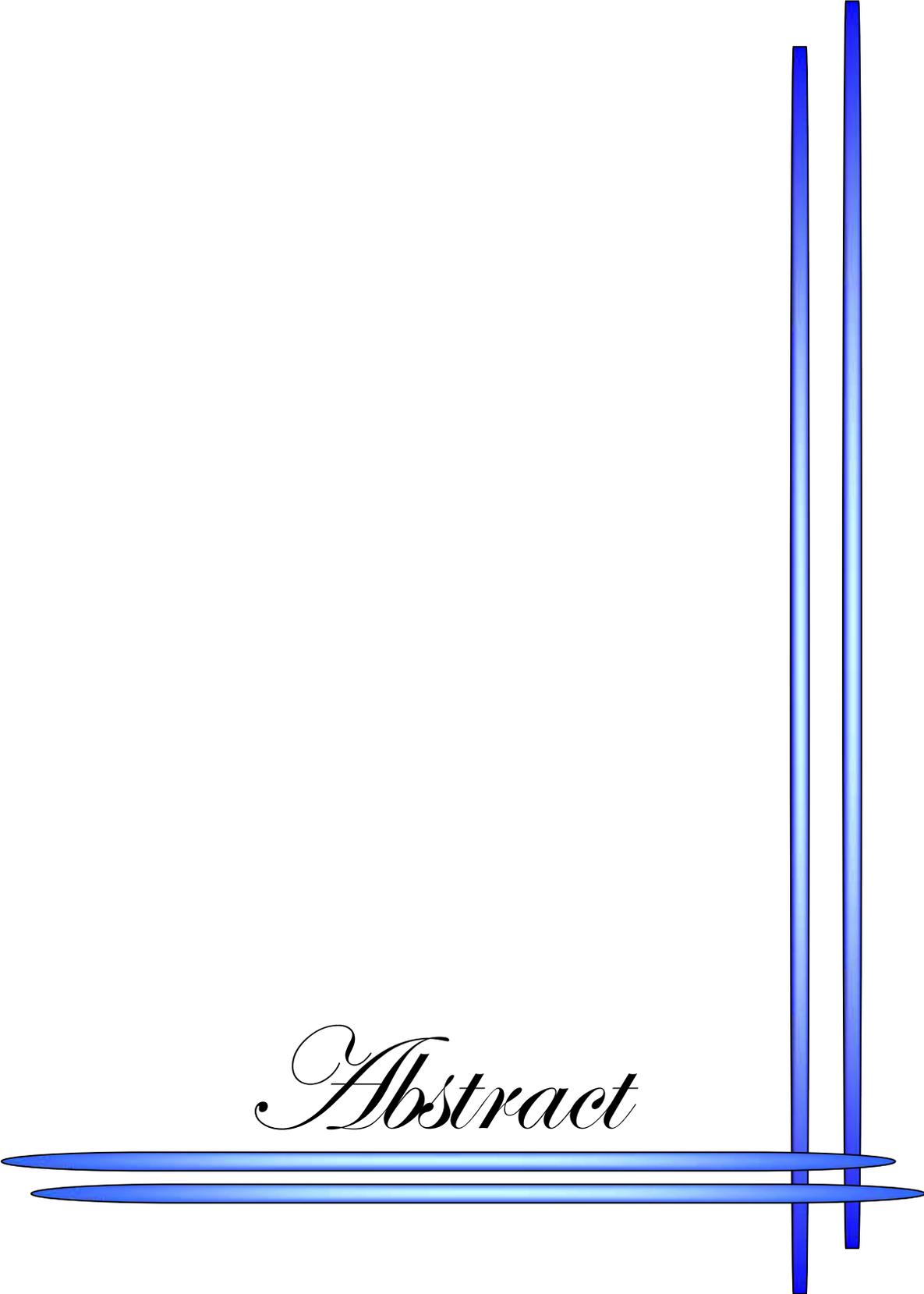


RESUMEN:

Las Marinas Turísticas son el conjunto de espacios marítimos, fluviales y terrestres que conforman las instalaciones destinadas a la prestación de los servicios marítimo portuarios habilitadas al tráfico internacional, que requieren las embarcaciones de recreo nacionales y extranjeras dedicadas a las actividades turísticas y su tripulación, así como los yatistas y demás usuarios, estando entre estos servicios el abrigo y avituallamiento de tales embarcaciones. Las actividades que se llevan a cabo en esta institución la convierten en un escenario propicio para la comisión de delitos, hechos reprobables que van en detrimento de la sociedad y que influyen en la percepción de los disímiles visitantes extranjeros y nacionales del territorio cubano, haciéndose necesaria lograr la determinación coherente y organizada de las principales causas que originan el delito en dicha institución, para combatirlo de forma eficaz y reducir así el número de los mismos. Por lo que el propósito fundamental de esta investigación es determinar las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos, lo que contribuirá a prevenirlo en sus instalaciones y al desarrollo sostenible de la actividad turística en el territorio, fortaleciendo así la imagen de tranquilidad ciudadana de la que goza Cuba a nivel internacional. Para obtener la información necesaria que permitió cumplimentar el objetivo propuesto, se aplicaron métodos y técnicas de investigación, los que permitieron construir y desarrollar la teoría científica e indagar sobre el conocimiento de los hechos y fenómenos a partir del estudio del campo, así como la interpretación de los resultados.

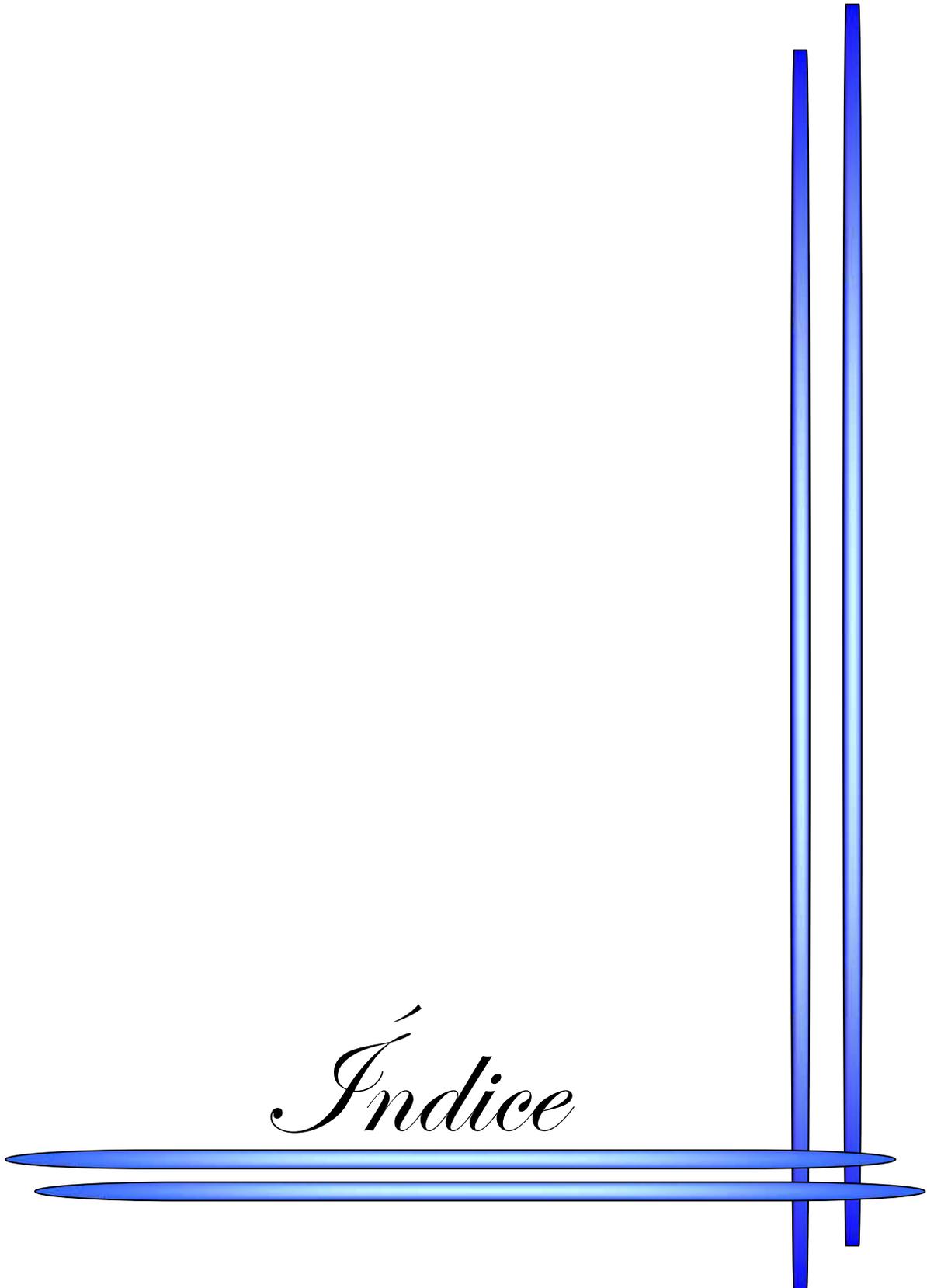
PALABRAS CLAVES: Marina, causas, riesgos, vulnerabilidades, delito.

Abstract



ABSTRACT:

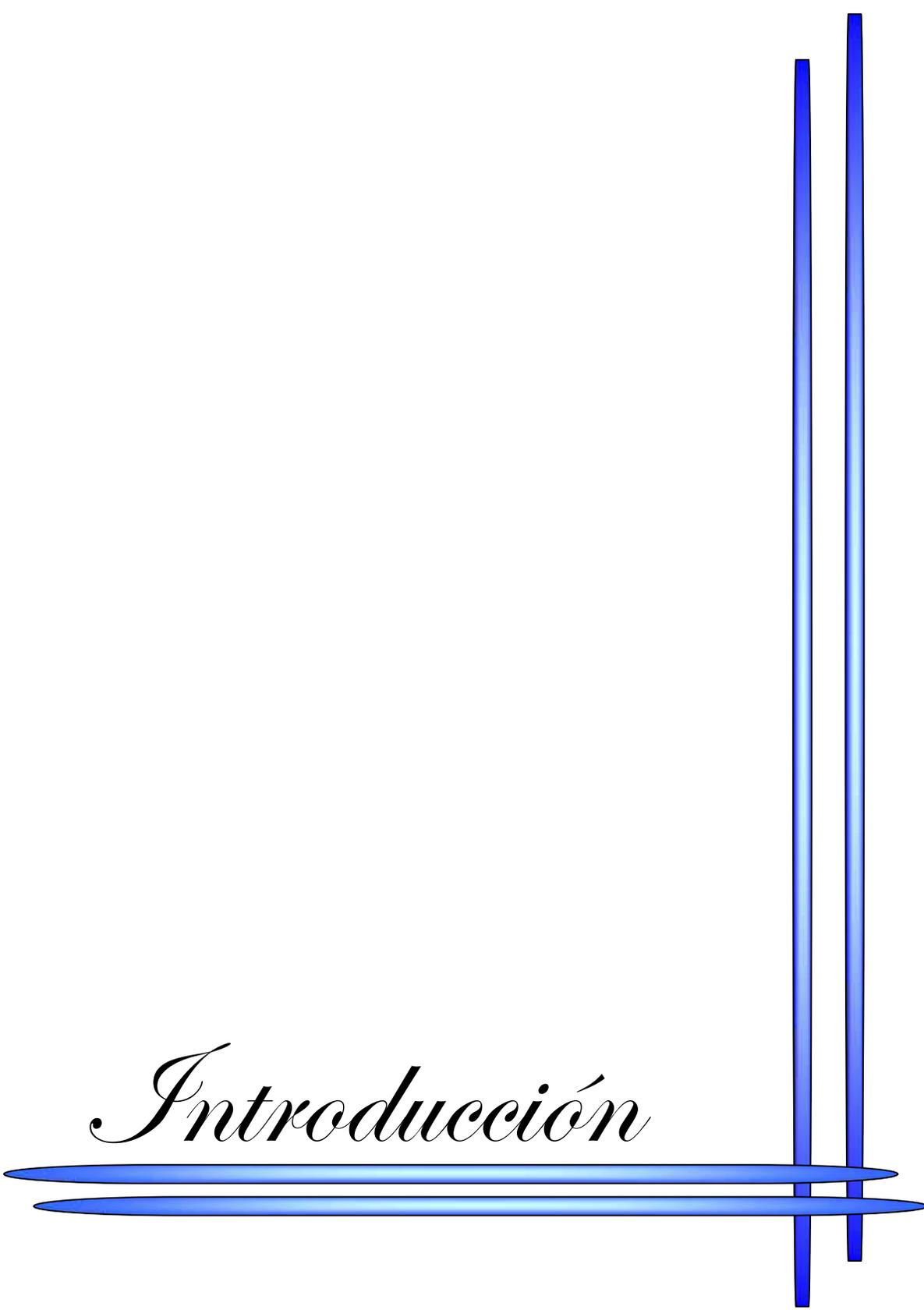
The touristic Marines are the global marine spaces, fluvial and landscape that together conform the resources to serve to all kind of marine services offering the international traffic that vessels require for the national and international entertainment, also to those who practice all kind of navigation activities including the staff and others. Among these, we can find supplies, food, water, petrol. All these activities lead to the commitment of criminal activities giving a bad perspective to foreigners and Cuban citizens. It is necessary and very important the coherent and organized determination to the principal causes that Organized this criminal activity in these institutions in order to avoid them and so on reducing them. The main objective of this research Project is to determine the main causes that lead to these crimes in the International Marine Resource in Cienfuegos helping the institution to prevent the crimes and in a way reducing them. In this way, we can reinforce the image Cuba has in the international field concerning security. To fulfill the necessary information in this Project we apply several methods and techniques of investigation, which allow us to develop the scientific theory and going deeper in the roots of this phenomenon for the better results of it.



Índice

ÍNDICE	Pág.
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I ELEMENTOS QUE CARACTERIZAN A LAS MARINAS MARLIN Y SU COMPORTAMIENTO DELICTIVO.....	8
1.1 Evolución histórica y desarrollo de las Marinas.....	8
1.1.1 Principales rasgos distintivos de las Marinas MARLIN en Cuba.....	12
1.2 Principales características de la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos...	14
1.2.1 Valoración del comportamiento delictivo en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.....	19
1.3 Análisis de las diferentes posiciones doctrinales del término causa.....	21
1.3.1 Causas que originan el delito.....	27
CAPÍTULO II. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN EN LA MARINA INTERNACIONAL MARLIN DE CIENFUEGOS.....	33
2.1 Análisis de los resultados.....	33
2.1.1 Resultados de la observación científica.....	33
2.1.2 Resultados de la revisión de documentos.....	36
2.2 Resultados de la encuesta.....	49
2.3 Resultados de las entrevistas.....	52
2.4 Resultados de la triangulación o entrecruzamiento de la información.....	55

2.4.1 Determinación de las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.....	61
CONCLUSIONES.....	63
RECOMENDACIONES.....	65
BIBLIOGRAFÍA.....	67
ANEXOS.....	70



Introducción

INTRODUCCIÓN

Un punto de partida en el estudio y transformación de la realidad, lo constituye el análisis de las referencias históricas de los fenómenos que la integran. En la sociedad socialista uno de los objetivos esenciales es la creación del hombre nuevo y desarrollado integralmente. Se incluyen como rasgos fundamentales sus elevados valores éticos y su espíritu colectivista, que natural y espontáneamente acatan las normas de convivencia. No obstante, existen diferentes causas por las que no todos los ciudadanos reúnen estas características positivas y una exigua minoría evidencia deformaciones conductuales, y llegan a caracterizarse como proclives comisores de delitos que afectan el normal desarrollo de la convivencia social en que se desenvuelven. (Nájera, 2018)

Las causas que originan los delitos no surgen de manera instantánea e impredecible, pues tienen un desarrollo en el tiempo, una historia y una respuesta sobre sus orígenes y efectos, las que deben ser estudiadas, y prevenidas antes de llegar a la expresión del delito cometido. Surge de aquí, la necesidad de abordar de una manera integral sobre las causas que originan el delito, en aras de identificarlas para modelar su funcionamiento interactivo y así conjuntar de forma compleja los orígenes de las mismas, para gestionarlas de forma eficiente. (Nájera, 2018)

En Cuba el estudio de las causas que originan el delito, resulta ser la esencia de la filosofía de la prevención a partir de su estudio criminológico, dentro de la prevención social, adquieren mayor notoriedad, las causas que originan los delitos, producto a sus efectos en las entidades y con un mayor impacto en la sociedad. Al descubrir la relación de los fenómenos negativos, y sus prioridades, el hombre puede neutralizar sus efectos, eliminarlos, delimitar su acción y sus consecuencias económicas - sociales. (Nájera, 2018)

La reducción o eliminación de las causas que originan el delito contribuye a fortalecer las bases principales de la economía cubana, siendo una de las más importantes el sector turístico. Su incidencia se refleja tanto en la balanza de pagos del comercio exterior como en el empleo, la formación de la demanda interna o por su

participación en la formación del Producto Interno Bruto (PIB). Esto ha permitido que Cuba se consolide como destino turístico, con un volumen de turistas de 4 millones 750 mil en el año 2018, cifra que se estima superar en el año 2019. Para lograr este reto el Ministerio del Turismo incrementa y perfecciona la variedad y calidad de las ofertas y apuesta hacia el desarrollo del turismo náutico. Ésta modalidad genera la diversificación y especialización de la oferta turística y atrae de manera inducida otras actividades y servicios¹, gracias a las infraestructuras en las que se desarrolla. Cuba cuenta con una gran infraestructura para este tipo de turismo en cuanto a las instalaciones náuticas existentes en todo el archipiélago.

La provincia de Cienfuegos se caracteriza por la incidencia delictiva en esta modalidad turística, debido a su posición geográfica y las condiciones de la bahía, se pueden localizar además otras modalidades turísticas como: histórico-cultural y de naturaleza, sol y playa, paseos, excursiones, servicios chárteres y buceo contemplativo. Para la oferta de los productos y servicios náuticos, se encuentra la sucursal Marina Internacional MARLIN S.A Cienfuegos, ubicada en la Calle 35 entre 6 y 8, Reparto Punta Gorda, perteneciente a la Empresa Marinas y Náuticas MARLIN S.A. Para la oferta turística y satisfacer la demanda de los servicios cuenta con 173 camarotes de lujo, distribuidos en 37 embarcaciones de recreo extranjero y supera en fondo habitacional a los hoteles más importantes de la ciudad.

Es significativo destacar que los baluartes, para el crecimiento de esta modalidad turística sean; la estabilidad y tranquilidad ciudadana que perciban los visitantes extranjeros en Cuba y en el destino Cienfuegos y el constante control de las causas que originan el delito. Esto último requiere de un análisis criminológico toda vez que se evidencia su ocurrencia en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos, por ser un escenario vulnerable para la ocurrencia de hechos constitutivos de delitos que afectan el desarrollo de la actividad turística en el territorio.

Los argumentos expuestos despiertan el interés del autor por desarrollar un trabajo científico para dar solución al problema de investigación que permita determinar las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de

¹ Paseo, excursiones, buceo, yatismo, pesca deportiva.

Cienfuegos. Estas causas son ajenas a la construcción del socialismo y se encuentran en contradicción con ello. La desigualdad que se genere posee una estrecha relación con el origen de las circunstancias causales de la criminalidad, cuyas consecuencias negativas participan también en la aparición del fenómeno delictivo.

En virtud de lo anterior, en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos se ha propiciado la comisión de delitos como: Tráfico de personas, Salida ilegal del territorio nacional, Contrabando, Hurto, Portación y tenencia ilegal de armas o explosivos, entre otras tipicidades delictivas. De ahí la importancia de investigar el origen de sus causas desde una perspectiva criminológica, con el fin de dirigir todos los resultados hacia la prevención de éstas en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos, dado la importancia que representa para el desarrollo del turismo náutico. Por tanto, resulta trascendental el estudio de las causas que originan el delito en esta entidad, las cuales persisten en la ocurrencia de diferentes tipicidades delictivas que impactan negativamente en el desarrollo del turismo náutico en la ciudad de Cienfuegos.

La **Actualidad** radica en la persistencia de las causas que originan delitos en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos, ya sea dentro de sus instalaciones como en las actividades náuticas que se desarrollan como parte de su objeto social. Teniéndose en cuenta el impacto, que desde el punto de vista social, económico y político pudiese tener, para el desarrollo del turismo náutico una situación de vulnerabilidad o de inseguridad.

La **Novedad** de la presente tesis, responde a la situación emergente de investigar con bases científicas, las causas que originan el delito en el entorno de la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos, tomándose como referencia para la investigación el período 2017 - 2019. Con el análisis de su realidad se pretende, identificar y determinar las principales causas que originan el delito.

Basado en lo anterior y sensibilizada la necesidad científica de investigar sobre el tema, se plantea como **Problema de Investigación:** ¿Cuáles son las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos?

De ello se deriva que el **Objeto de Investigación** sea: las principales causas que originan el delito; y el **Campo de Acción**: la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.

En correspondencia con lo anterior se define como **Objetivo General**: Determinar las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.

Se derivan de ese objetivo los siguientes **Objetivos Específicos**:

1. Caracterizar la evolución histórica y principales rasgos distintivos de las Marinas MARLIN en Cuba.
2. Evaluar las causas que originan delitos en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.
3. Identificar las principales causas que originan delitos en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.

Como idea a defender se trazó la siguiente: La determinación de las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos, contribuirá a prevenirlo en sus instalaciones y al desarrollo sostenible de la actividad turística en el territorio, fortaleciendo la imagen de tranquilidad ciudadana de la que goza Cuba a nivel internacional.

Para obtener la información necesaria que permitió cumplimentar el objetivo general de la investigación y con ello dar solución al problema científico planteado, se utilizaron métodos y técnicas de investigación científica que aplicadas a una **población y muestra** debidamente seleccionada, posibilitó lograr ese propósito. La concepción metodológica es fundamentalmente cualitativa- cuantitativa y permite articular los métodos y técnicas de la investigación:

Los **Métodos del Nivel Teórico** utilizados fueron:

Histórico-Lógico: contribuyó a realizar el estudio de las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.

Analítico-Sintético: se empleó, para analizar el comportamiento delictivo y las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.

Inductivo-Deductivo: se empleó, para determinar las insuficiencias, factores y carencias del campo de acción que se derivan en causas para el origen del delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.

Los **Métodos Empíricos** que se aplicaron fueron:

Observación Científica: se elaboró y aplicó una guía, para la observación directa del campo de acción, para evaluar el comportamiento de las causas que originan el delito en las instalaciones y entorno turístico de la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos, se realizaron un total de 5 observaciones. **(Anexo 01)**

Revisión de Documentos: permitió obtener el soporte teórico necesario, para el desarrollo de la investigación y determinar las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos. Fueron revisados un total de 12 documentos, entre los que se encuentran: (1) plan de seguridad y protección, (2) estudios de riesgos, (5) informes de causas y condiciones, y (4) informes de inspecciones y controles, lográndose determinar las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.

Encuesta: se realizó a trabajadores de la entidad encargados de garantizar el normal desarrollo de la actividad turística, en especial la actividad náutica en el territorio, con el objetivo de profundizar en las interioridades, las circunstancias en las cuales han ocurrido los hechos y sus antecedentes, así como otras experiencias vividas y criterios en torno al tema. Se aplicó con la intención de obtener información sobre las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.

Entrevista: se llevó a cabo a los efectos de contar con el criterio de profesionales en relación con el tema, a modo de complemento de la base teórica conformada. Fueron entrevistados 9 funcionarios, con el objetivo de conocer sus criterios sobre las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.

Triangulación o Entrecruzamiento de Información: se utilizó para entrecruzar la información obtenida a partir de la utilización de los diferentes métodos y técnicas

aplicadas y así obtener una visión integral del fenómeno estudiado. Permitió el cruce dialéctico de toda la información resultante de los métodos de investigación aplicados. Favoreció el procesamiento de los datos y aportó la determinación integral de las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos. Garantizó, además, la fiabilidad y credibilidad de los resultados.

Del Nivel Matemático y Estadístico: permitió realizar el cálculo porcentual de los resultados estadísticos, la estadística descriptiva y la elaboración de gráficos y tablas.

Análisis porcentual: posibilitó procesar matemáticamente los datos obtenidos a partir de la aplicación de los instrumentos.

El universo poblacional que se tomó como muestra para la aplicación de los disímiles instrumentos declarados con anterioridad estuvo constituido por una población de 33 (50%) trabajadores de los que laboran de forma permanente en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos, la cual está integrada por (7) directivos, (22) agentes de seguridad interna y (4) funcionarios, vinculados al fenómeno objeto de investigación. La muestra fue seleccionada de forma intencional, compuesta por un grupo de 24 trabajadores de la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos, lo cual representa el 72.72% de la Población (33). Para la aplicación de la encuesta se trabajó con 15 agentes de seguridad interna, lo cual constituye el 68.18% de su población. Se entrevistó a 9 trabajadores, de ellos el 55.56% (5) son directivos y el 44.45% (4) funcionarios de la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos, lográndose una representación del 71.43% y 100% de su población respectivamente.

El análisis de dicha muestra reveló que el 6.67% (1) de los encuestados tiene nivel escolar universitario, mientras que el 93.33% (14) poseen nivel preuniversitario. Se conoció que la estancia promedio de los agentes de seguridad interna en el puesto de trabajo es de 2 años y 2 meses, por lo que se evidencia la inestabilidad de sus fuerzas. Igualmente, el análisis de la muestra seleccionada para las entrevistas, reveló que el 100% (9) de los entrevistados poseen preparación de nivel superior y más de 5 años de experiencia en el desempeño de sus funciones.

Los **Principales Resultados** a logrados con la investigación son:

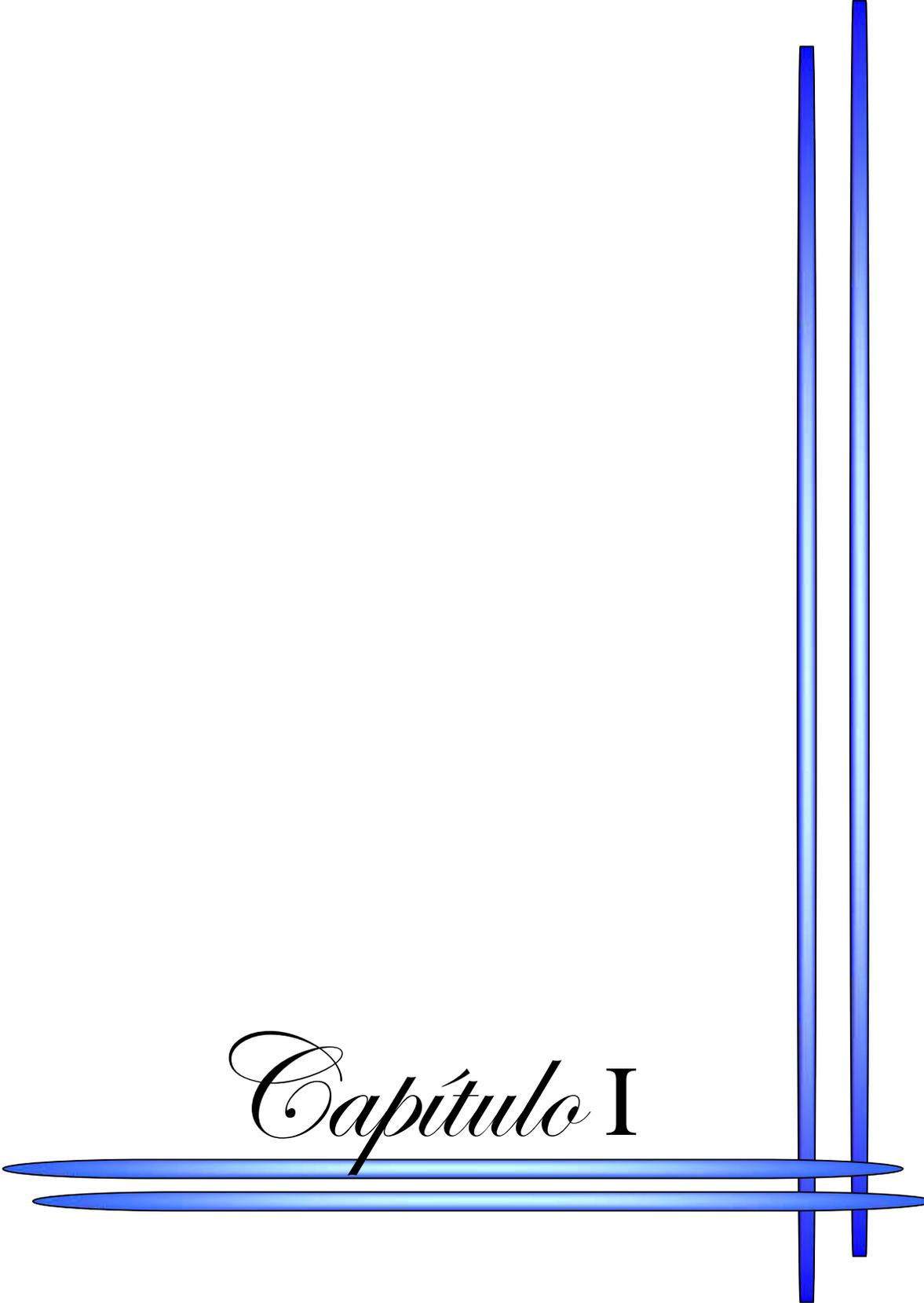
- **Aporte Teórico:** Caracterizar la evolución histórica y principales rasgos de las Marinas MARLIN en Cuba y valorar el comportamiento delictivo que se origina en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos y sus causas, lo que permite tener una visión integral del problema científico investigado.
- **Aporte Práctico:** Determinar las principales causas que originan delitos en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.

En cuanto a la **Estructura**, se concibe, luego de presentarse la introducción, dividida en dos capítulos.

El Capítulo I: Aborda la evolución histórica de las marinas turísticas, los principales rasgos distintivos de las Marinas MARLIN en Cuba. Las causas que originan el delito, y su comportamiento en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos desde una perspectiva criminológica para determinarlas en correspondencia con la necesidad de la investigación.

El Capítulo II: Determinar las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos desde su realidad, a partir de un estudio previo aplicándose métodos y técnicas de investigación científica, dando respuesta al problema de investigación.

Seguidamente se ofrecen las conclusiones, recomendaciones, bibliografía y anexos.



Capítulo I

CAPÍTULO I: ELEMENTOS QUE CARACTERIZAN A LAS MARINAS MARLIN Y SU COMPORTAMIENTO DELICTIVO.

1.1 Evolución histórica y desarrollo de las Marinas.

La evolución histórica de las marinas turísticas, tiene sus basamentos en tres momentos fundamentales; la aparición del yatismo en Inglaterra, la celebración de la primera regata conocida, en este mismo país en el año 1681 y la aparición de los primeros yates de propulsión mecánica. Sin embargo, no es hasta el fin del periodo de recesión de la II Guerra Mundial que alcanza su máximo esplendor, por supuesto con un comportamiento desigual y en momentos diferentes en cada país. En todo el mundo aumentó considerablemente el número de sus practicantes, en especial en Europa y los Estados Unidos, marcando un notable aumento de la flota naval deportiva hasta nuestros días. Lo anterior trajo consigo un increíble aumento en los servicios que esta flota y sus navegantes requieren para llevar a cabo sus actividades. Al principio de la década del 60 existían 174 marinas turísticas recreativas distribuidas en el sur de la Florida, Bahamas, las Antillas, Centroamérica y México. Ya en los primeros años de la década del 90 ya existían en toda la región un total de 589. (Ayala, 2007).

En el ámbito anglosajón se utiliza de manera genérica el término Marina. Se trata de un término de origen italiano y su significado original es “pequeño puerto”. Fue adoptado en los Estado Unidos en 1928 por la “*National Association of Engine and Boat Manufacturers*”, de manera que rápidamente tuvo una gran difusión internacional y se utilizó en multitud de contextos. Pero en la actualidad, el concepto de Marina como “pequeño puerto” con instalaciones para las embarcaciones de recreo cambió. Hoy por hoy, las marinas pueden ser un puerto o parte de él, pueden ser puertos secos o simplemente, ser parte de una actuación urbanizadora, residencial o comercial. Brindan, además de los servicios de marina a las embarcaciones de recreo y deportivas; variadas ofertas de ocio y restauración.

Las marinas turísticas, constituyen un producto turístico como solución competitiva, para el turismo náutico. A nivel mundial el turismo náutico muestra una gradual importancia. Principalmente como propulsor de una oferta que complementa y diversifica la conocida fórmula de sol y playa. El éxito de este tipo de turismo radica en la diversidad de actividades que lo componen y en la posibilidad de armonizarlo con un turismo activo, deportivo y en contacto con la naturaleza. Constituye una actividad determinante para muchos países, como generador de divisas y de empleos; lo que muestra una tendencia a la intensificación de la competencia y por tanto a la búsqueda de una mayor competitividad de los destinos. (Perelló, 2013).

En Informes de la Organización Mundial de Turismo (OMT 2017), se hace referencia a que la subregión del Caribe experimentó un importante crecimiento de arribos a las marinas turísticas de; 24.1 millones para el año 2015 y 25.1 millones de visitantes para el año 2016, de los cuales alrededor de un 63,7% están vinculados a alguna actividad náutica, lo que generó un ingreso durante el 2015 de 28,2 miles de millones de dólares. De esta manera se puede observar el desarrollo del turismo náutico y de su infraestructura en las marinas turísticas, con un evidente impacto económico en cada una de las naciones del Caribe. Se destaca como uno de los destinos más importantes para el desarrollo para la actividad náutica a Cuba.

En Cuba las Marinas Turísticas MARLIN, tienen su génesis el 25 de mayo de 2005 mediante la Escritura Pública No. 1136, se constituye el Grupo Empresarial de Marinas y Náutica MARLIN S.A., entidad perteneciente al Ministerio del Turismo, cuya denominación fue modificada mediante la Escritura Pública No. 153/2015 y en lo adelante se conoce como la Empresa Marinas y Náuticas MARLIN S.A. Producto de la fusión de varias empresas del Ministerio de Turismo, especializadas en el desarrollo de la actividad náutica recreativa y deportiva¹.

Formado por la conjunción de las actividades náuticas con la oferta de alojamiento. Incluyen de forma complementaria otras actividades deportivas, culturales, de restauración y comerciales. Una marina náutica es un espacio turístico y recreativo que permite la práctica del turismo náutico en contacto con el agua y la posibilidad de

¹Resolución N. 186 de 2016 del Director General Empresa Marinas y Náuticas MARLIN S.A.

realizar todo tipo de actividades: vela ligera, vela de crucero, windsurfing, surf, submarinismo, piragüismo, remo, chárter de embarcaciones, etc. En correspondencia con la calidad y cantidad de servicios que brindan, las marinas se pueden clasificar en: Marinas Clase A, Marina Clase B y Marinas Clase C, éstas últimas, brindan un mínimo de servicios a las embarcaciones y a los yatistas. (Martínez, 2003)

En conclusión, el término de Marina se utiliza indistintamente para aludir a las instalaciones de cualquier tipo destinadas a la prestación de servicios y amarre a las embarcaciones de recreo, de manera, que se incluyen dentro de la definición tanto las rampas y las instalaciones de varada como los clubes con instalaciones más complejas con dársenas y zonas totalmente refugiadas por diques de abrigo. Por tanto, nos encontramos con un término demasiado genérico, incapaz de mostrar las verdaderas diferencias que existen en el conjunto de las instalaciones náuticas.

En tal sentido es criterio del autor que las marinas turísticas como producto del turismo náutico son propicias para el origen de causas que originan el delito, debido a la variedad de ofertas y servicios que componen su infraestructura. Las marinas no están exentas de actividades delictivas o antisociales pues constituyen un atractivo escenario para desarrollar este tipo de acciones.

El turismo hoy día, constituye una parte significativa para el desarrollo de la economía de muchos países del mundo. Propiciado por la puesta en valor turístico de sus recursos naturales, los cuales permiten a su vez, el desarrollo de diversas modalidades turísticas como turismo de naturaleza, de aventuras, deportivo y de salud. Se destaca como una de las más dinámicas en las últimas décadas, el turismo náutico. (Ayala, 2007)

Tomado como referencia lo anterior, se puede abordar, que el turismo náutico constituye un producto turístico con identidad propia. Cuenta con un conjunto de elementos de apoyo como: infraestructura, alojamiento, restauración y otros que permiten el desarrollo de la actividad náutica, mediante otras modalidades como: la navegación recreativa con embarcación propia, chárter náuticos (alquiler de embarcaciones), paseos y excursiones en embarcaciones de recreo, pesca, avistaje de fauna marina y/o fluvial, actividades deportivas asociadas al uso de

embarcaciones náuticas: submarinismo, windsurf, surf, rafting, remo, vela, etc. En la diversidad de actividades de que se compone y en la posibilidad de compaginarlo con un turismo activo, deportivo y en contacto con la naturaleza, radica el éxito que este tipo de turismo a nivel internacional y las posibilidades que brindan a la delincuencia para consumir sus actividades delictivas.

Son varias las definiciones que hasta el momento se tienen con relación al turismo náutico. Algunas parten desde la perspectiva del producto turístico en sí mismo, relacionado con la práctica de actividades de ocio en contacto directamente con el mar. "El Turismo Náutico es un turismo en sí mismo, son vacaciones activas en contacto con el agua que permiten realizar todo tipo de actividades náuticas en tiempo de ocio, comparte la actividad náutica con el disfrute de la naturaleza y la oferta turística y recreativa de las diferentes regiones (...)". (Ayala, 2007).

Debido a sus características, el turismo náutico, precisa de la existencia de una infraestructura especializada, para desarrollar las actividades náuticas y deportivas como fenómeno internacional. Por ello, las instalaciones náuticas o marinas están íntimamente relacionadas y forman parte de los recursos que equipan a los destinos, pues ofrecen servicios de exclusividad y distinción. Es precisamente las características de su infraestructura la que facilita la actividad delictiva.

El recurso principal del turismo náutico es la instalación náutica de recreo o marinas, entendiéndose como el conjunto de servicios elementales prestados. Generalmente por una o varias organizaciones, destinados a satisfacer determinadas necesidades relacionadas con el uso y disfrute de embarcaciones deportivas o de recreo. Al mismo tiempo, permiten la práctica las actividades náutico-deportivas. (Martín F. 2003).

Los denominados puertos turísticos, instalaciones náutico-deportivas, puertos deportivos y muchas otras acepciones, son simplemente los lugares donde se albergan las embarcaciones utilizadas para la práctica de la náutica deportiva y recreativa. Es por ello que la primera cuestión que se debe analizar es qué se entiende por las acepciones utilizadas, para aludir a las instalaciones náuticas. Y el

mejor modo de hacerlo es a través de su evolución histórica, desde las primeras referencias encontradas en la literatura hasta hoy.

1.1.1 Principales rasgos distintivos de las Marinas MARLIN en Cuba.

Cuba no es la excepción y así lo demuestran sus antecedentes del turismo en Cuba como sector relevante dentro de la economía, datan de la década del cincuenta en el siglo XX, considerándose como una actividad nueva en la isla. Su desarrollo comercial a partir de la República Neocolonial en 1902, dependía exclusivamente de los Estados Unidos y era el principal mercado para la modalidad turística, caracterizada por una atadura con la mafia, el juego, la prostitución, la venta de productos ilegales y otras problemáticas sociales. La ciudad de La Habana consigue convertirse en la de mayor recepción de turistas de todo el Caribe, con una estancia media de tres días, en lo cual influyó: la cercanía a las costas norteamericanas; el buen nivel de salubridad en comparación con otras islas y naciones del Caribe y la “Ley de la Prohibición” de bebidas alcohólicas en Estados Unidos. (Martín F. 2003). Cuba, como destino turístico, cuenta con una serie de atributos que constituyen importantes ventajas competitivas. Sus bellezas naturales, playas, atractivos submarinos, paisajes campestres y de montaña, sus reservas ecológicas y su clima, son complementadas con su ubicación geográfica y fácil acceso por vía aérea y marítima, cuenta con un importante patrimonio histórico y cultural.

Para desarrollar la investigación el autor se identifica con el concepto de Marinas Turísticas². Pues requieren de un sistema de infraestructura náutica que de manera general se pueden puntualizar los siguientes: amarras en agua (muelles fijos o flotantes); marina seca; estaciones de combustible; torretas de suministro electricidad y agua; torreta contra incendio; torreta de aguas sucias; infraestructura para servicios

² artículo 2 inciso a) del Decreto Ley 314 del 21 de noviembre de 2013: como el conjunto de espacios marítimos, fluviales y terrestres que conforman las instalaciones destinadas a la prestación de los servicios marítimo portuarios habilitadas al tráfico internacional, que requieren las embarcaciones de recreo nacionales y extranjeras dedicadas a las actividades turísticas y su tripulación, así como los yatistas y demás usuarios, estando entre estos servicios el abrigo y avituallamiento de tales embarcaciones.

de mantenimiento y reparaciones menores (limpieza de casco, pintura, etc.); astilleros (fabricación, reparaciones mayores, pintura, etc.).

El turismo náutico, se convierte en un sector clave para la redefinición de la economía cubana a partir de la década de los 90. Con la reconceptualización de la estrategia turística como consecuencia del derrumbe del campo socialista y el recrudecimiento del bloqueo en el “Periodo Especial”, causó la pérdida de mercados y una disminución considerable de acceso a fuentes financieras y materiales. Se anima el desarrollo de las marinas Internacionales, como una oferta especializada para las actividades náuticas recreativas y deportivas. Es una necesidad mantener una vigilancia y control de las causas del delito que se originan como resultado de las relaciones sociales y comerciales.

Las marinas constituyen el principal producto turístico del turismo náutico. Forman parte de una estrategia para el perfeccionamiento sostenido de la economía, amparado en políticas gubernamentales de nuevo tipo, favorecidas también, por las excelentes condiciones de sus instalaciones, la variedad de ofertas recreativas y deportivas que se comercializan y los servicios asociados al avituallamiento de las embarcaciones. Cuba se consolida como la Reina de la Náutica en el Caribe, afirmado por Gonzalo Ríos, Director de Desarrollo del Ministerio de Turismo, durante la presentación del Catálogo de la Náutica en el marco de las actividades de la Feria Internacional de Turismo 2017, constituyen un blanco objetivo para la delincuencia que trata de introducirse por vías diferentes en éste ámbito del desarrollo de la economía cubana.

La infraestructura creada por la industria turística cubana, para el desarrollo del turismo náutico se encuentra localizada en puertos, complejos turísticos y playas a lo largo de todo el archipiélago. Brindan servicios de excursiones en yates o catamaranes, incluida la vida a bordo por cayerías, lanchas de pesca y otros medios náuticos. Garantiza a los yatistas servicios de amarre y fondeo, comunicaciones, comisaría, reparaciones y mantenimiento, abastecimiento de combustible, avituallamiento, agua, electricidad, trámites migratorios y aduaneros, alojamiento y opciones de recreación. Se cuenta con 13 sucursales MARLIN por todo el territorio

nacional: Hemingway, Tarará, Dársena Varadero, Cayo Largo del Sur, Cienfuegos, Trinidad, Jardines del Rey, Azul Mar, Santa Lucía, Cayo Guillermo, Guardalavaca, Vita y Santiago de Cuba. De las cuales 9 se encuentran habilitadas para tráfico internacional.

1.2 Principales características de la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.

La Sucursal Marina MARLIN Cienfuegos queda constituida con este nombre el 25 de junio de 2005, por el acuerdo N° 10 de la Junta de Accionistas del entonces Grupo Empresarial Náutica y Marinas Marlin SA, quedándose adscripta a este grupo con personalidad jurídica propia y domicilio legal en la Marina Hemingway de la Ciudad de La Habana. El inmueble fue construido por la clase pudiente de la época antes del triunfo de la Revolución. Sus fines fueron mayoritariamente turísticos y recreativos privados. Después del año 1959, se destinó al atraque de embarcaciones estatales y particulares dedicadas a la pesca deportiva.

Al incrementarse la actividad turística como estrategia para la búsqueda de nuevas alternativas que aliviaran la situación económica que vivía el país como consecuencia del recrudecimiento del “Bloqueo” impuesto por el gobierno de los Estados Unidos y las carencias del “Periodo Especial”, es que se establecen las Marinas “Puerto Sol”. Regidas por el entonces Instituto Nacional del Turismo en Cuba (INTUR), hoy conocido como Ministerio del Turismo (MINTUR) y con alguna experiencia en el desarrollo de la náutica en el resto del país. La marina de Cienfuegos comienza a operar con el turismo internacional y luego de un proceso de investigación y estudio de las condiciones reales con respecto a sus potencialidades en este sentido, se clasifica oficialmente como Marina Internacional.

La nueva clasificación concedida, trajo consigo una reestructuración en cuanto la prestación de los servicios, dirigida a satisfacer las necesidades de los turistas, ofreciéndoles servicios náuticos y de marina más atractivos y variados al nivel de los más importantes destinos turísticos del país. Como consecuencia de lo anterior, la Marina logra establecerse en el mercado como un motivo de viaje para turistas y

navegantes procedentes de diferentes nacionalidades, donde se destacan países del sur como Jamaica, Gran Caimán y Dominicana.

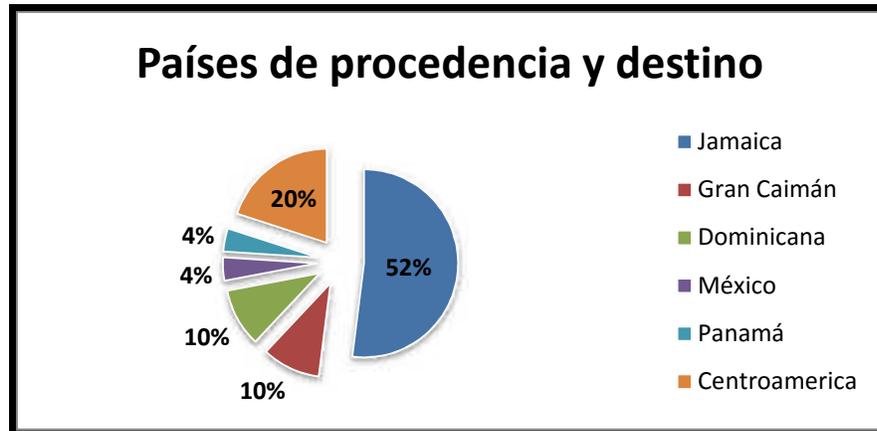


Figura Nº 1 Relación de los países con mayor incidencia en la Marina Internacional Marlin de Cienfuegos.

En la actualidad se proporcionan para los yatistas y clientes servicios náuticos y de marina como: buceos, playas, vida a bordo, paseos y excursiones. Se instituye como objeto social³ lo siguiente:

- Prestar servicios de reparación y mantenimiento de embarcaciones de recreo en puertos y marinas con talleres fijos y móviles.
- Prestar servicios de reparación y mantenimiento a embarcaciones de terceros con talleres fijos y móviles, siempre priorizando las embarcaciones propias.
- Trabajar de conjunto con empresas importadoras cubanas y suministradores extranjeros almacenes y tiendas de productos a consignación.
- Realizar operaciones de venta de embarcaciones que resultan baja por no estar aptas para el servicio del turismo internacional (baja turística) o baja técnica a solicitud de entidades nacionales o por opción de destino final.
- Brindar servicios de espectáculos náuticos y/o recreativos, incluyendo los que se realizan con delfines y otros animales amaestrados.
- Brindar servicios de alojamiento y gastronomía asociados a los servicios náuticos en instalaciones y embarcaciones.
- Desarrollar torneos, regatas y eventos vinculados a la actividad náutica.

³Resolución 186 del Director General de la Empresa Marinas y Náutica MARLIN S.A con fecha 21 de noviembre de 2016.

- Comercializar de forma minorista y mayorista mercancías, medios e insumos de ferretería náutica en las áreas dispuestas en las Sucursales de la Empresa Marinas y Náuticas Marlin S.A, a personas naturales cubanas o jurídicas.
- Prestar servicios de cursos y preparación didáctica de la actividad de buceo con certificaciones por los instructores acreditados a personas jurídicas. Formar parte de negocios con parte extranjera para el desarrollo de los productos turísticos. Brindar los Servicios de Seguridad y Protección.

Ubicada en la Calle N° 35 entre las Calles 6 y 8 respectivamente del reparto cienfueguero “Punta Gorda”, colinda en su extremo izquierdo con la playa del Circulo Juvenil Cienfuegos y por el derecho con el centro recreativo “Club Cienfuegos”, lo que permite el fácil acceso de personas al interior de la Marina. Como característica distintiva se observa que no se encuentra situada en un refugio natural como es usual en otras marinas del país como la Hemingway, Dársena Varadero, Trinidad entre otras. Atendiendo a esta circunstancia la zona Oeste no permite delimitación física del área, incidiendo el paso o canal de entradas y salidas de las embarcaciones mercantes y de cabotaje desde y hacia los muelles de las zonas portuarias y otras rutas de navegación del tráfico interior de la “Bahía de Jagua”, permitiendo el libre acceso a los muelles e instalaciones vía marítima.

La instalación se encuentra delimitada en tierra por una cerca perimetral, permitiendo el acceso a su interior por dos lugares. El primero y principal se encuentra protegido por agentes de seguridad y protección, el segundo y no menos importante, no tiene protección durante el horario diurno, lo que facilita el libre acceso de visitantes hacia el “Bar Espigón” donde se ofertan servicios gastronómicos. El área de mayor seguridad es la relacionada con los muelles, los cuales están habilitados para el amarre o atraque de 48 embarcaciones de recreo con servicios de agua y electricidad. Algunas de ellas son propias de la marina, otras pertenecen a las Compañías Chárter y el resto a propietarios extranjeros. También se ubican en esta zona las oficinas de Capitanías de Puerto y la Aduana General de la República, ambas Autoridades Marítimo Portuarias. En éste caso se observa que el acceso se

encuentra señalizado y limitado, con presencia de un agente de seguridad y protección que regula la entrada y salida desde y hacia los muelles.

La flota propia de la Marina empleada, para las actividades de paseos y excursiones se complementa con las embarcaciones Bahía de Jagua y Flipper. Los que son atracados en la zona Este, mientras que la zona Oeste constituye el fondeadero de la Marina, para las embarcaciones de mayor calado que no pueden acceder a los muelles o cuando no exista capacidad de atraque. Además, existen casos donde los propietarios piden permanecer fondeadas en la zona de fondeo donde pueden permanecer hasta 40 embarcaciones. Es importante señalar que no existe protección por parte de la Marina en ésta área, solamente se realizan recorridos nocturnos por los agentes de seguridad y protección.

A partir del año 2001 comienzan a operar en la Marina de Cienfuegos, las firmas con negocios de chárter: *Platten Sailin Cuban*; *Lia-A*; y la *Sunseil* considerada la más grande a nivel internacional y con representación en bases náuticas de todo el mundo. Estas tres firmas prestaron servicios de vida a bordo, moviendo un gran volumen de turismo extranjero en modernas embarcaciones y con excelentes resultados.

En la actualidad se encuentran contratadas, 3 Compañías extranjeras para los servicios de vida a bordo. Estas compañías son: *Platten Sailing*, de nacionalidad alemana y con 11 embarcaciones; la *Alboran Blue Sail*, alemana y con 8 embarcaciones y la *Dream Yacht Caribbean*, francesa y con 17 embarcaciones. Estas compañías contribuyen con embarcaciones, mercado, capital y comercialización de la marina como producto y destino turístico, convirtiéndose en el principal polo de desarrollo para los servicios de vida a bordo en el sur del país. Las nacionalidades de mayor incidencia en las compañías de chárter son los franceses, alemanes, rusos, suizos, polacos y se ha incrementado notablemente la presencia de clientes norteamericanos.

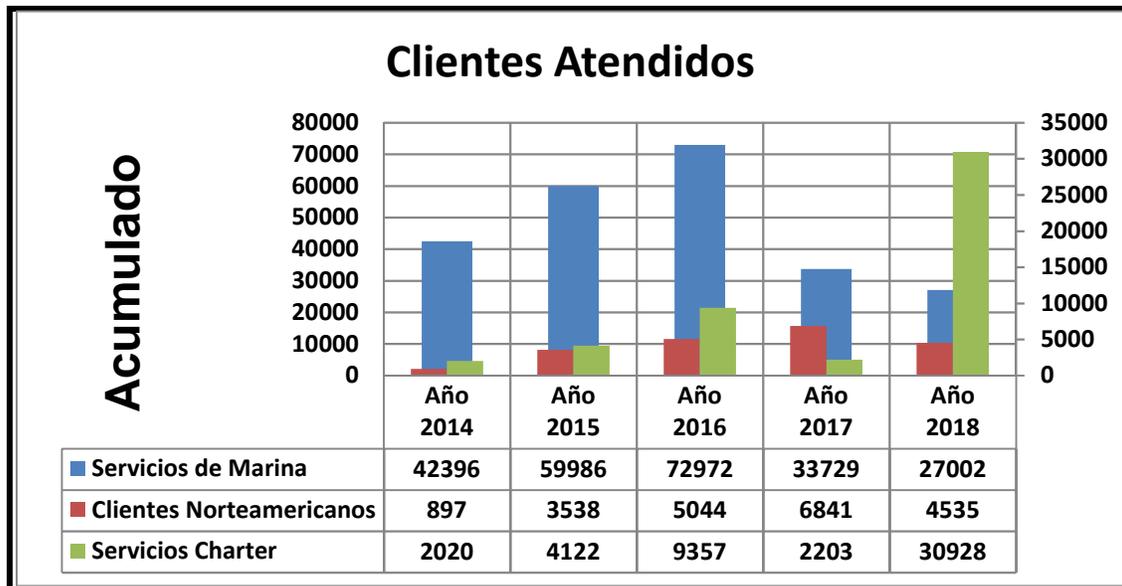


Figura N°2 Relación Clientes atendidos en los últimos 5 años

Para el desarrollo de la actividad de buceo se cuenta con 40 sitios muy cerca del litoral. Los más distantes se encuentran a solo 10 minutos de navegación, donde los clientes pueden seleccionar entre otros sitios, una barrera coralina, un laberinto que por la magnitud de sus canales, túneles y cuevas es considerado único en Cuba; paredes medianas y grandes; barcos hundidos (5) en buen estado de conservación. Otra de las ofertas son paseos y excursiones, pues cuentan con dos embarcaciones con un máximo de 140 pasajeros.

El recurso más importante que posee la marina Internacional MARLIN de Cienfuegos, según criterio de sus directivos es precisamente el recurso humano con el que cuenta. La plantilla orgánica aprobada es de 130 trabajadores. Como promedio, de forma permanente trabaja el 50.77%(66) y el restante 49.23% (64) son contratados según lo requiera la demanda turística. Al cierre del año 2018, fue contratado el 81.54% (106), de ellos el 34.91% (37) obreros, el 24.53% (26) agentes de seguridad interna, el 6.60% (7) de servicios, el 15.09% (16) técnicos, el 16.04% (17) funcionarios y el 2.83% (3) cuadros.

1.2.1 Valoración del comportamiento delictivo en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.

Asociado a un creciente desarrollo de las actividades náuticas en Cuba, existen otros aspectos a tener en cuenta, en este caso se hace referencia a las conductas antisociales y delictivas que surgen como consecuencia del desarrollo del turismo. La presente investigación va encaminada a valorar el comportamiento delictivo en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos, con el objetivo de Identificar y determinar las causas que propiciaron su origen.

La Marina Internacional Marlin de Cienfuegos en el periodo de investigación se ha visto afectada por hechos constitutivos de delitos, relacionados con sus propias características. Desde el punto de vista externo su ubicación geográfica dentro de la ciudad, permite el acceso vía terrestre y desde el mar, transitando personas de múltiples procedencias; ya sea como clientes, aficionados o simplemente visitantes comunes que accedan a los servicios del “Bar Espigón”. En el plano interno inciden las insuficientes medidas de seguridad y protección en la Marina y muelles de atraque para las embarcaciones, inexistencia de seguridad en el área de fondeo, inestabilidad de las fuerzas de vigilancia e insuficientes condiciones de trabajo para las Autoridades Marítimo Portuarias. Lo anterior evidencia la persistencia de causas que favorecen al origen y comisión de delitos vinculados a la actividad náutica y su habilitación como punto de frontera para el tráfico internacional.

En las áreas colindantes a la instalación, existen centros recreativos que atraen personas con conductas antisociales y delictivas en busca de contactos con turistas. En toda ésta área se agrupan personas a fin de realizar actividades ilícitas y/o delictivas como robo con fuerza, robo con violencia, hurtos de embarcaciones y sus accesorios. En el entorno existen viviendas, que se dedican a la renta, objetivos económicos de servicio y comerciales, y por lo regular hay gran cantidad de personas circulando. Existen focos delictivos por concentración y antecedentes de delitos como el hurto, desorden público, atentado, resistencia, desacato, tráfico de drogas y proxenetismo. El asentamiento poblacional más cercano se encuentra aproximadamente a 2 km, conocido como “Las Minas” y en el mismo existen focos

delictivos, que han tenido impacto en la marina registrándose antecedentes de robo, hurto, atentado, resistencia, desacato y lesiones.

En varias marinas MARLIN del país como Hemingway, Dársena Varadero, Cienfuegos, Trinidad, Cayo Guillermo, Puerto de Vita y Santiago de Cuba se registran hechos constitutivos de delitos. Para asociarse con el tema es necesario destacar los antecedentes delictivos verificados durante la investigación en el ámbito las Marinas Turísticas MARLIN. Como antecedentes se registran (93) hechos, caracterizados por la presencia de varias figuras delictivas con incidencia en el 53.85 % de las marinas del país. Los cuales se detallan a continuación:

Tráfico de personas (11), salida ilegal del país (6), tráfico ilegal de moneda nacional, divisas, metales y piedras Preciosas (1), narcotráfico (46), contrabando (9), hurtos (6) falsificación de documentos públicos (8), secuestro (1), cohecho (1), espionaje (1), propaganda enemiga (1), portación y tenencia ilegal de armas y explosivos (2). El denominador común en los antecedentes delictivos han sido las causas que han propiciado su origen y comisión.

La Marina Internacional Marlin de Cienfuegos se ha visto afectada por el 30.11% (28) de los hechos mencionados anteriormente, quedándose al descubierto la persistencia de causas que propician el origen y ocurrencia delitos como: tráfico de personas (1) salida ilegal del país (1), narcotráfico (9), contrabando (6), hurto (5), cohecho (1), espionaje (1), falsificación de documentos públicos (1), propaganda enemiga (1) (3.57 %), portación y tenencia ilegal de armas y explosivos (2).

Antecedentes delictivos en la Marina Internacional Marlin de Cienfuegos

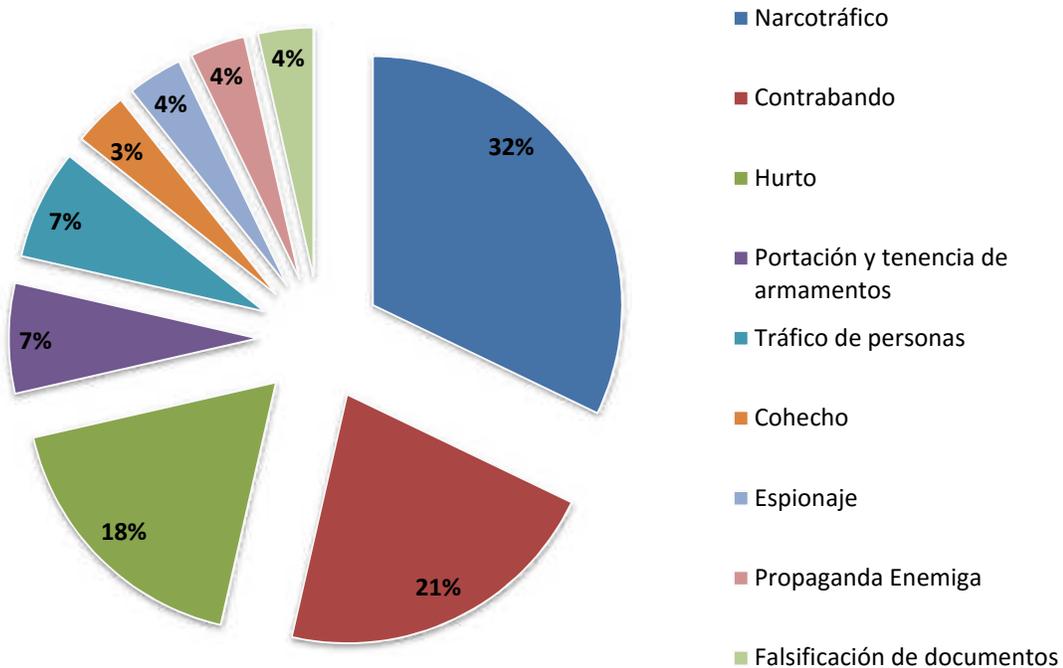


Figura Nº 3 Relación de los antecedentes delictivos en la Marina Internacional Marlin de Cienfuegos.

1.3 Análisis de las diferentes posiciones doctrinales del término causa.

El diccionario de la Real Academia española presenta varios significados del vocablo causa, y es interés del autor estudiarlo a propósito de la presente investigación. El primer concepto lo señala en los siguientes términos: “aquello que se considera como fundamento u origen de algo”, a la vez lo refiere como: “el motivo o razón para obrar”. De lo verificado anteriormente podemos reflexionar, que la definición se refiere a los factores que originan las causas de un hecho o una cosa; comprendiendo el factor principal que toma en consideración una persona, para realizar en forma definitiva alguna acción o manifestación de una conducta.

La causa puede entenderse asimismo como sinónimo de objeto, motivo o fin, puesto que al menos, en su sentido gramatical abarca: Objeto: Fin o intento al que se dirige o encamina una acción u operación. El vocablo fin se reconoce como: El objeto o motivo con que se ejecuta algo. Igualmente, en el vocablo motivo se identifica como:

Causa o razón que mueve, para algo. Sus significados nos conllevan a la misma esencia, entendida en dos momentos distintos.

En el primero, el objeto se destaca como un movimiento al cual se dirige una acción; incluyendo el motivo que se considera la razón por la que resulta la conducta y, en el segundo está el fin, ya que se considera obtener un determinado resultado con la misma conducta que se propone. En otra perspectiva, la filosofía reconoce cuatro tipos de causa; la causa eficiente: primer principio productivo del efecto, o la que hace o por quien se hace algo; la causa final: fin con que o por qué se hace algo; la causa formal: la que hace que algo sea formalmente lo que es y la causa impulsiva: razón o movimiento que inclinan a hacer algo. (Eduardo, 2002)

La causa significa origen, explicando el porqué de los fenómenos. Toda causa va unida a un efecto, que es su consecuencia, a la que antecede. Filosóficamente Platón y Aristóteles, hacen aparecer al efecto como consecuencia necesaria de la causa, ligado racionalmente a ella, para Aristóteles todo sujeto depende de una causa, posición a la que nos afiliamos.

Las causas intrínsecas son: la causa material, que es la materia que conforma la cosa, y la causa formal que es la que le otorga a la cosa una identidad, la hace ser lo que es. Las causas extrínsecas son: la causa eficiente, que es la que produce otra cosa; y la causa final, es la finalidad que se persigue.

En el movimiento renacentista la causa aparece en un sentido mecanicista o en algunos casos empirista. El iluminista David Hume confiaba solo en el conocimiento empírico, o sea, basado en la experiencia, y por lo tanto es ella la que nos indica que ciertos acontecimientos son los que siempre preceden a otros, de los que no sabemos si son su causa necesaria, sino solo su conjunción constante, pero no tenemos certeza si esto se producirá siempre, a lo largo del tiempo. Actualmente la noción de causa es sustituida por condicionamiento, como probabilidad de ocurrencia.

Cuando un acontecimiento sucede tras otro, la mayoría de la gente piensa que una conexión entre ambos acontecimientos hace que el segundo suceda al primero. David Hume desafió a esta creencia en su primer libro "tratado de la naturaleza

humana” y más tarde en su Investigación sobre “el entendimiento humano”. Se dio cuenta, que aunque percibimos que un elemento suceda al otro, no percibimos ninguna condición necesaria y suficiente entre los dos. Sólo podemos confiar en el conocimiento que adquirimos a través de nuestras percepciones. Hume declaró que nuestra idea de causalidad consiste en poco más que la esperanza de que ciertos acontecimientos se den tras otros que los preceden. “No tenemos otra noción de causa y efecto, excepto que ciertos objetos siempre han coincidido, y que en sus apariciones pasadas se han mostrado inseparables. No podemos penetrar en la razón de la conjunción. Sólo observamos la cosa en sí misma, y siempre se da que la constante conjunción de los objetos adquiere la unión en la imaginación”. (Hume, 1740).

En realidad, no podemos decir que un acontecimiento causó al otro. Todo lo que sabemos con seguridad es que un acontecimiento está correlacionado con el otro. Para describir esto, acuñó el término conjunción constante, que consiste en: cuando vemos cómo un acontecimiento siempre causa otro, lo que en realidad estamos viendo es que un acontecimiento ha estado siempre en conjunción constante con el otro (costumbre) y, en consecuencia, no tenemos ninguna razón, para creer que el primero causó al segundo, o que continuarán apareciendo siempre en conjunción constante en el futuro. La razón por la que presentamos este comportamiento no es que la causa-efecto sea el comportamiento de la naturaleza, sino los hábitos de la psicología humana (Popkin y Stroll, 1993).

Bertrand Russell, ha desechado la misma noción de causación planteando que es un tipo de superstición. Pero esto desafía al sentido común, creando el problema de la causación; ¿Qué justifica nuestra confianza en la existencia de una conexión causal y de qué clase de conexión podemos saber? un problema, para el que no se ha encontrado solución. Hume sostuvo que tanto nosotros como otros animales tenemos una tendencia instintiva a creer en la causación debido al desarrollo de hábitos de nuestro sistema nervioso, una creencia que no podemos eliminar, pero que no podemos probar mediante ningún argumento, deductivo o inductivo.

El concepto jurídico de causa. La doctrina francesa define a la causa de la siguiente manera: el fin abstracto e inmediato, rigurosamente idéntico en todos los actos jurídicos, pertenecientes a la misma categoría, que fatalmente persiguen el autor y los autores de un acto jurídico determinado. (Ibarra, 1997)

Según lo dispuesto por la jurisprudencia francesa, la causa se define como: el fin concreto de interés general o privado, que más allá de un acto jurídico determinado y por medio de este acto, tratan de alcanzar sus autores; este fin no se haya necesariamente ligado a la estructura técnica de un acto jurídico y es, por el contrario, susceptible de variar en los actos jurídicos pertenecientes a la misma categoría. Desde la perspectiva de la economía social se le define como la realización económica jurídica del negocio. O como el fin económico y social reconocido y protegido por el derecho. En su visión meramente social se dice que: “Es la función social que el negocio realiza, en vista de la cual el ordenamiento jurídico concede eficacia a la voluntad de la otra parte”. (Ramírez, 2002)

En el ámbito Jurídico. Se le llama causa a la apertura de un expediente judicial civil, penal, laboral o administrativo, que moviliza el aparato jurisdiccional, ya sea de oficio o a petición de parte hacia la búsqueda de una resolución o sentencia. (Ibarra, 1997)

Un título obtenido “Honoris causa”, significa por causa de honor, o sea, por alguna participación notable de esa persona en la comunidad a la que el diploma se refiere. Se entiende por causas a los fundamentos o el comienzo de una situación determinada. La causa es la primera instancia a partir de la cual se desarrollan eventos o situaciones específicas que son una consecuencia necesaria de aquella y que por lo tanto pueden ser completamente diferentes a las que resulten de la presencia de otras causas o de las mismas, pero en un contexto distinto. Una causa también puede ser comprendida como una doctrina sobre la cual se toma una ideología y a la cual se busca desarrollar, incentivar o proteger (por ejemplo, la causa del cuidado del medio ambiente). Finalmente, el término causa es a su vez utilizado en el ámbito judicial, para hacer referencia a los procesos que se inician ante determinados delitos o crímenes.

Si uno se limita a la noción de causa como la instancia responsable de la sucesión de eventos posteriores, se debe agregar que la misma implicará que los fenómenos que forman parte de nuestra realidad, siempre ocurren por una razón específica, independientemente de si tal razón es conocida o no. Es por esto que las situaciones, eventos, manifestaciones y fenómenos de nuestra realidad estarán interconectados y ligados entre sí de manera interactiva, no lográndose generar ninguno de ellos de manera independiente o sin razón aparente. Se conoce como causa al fundamento, motivo, origen y principio de algo, además de ser una razón, para obrar. Generalmente, cada acción del hombre se deriva de alguna influencia que lo impulsa actuar. (Ibarra, 1997)

La palabra causa se observa en todas las ciencias, y en la vida diaria del ser humano con el fin de buscar el origen o el principio de algo, como es el caso de la psicología, la medicina, la sociología y la filosofía, entre otras. Por otro lado, la palabra causa posee en otros países un significado diferente a lo que se venía desarrollando. En este caso, en Chile y Perú se refiere a una comida ligera. En Perú, es un puré frío que se come como entrada, y por lo general es elaborado a base de papas con ají, amarillo y limón, acompañadas de lechuga y aceitunas. El término causa puede ser usado como sinónimo de fundamento, principio, raíz, procedencia, entre otros. Por su parte, lo contrario de causa es consecuencia, conclusión, efecto, derivación y por último, causa en inglés es: “*cause*”. (Eduardo, 2002)

Le corresponde a Aristóteles el mérito de haber descubierto los cuatro principales tipos de causas, las cuales explican el comienzo de un nuevo ser o la existencia de un ser casual. Dos de las cuatro causas, son extrínsecas al efecto, es decir, determinan la existencia de un nuevo ser “el efecto” desde fuera del mismo, sin constituir tal efecto con su propia entidad. Esta permanece fuera de la esencia del efecto.

La primera causa extrínseca es la causa final, llamada así, porque en la ejecución de la causa eficiente, es la última en lograrse, como efecto de la misma, pero en realidad como causa, es la que inicia el proceso causal al mover a la causa eficiente

a actuar. La causa eficiente es la segunda causa extrínseca, la que con su influencia o acción determina la existencia de un nuevo ser, “el efecto”.

La causa material es la primera causa intrínseca, que con su ser constituye el efecto, es el sujeto que recibe la determinación o forma de la causa eficiente, es decir, la causa formal que modifica o da forma a la materia, en un nuevo ser, que es el efecto.

La materia y la forma son las causas intrínsecas. (Ramírez, 2002)

Es interés del autor de la investigación realizar un análisis más minucioso sobre cada una de las causas mencionadas anteriormente y descubiertas por Aristóteles, comenzando por la causa material o materia, constituyendo la potencia o aspecto receptivo de una determinación. Esta materia puede ser pura potencia o pura receptibilidad sin determinación alguna, constituye la materia primera: a la cual Santo Tomás, redundando literalmente a Aristóteles, define como “lo que no es la esencia ni la cantidad, ni determinación alguna, con que se determina al ser”. Es una pura capacidad real pasiva de receptibilidad de una determinación. La causa formal o la forma, es el acto que determina y perfecciona a la materia o causa material.

Las causas material y formal son intrínsecas, porque constituyen el efecto en su propia entidad. La causa eficiente es extrínseca al efecto, y la produce con su acción una forma en la materia o sujeto. Otro tanto sucede con la causa final, llamamos causa final al bien que mueve a obrar a la causa eficiente. La causa final puede ser última, según que sea el bien supremo o término el que se ordena la causa eficiente. Puede ser también inmediata o intermedia, según que el bien sea buscado por sí mismo o mediante otro.

El fin es verdaderamente causa, pues es un principio que influye en la producción de un efecto, que realmente depende de él. El fin realiza la definición de causa propiamente tal. Sin embargo, la idea de la causa final es metafórica, pese a que es causa real del efecto. Así un bien, sin hacer él nada, es causa real, pues mueve realmente a la causa eficiente a alcanzarlo. Para que el fin sea causa, o sea, para que produzca un efecto real, se requiere el conocimiento. Sólo a través de él el fin puede mover, pero el conocimiento no es causa, no produce ningún efecto real; es

sólo la condición, para que el bien pueda actuar como causa final y mover a la causa eficiente para que actúe y produzca el efecto real.

1.3.1 Causas que originan el delito.

Las causas que originan el delito se perciben actualmente a un nivel cada vez más elevado en las nuevas relaciones sociales. La concepción Marxista-Leninista acerca de las causas del delito se asienta en el hecho de que el fenómeno dado no existe independientemente del mundo real en que viven, actúan y se desarrollan los hombres, sino un fenómeno totalmente condicionado. Vladimir I. Lenin en una conferencia acerca del Estado subrayó: "quien quiera analizar una cuestión desde el punto de vista científico, no puede obviar el nexo histórico que constituye su base. Hay que considerar cada cuestión desde el punto de vista de cómo ha surgido en la historia, que etapas principales ha pasado el fenómeno en su desarrollo e investigar a partir de estos, su evolución".(Marx, 1979)

Para confirmar lo antes expuesto, se significa que las causas del delito son un fenómeno social que surge por primera vez al organizarse el Estado, cuando los hombres establecen las normas cuya violación constituye lo que se llama delito; que abarca un conjunto de propiedades esenciales, tales como: peligrosidad social, carácter ilícito, culpabilidad y punibilidad. Por su parte, la delincuencia es un concepto colectivo, es decir, no constituye un fenómeno homogéneo; se caracteriza como un conjunto de distintos actos de la conducta criminal individual; tomando en consideración la unidad entre el delito y su autor, la delincuencia debe evaluarse como un conjunto no sólo de delitos, sino también de delincuentes. (Morrison, 2019)

Por eso se expresa que la delincuencia es un fenómeno de la sociedad, históricamente cambiante, que tiene carácter jurídico - penal, y se forma del conjunto de delincuentes y delitos cometidos en el Estado correspondiente en determinado período; especificando que no es una simple suma de delitos como un todo general, sino que refleja también los rasgos de los delitos aislados que se producen en la sociedad. Una vez que el delincuente alcanza la madurez es probable que

continuemos tratando comportamientos de desadaptación y que aumente su riesgo de ser procesado a través del sistema de justicia penal como delincuente adulto.

Rosa Campoalegre Septiem plantea, que las causas que originan el delito en Cuba no es un fenómeno aislado y estático, sino en constante desarrollo y sujeto a la concatenación universal, cabe alertar que no es una causa única de estas conductas, sino una confluencia en el tiempo de factores y condiciones que la propician y permiten su desarrollo con su insuficiente accionar, apreciándose la gran incidencia en el modo de vida familiar. A la reproducción social de las conductas, contribuyen también las relaciones antisociales, al residir en un foco delictivo o en barrios con algunas características de este tipo, el débil enfrentamiento y la propia actitud de rechazo del sujeto ante las influencias positivas. Finalmente sostiene la tesis que se trata de un complejo proceso con tres vertientes principales: se imponen así ante los nuevos escenarios internos y externos, nuevas tendencias que reclaman nuevas estrategias, para las cuales existe capacidad y disposición hacia el cambio. (Penela, 2000)

Las causas del delito y la delincuencia constituyen un fenómeno que se diferencia de sus componentes. Vale destacar la diferencia entre la delincuencia y el delito concreto, así como explicar el hecho de que los fenómenos tomados por separado poseen propiedades, pero si se les toma en conjunto pasan a ser distintas de sus componentes. Cada delito tomado por separado hubiera podido producirse y no producirse, hubiera podido ser o no ser, en otras palabras, puede considerarse como fenómeno casual, mientras que el conjunto de tales hechos no solo puede, sino que debe ocurrir en una etapa dada de desarrollo de la sociedad; se trata de que la delincuencia en conjunto, es un fenómeno lógico para las condiciones concretas de una sociedad concreta. Interpretar el delito como una unidad singular.

Cada delito tomado por separado existe en un "ejemplar" y tiene su propia caracterización. En cambio, la delincuencia es una magnitud compuesta de todos los acontecimientos individuales que en su masa forman el fenómeno. En la actualidad, partiendo del estudio y examen de diversos documentos oficiales, entre ellos los

Congresos de Naciones Unidas sobre la prevención de las causas del delito y tratamiento de delincuentes, aún persisten las causas que origina el delito, tales como: la desigualdad social, la discriminación racial y nacional, el bajo nivel de vida, el desempleo y el analfabetismo de importantes capas de la población, la discriminación por razón del sexo, bajos niveles de ingresos, problemas graves de la vivienda, la marginalidad, drogadicción, prostitución, etc.

Al analizar algunas de las causas, la marginalidad es un fenómeno en todas las sociedades que han precedido el modo de producción capitalista; en ellas han existido grupos de individuos relegados a planos inferiores dentro de la propia sociedad, ya sea por causa de su extracción social o por motivos económicos, que los llevan a formar parte de las cifras negras de la sociedad. El desarrollo económico alcanzado en las sociedades ha contribuido al aumento la magnitud de la marginalidad, visto a nuestro juicio, en dos aspectos que merecen un análisis: La estructura agraria se ha caracterizado por la inadecuada distribución de la tierra, concentrándose su propiedad en unas pocas manos, mientras la mayoría del campesinado está privado incluso de su tenencia, por lo que se ve forzado a vender eventualmente su fuerza de trabajo como único medio de subsistencia, el éxodo rural-urbano aumenta (inmigración).

Otra situación que contribuye a aumentar la marginalidad la entendemos de la siguiente forma: los países que han emprendido el camino de la industrialización, lo han hecho por lo general con tecnologías modernas, utilizadas en los países desarrollados, por lo que es posible obtener una alta productividad con un mínimo de fuerza de trabajo, una alta inversión inicial y una baja utilización de mano de obra, por lo que el desarrollo de la industria implica el desempleo de grandes masas de trabajadores que han quedado desplazadas por la tecnología moderna. El aspecto laboral está estrechamente vinculado con el económico, es imposible deslindarlos. La incapacidad para trabajar por falta de preparación trae consecuencias impredecibles en la vida de una familia; hay miseria donde no hay ingreso. El gravísimo problema de vivienda, los conglomerados habitacionales en zonas de

cuchitril sin salubres, mal olientes y promiscuos, son fuentes casi incondicionales de delincuencia; dejemos hasta aquí las principales causales de la criminalidad en las sociedades burguesas. Se puede dar por sentado, con posibilidad real objetiva y perspectiva optimista que, con la eliminación de la propiedad privada sobre los medios de producción podrá y será erradicada la delincuencia y que la humanidad puede ser salvada de esa plaga. (Penela, 2000)

Debemos destacar que nos encontramos en un período de tránsito del capitalismo al socialismo y bajo ese punto de vista ni siquiera se cuestionan las causas que producen la criminalidad, sino las razones por las cuales continúa existiendo ese fenómeno social que consiste en buscar nuevas causas de la delincuencia en las relaciones de producción socialistas y examinar a fondo las condiciones sociales que hacen resurgir las causas de la criminalidad. Para ello es evidente que hay que dominar la complicada dialéctica de lo "externo" y lo "interno", lo externo en todas las esferas de la vida (política, jurídica, económica y social), en lo interno, todo lo referido a las relaciones familiares, si se tiene en cuenta que la familia es la célula fundamental de la sociedad en el socialismo, y la primera en la formación de valores.

En Cuba las causas han actuado por diversas vías: por una parte, sus efectos provienen de los países capitalistas y en especial de los Estados Unidos, visto esto a través del bloqueo económico que nos ha impuesto durante la trayectoria revolucionaria por más de cinco décadas, sometiéndonos al subdesarrollo, prohibiéndonos adquirir recursos y otros productos de terceros países, lo cual limita al país en la adopción de las medidas eficaces que erradiquen el fenómeno de la delincuencia.

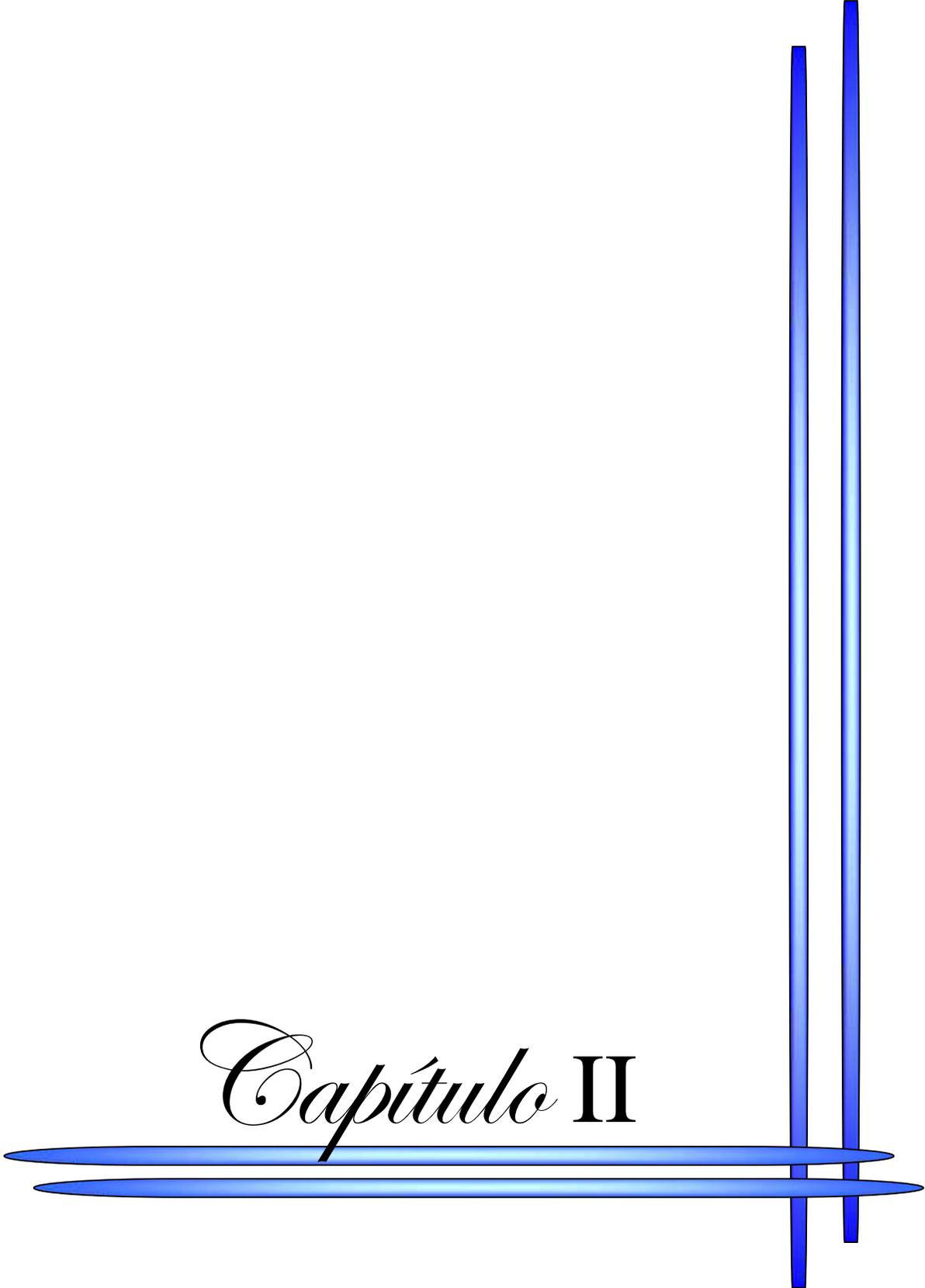
Resumiendo, podemos expresar, que las causas que originan el delito en Cuba actúan y son ajenas a la esencia del sistema socialista como la propia delincuencia. La Revolución hace desaparecer el hambre, el desempleo, lo que crea condiciones muy favorables para la lucha contra la delincuencia. Pero sería idealista pensar que ello opera como una fórmula milagrosa y que la actividad delictiva se extingue espontáneamente. En realidad, subsisten causas que durante largo tiempo actúan

sobre el individuo con su acción deformante. Subsisten problemas sociales de índole material que la Revolución no puede resolver en un día; pues permanecen por largo tiempo en la conciencia de los hombres concepciones e ideas que les atan a formas de conductas propias del pasado; existen ambientes familiares cuya influencia está en contradicción con los ideales y objetivos de la sociedad revolucionaria; subsiste la desigualdad social, lo que limita el acceso de la mayoría de los ciudadanos cubanos al disfrute de bienes y servicios que resultan necesarios y son adquiridos con la moneda libremente convertible; a raíz de la guerra económica desatada por los Estados Unidos, ha sido necesario que se introduzcan nuevos cambios en la economía del país y por ende se ha desarrollado la inversión extranjera, lo que ha traído consigo que aparezcan nuevas figuras delictivas por existir personas de diversas ideologías, por ejemplo, el resurgimiento del proxenetismo, la prostitución, el tráfico de personas e influencias, y otras tipologías; todos estos factores que operan dan origen a las causas generadoras de delitos.

Unidos a lo anterior existen otras causas que también inciden en el origen del delito, los cuales debemos mencionar como: la falta de vigilancia en objetivos económicos en horas de la noche, circunstancias de las que se aprovechan los comisores de delitos; no se efectúan guardias obreras en las entidades laborales o se hacen de forma inadecuada; no existen sistemas de alarmas en todas las entidades o presentan deficiencias en sus funcionamiento; se viola generalmente la frecuencia de depósito del efectivo recaudado al Banco Central de Cuba, lo que propicia sustracciones de considerable valor, fundamentalmente en los delitos de Robo con Fuerza y Malversación; limitada protección por parte de los ciudadanos de sus respectivos bienes que va en detrimento de su economía patrimonial; la inadecuada selección de los miembros del Cuerpo de Vigilancia y Protección, quienes en ocasiones se dejan sobornar por los elementos antisociales incurriendo en los delitos.

El turismo hoy día constituye una parte significativa para el desarrollo de la economía y el turismo náutico en específico en las últimas décadas se ha convertido en uno de

los más atractivos. Las Marinas constituyen uno de los principales renglones del turismo a nivel internacional y en el caso de Cuba este sector es uno de los que más ingresos le proporcionan al país. Pero también son objeto de la comisión de hechos delictivos que van en detrimento de la sociedad y de la imagen del territorio en general, haciéndose necesario no solo el enfrentamiento de los mismos, sino también la identificación eficaz de las causas que originan el delito en estos lugares, para poder combatirlos y reducir así la comisión de ellos.



Capítulo II

CAPÍTULO II. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN EN LA MARINA INTERNACIONAL MARLIN DE CIENFUEGOS.

La persistencia de las causas que favorecen al origen y comisión de hechos constitutivos de delitos¹ en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos se pone de manifiesto a través del análisis de los resultados. Mediante la aplicación de diferentes métodos de investigación y tomándose como referencia el periodo 2017 - 2019 se logró determinar las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.

2. Análisis de resultados.

2.1.1. Resultados de la observación científica.

La observación directa se aplicó en el periodo 2018 – 2019 a los componentes del sistema de seguridad y protección de las instalaciones y entorno de la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.

El autor realizó una preparación previa que consistió en el estudio de los materiales que conforman los procesos de trabajo de la entidad en materia de seguridad y protección y se logró aplicar en 5 ocasiones y persiguió dos objetivos:

1. Identificar las insuficiencias, factores y carencias de la Marina que se derivan en causas que originan el delito.
2. Determinar las principales causas que favorecen al origen y comisión de delitos en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.

Primera etapa: Preparación del servicio de guardia de seguridad y protección.

Las principales insuficiencias identificadas fueron:

- Se observó la escasa utilización de los documentos rectores que regulan la actividad de seguridad y protección en el 100% de las observaciones realizadas.

¹ Se considera delito toda acción u omisión socialmente peligrosa prohibida por la ley bajo conminación de una sanción penal. Tomado de la Ley 62 Código Penal de la república de Cuba, artículo 8. 1.

- Se observó que el sistema de seguridad y protección se encuentra organizado durante el día por 4 agentes de seguridad interna y en la noche se incrementa 1 en el área de los muelles, pues a criterio del autor es insuficiente para garantizar la seguridad de toda la instalación con una extensión territorial de 17100 m².
- No se realiza una preparación previa de los agentes de seguridad interna para el cumplimiento del servicio, lo cual ocurrió en el 90% de las ocasiones.
- Los libros de incidencias no se revisan en un 85% de las veces por los agentes y jefes de turnos, lo cual no garantiza una correcta entrega del servicio de guardia
- La entrega del servicio de guardia se realiza por los propios agentes de seguridad sin la supervisión de un superior que legalice dicha entrega, lo cual fue observado en el 95% de los casos.

Segunda Etapa: Ejecución y cumplimiento del servicio de seguridad y protección.

- El servicio de seguridad se realiza de manera formal, no se ejecuta una entrega objetiva de las posiciones por los agentes, por lo que no se puede determinar con veracidad sobre la ocurrencia de un hecho delictivo, esto se observó en el 90% de las ocasiones.
- En 4 de las observaciones realizadas, se comprobó que los agentes de seguridad abandonan la posición designada por diferentes motivos y en varias ocasiones (tomar agua, ir al baño, comer, conversan con los agentes de otras posiciones, frecuentan el “Bar Espigón” etc.), lo cual representa un 80%.
- En el 60% de las observaciones, se constató que los medios técnicos de comunicación no se usan por los agentes de seguridad debido a problemas técnicos y roturas.
- El sistema de identificación implementado para el control y registro de los datos personales de los clientes, visitantes y trabajadores que acceden a la instalación no se cumple en el 80% de las veces.
- Durante las 5 observaciones la entrada y salida del transporte autorizado, medios y mercancías, no se controló por el agente de seguridad de la entrada principal,

ni se realizan las anotaciones pertinentes en el libro de incidencias, lo que representa un 90%.

- Se observó en el 100% de las ocasiones el deficiente control del personal que accede al área de los muelles donde radica el punto de frontera, pues no se registran en los libros de incidencias los datos de éstas personas, constituyendo este particular un de las causas que propicia la comisión de hechos delictivos.

Tercera Etapa: Actividad de control al servicio de seguridad y protección.

- Se observó que el control es realizado por un funcionario y en el 100% de los casos se limita a chequear la presencia del agente en la posición designada.

En el análisis de los resultados de la Observación Científica se pudo comprobar las insuficiencias en el cumplimiento de las medidas de seguridad y protección establecidas por la entidad, las cuales se derivan en causas que originan el delito. Se cumplió con los objetivos propuestos, determinándose como las principales causas las siguientes:

- No se realiza una preparación previa de los agentes de seguridad interna para el cumplimiento del servicio.
- Los libros de incidencias no se revisan por los agentes y jefes de turnos, lo cual no garantiza una correcta entrega del servicio de guardia.
- Los agentes de seguridad abandonan las posiciones designadas por diferentes motivos y en varias ocasiones (tomar agua, ir al baño, a comer, conversan con los agentes de otras posiciones, frecuentan el “Bar Espigón” etc.).
- Incumplimiento de lo establecido para el registro y control de acceso de trabajadores visitantes y clientes que inciden en la Marina.
- No se cumple con el sistema de identificación establecido.
- La revisión de bultos, paquetes, jabas, etc., con el objetivo de detectar desvíos de productos de la instalación sin la debida autorización no se realiza.
- En el caso de los clientes, se permite el acceso por los agentes de seguridad y no se entrega la identificación de visitante, previa anotación de sus datos personales en el libro habilitado al efecto.

- No se controla y registra en el libro de incidencias el acceso al muelle y embarcaciones del personal debidamente autorizado.
- No se mantiene cerrada todo el tiempo la puerta de acceso al muelle.

2.1.2. Resultados de la revisión de documentos.

Para el desarrollo de la investigación se revisaron un total de 12 documentos, entre los que se encuentran: (1) plan de seguridad y protección, (2) estudios de riesgos, (5) informes de causas y condiciones, y (4) informes de inspecciones y controles, lográndose determinar las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos. En el análisis de los documentos se identifican un grupo de insuficiencias, que caracterizan al campo de acción y el desempeño de los agentes de seguridad interna en el cumplimiento del servicio de guardia.

A) Resultados del análisis del Plan de Seguridad y Protección.

Al analizar el Plan de Seguridad y Protección de la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos, se observa que existen identificadas algunas causas que originan diferentes tipicidades delictivas como: tenencia, consumo y tráfico de drogas, hurtos, contrabando, salida ilegal del país, proxenetismo y prostitución. Las cuales se tienen en consideración por su persistencia en los antecedentes y comportamiento delictivo de la entidad.

Se hace referencia a la presencia de viviendas dedicadas a la renta y variados objetivos económicos, comerciales y culturales que atraen gran cantidad de personas e inciden en la Marina. Se reconocen 7 vías de acceso al interior de la Marina, lo que se convierte una causa que origina delitos y aún no han quedado resueltas. No cuentan con medios propios, auxiliándose de medios alternativos como lámparas y el alumbrado público, esto muestra la deficiente iluminación en las instalaciones y entorno de la entidad. Se aprecia formalidad y un débil análisis sobre los antecedentes delictivos y las causas que dieron origen a su ocurrencia, evidenciando una baja percepción del riesgo.

Las medidas de control y registro de los clientes, visitantes, trabajadores y vehículos que acceden a las instalaciones se encuentran señalados para cada posición de

seguridad, las cuales no son cumplidas correctamente. Se permite el libre acceso de clientes hacia el “Bar Espigón” ubicado a menos de 10 metros de la frontera, al cual acceden los visitantes y clientes por una entrada sin control por los agentes de seguridad donde se ofertan servicios gastronómicos y bebidas alcohólicas.

Se registra el incumplimiento de las medidas de control y registro de los trabajadores y clientes que acceden los muelles, donde solamente tendrá acceso el personal previamente autorizado (Jefe de Flota, Patronos, Marineros, Mecánicos y Consejo de Dirección) y los clientes que hacen vida a bordo, previo control de Capitanía de Puerto. El almacén y oficina de abastecimiento ubicados en la parte lateral derecha de la entrada de la instalación, no posee sistema de alarma contra intruso y el agente de seguridad interna no posee visibilidad hacia esa área.

Entre el “Club Cienfuegos” y la Marina no existe cercado perimetral, pues permite el acceso de los yatistas al restaurante y cafetería, además del acceso de trabajadores de la base chárter “*Blue Sail*” a la Marina. El Grupo de Seguridad Interna en los momentos actuales no cuenta con equipos de comunicación portátiles, dada la rotura de los existentes, pendiente a reponer por la casa matriz.

B) Resultados del análisis de los Estudios de Riesgos.

Fueron revisados 2 estudios de riesgos realizados a la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos en el periodo 2017 – 2018. Como resultado del análisis del Estudio de Riesgo realizado en octubre de 2017(**Anexo 02**) se pudo constatar que existen riesgos² y vulnerabilidades³ que se derivan en causas que originan el delito, las cuales se desglosan a continuación:

- Inexistencia de los medios técnicos para garantizar el efectivo control del personal que accede a la instalación.
- En el lugar no existen equipos caninos, los disponibles se encuentran distantes en la zona 2 del puerto.

² Posibilidad de que algo suceda o proximidad de un daño. Tomado de Diccionario Real Academia Española.

³ Es la cualidad de vulnerable, que su vez puede ser herido o recibir una lesión física o moral. Tomado de Diccionario Real Academia Española.

- Posibilidad de acceso a la Marina sin control, por la izquierda colinda con la Playa del “Círculo Juvenil” de libre acceso a todos los bañistas con una pequeña cerca, a la derecha existe una cerca perimetral con el “Club Cienfuegos” con un acceso sin control del agente de seguridad y al frente una puerta de libre acceso al “Bar Espigón” ubicado a menos de 10 metros de la puerta de acceso a los atraques.
- No está delimitado con barreras el acceso desde el “Bar Espigón” a las oficinas y demás áreas de la Marina, que impida el acceso de personas ajenas a la instalación.
- En temporada alta la cantidad de embarcaciones fondeadas por limitaciones con los atraques se incrementa, siendo frecuente la salida de los límites para el fondeadero hacia las cercanías con el “Hotel Jagua” y hacia el “Club Caribe”, no hay delimitación para esta área.
- No existe información adelantada de las embarcaciones que arriban del extranjero y se limita la información de las que llegan de puerto cubano, para estas últimas no está establecido por Instrucción el traslado de informaciones y es escaso el aviso oportuno de procedencia.
- Los agentes de seguridad interna presentan fisuras en su preparación.
- Acceso constante de trabajadores de la Marina al muelle (servicios de limpieza, agua, electricidad, abastecimiento de combustibles y otros), no obstante, está regulado el nivel de acceso por horarios y funciones de trabajo), los agentes de seguridad no revisan los bultos que ellos portan.

De la revisión al Estudio de Riesgo con fecha de actualización febrero de 2018 **(Anexo 03)** se evidencia como resultado la existencia de causas que originan el delito en la Marina, demostrando su persistencia y la baja gestión de la administración por mitigarlas, las cuales se muestran a continuación:

- Posibilidad de acceso a la Marina por tierra y mar, a la izquierda colinda con la Playa del “Círculo Juvenil” de libre acceso a todos los bañistas y con total

visibilidad a toda la Marina y a la derecha existe una cerca perimetral con el “Club Cienfuegos” con un acceso sin control.

- En el “Club Cienfuegos” basifican las embarcaciones de las compañías de chárter “*Blue Sails*” donde sin control embarcan y desembarcan pasajeros que arriban al país vía aérea.
- Al “Bar Espigón” ubicado dentro de la Marina accede todo el personal de la calle, no está delimitado el acceso desde este lugar a las oficinas y demás áreas de la Marina. La cercanía de este bar a los atraques, no obstante, a la delimitación por una cerca con señalización de prohibición del paso y la no permanencia en ocasiones del agente de seguridad designado, constituye una causa para la entrada de personal ajeno a la Instalación.
- Los Agentes de Seguridad Interna presentan fisuras en su preparación.
- Acceso de trabajadores de la Marina al muelle (servicios de limpieza, agua, electricidad y abastecimiento de combustibles).
- No existe información adelantada de las embarcaciones que arriban del extranjero y se limita la información de las que llegan de puerto cubano por razones subjetivas y objetivas.
- No son sistemáticos los entrenamientos de la técnica canina en condiciones reales de trabajo por problemas con el transporte, lo que ha limitado el trabajo de la especialidad en las embarcaciones menores.
- No se garantiza estabilidad de las fuerzas que actúan en el lugar lo que provoca insuficiencias en la preparación, más del 50% de los agentes de seguridad designados llevan poco tiempo en la entidad.

C) Resultados del análisis de los Informes de Causas y Condiciones.

Fueron revisados 5 Informes de causas y condiciones del periodo 2017 – 2018. **(Anexos 04 al 08)** El análisis del Informe de Causas y Condiciones elaborado con fecha 16 de enero de 2017 se pudo comprobar la existencia de causas que favorecen al origen y comisión de delitos como son las siguientes:

- Cumplimiento parcial en la realización de los recorridos en cuanto a frecuencia y tiempo por las áreas de responsabilidad.
- Ausencias eventuales de agentes de seguridad y protección de forma justificada o injustificada sin previo aviso a la parte correspondiente, que afecta la composición del servicio de guardia o tardanza en su completamiento.
- Desvío de la atención del servicio de guardia hacia otras actividades ajenas, que provocan desatención sobre los medios y recursos a proteger.
- Falta de iluminación en el área del parqueo y punto náutico.
- La posición No.4, posee área complicada por la concentración de embarcaciones y extensión para un solo agentes de seguridad, siendo una de las causas fundamentales para la materialización de delitos en esta zona.
- Acceso libre de personal ajeno al área del “Bar Espigón”, no contando este con barrera física, que pueda contener el acercamiento a áreas del muelle.
- Inestabilidad del alumbrado público en el exterior de la instalación.
- No hay sistematicidad en el recorrido por parte de Capitanía de Puerto con el medio asignado en áreas de la Marina, con un efecto preventivo al acercamiento de intrusos.
- No hay sistematicidad en los recorridos de la patrulla de policía a la playa pública en horario nocturno.

Del estudio del Informe de Causas y Condiciones confeccionado el 22 de mayo de 2017 se consiguió evidenciar la persistencia de causas que originan delitos como:

- Vulnerabilidad en la zona de muelles, producto al área de acceso libre al “Bar Espigón”, por lo que se debe realizar evaluación inmediata del sistema y presentar a la sección de protección, variante de soluciones del diseño de las posiciones que garanticen la protección de la instalación.
- Área de penumbra en parqueo y punto náutico.

- Área extensa de espejo de agua con visibilidad disminuida, lo cual no permite detectar el acercamiento de intrusos por esta vía.

Como resultados del estudio y revisión del Informe de Causas y Condiciones con fecha de elaboración 19 de noviembre de 2017 se logró constatar la permanencia de las causas que originan el delito:

- No se cumplimenta el rigor del servicio de guardia de acuerdo al cumplimiento de las funciones preestablecidas por cada posición.
- Insuficiencia y falta de profesionalidad en la entrega y recepción de los medios a proteger, en el momento de la entrada y salida de los turnos.
- Cumplimiento parcial en la realización de los recorridos en cuanto a frecuencia y tiempo por las áreas de responsabilidad.
- Ausencias eventuales de agentes de seguridad interna de forma justificada o injustificada sin previo aviso a la parte correspondiente, que afecta la composición del servicio de guardia o tardanza en su completamiento.
- Desvío de la atención del servicio de guardia a otras actividades ajenas, que provocan desatención sobre los medios y recursos a proteger.
- Deficiencias y falta de cronología en el llenado de la documentación que testifican las principales incidencias del turno de guardia.
- Falta de iluminación en el área del parqueo y punto náutico.
- Inexistencia de medios de iluminación portátil y alternativa de apoyo al servicio de guardia.
- Área extensa de espejo de agua con visibilidad disminuida, lo cual no permite detectar el acercamiento de intrusos por esta vía.
- La posición No.4, posee área complicada por la concentración de embarcaciones y extensión para un solo ASP.
- Inestabilidad del alumbrado público en el exterior de la instalación.

- No hay sistematicidad en el recorrido por parte de Capitanía de Puerto con el medio asignado.

En el análisis del Informe de Causas y Condiciones de fecha 22 de febrero de 2018, se pudo patentizar como resultado la reiterada persistencia y coincidencia de las causas que originan el delito como:

- El cercado perimetral del inmueble no posee la altura requerida, ni puerta a la entrada para los trabajadores y vehículos, sin medios de retardo (candados).
- Cercado perimetral del área de muelles es deficiente al poseer la vulnerabilidad de fácil acceso de personas ajenas a la instalación.
- En sentido general la protección con agentes de seguridad y protección en el objetivo es insuficiente, teniendo en cuenta la distancia entre el muelle y el inmueble del Centro de Buceo, por lo que es necesaria una nueva posición.
- Vulnerabilidad en la zona de muelles, producto al área de acceso libre al “Bar Espigón”, por lo que se debe realizar evaluación inmediata del sistema y presentar a la sección de protección, variante de soluciones del diseño de las posiciones que garanticen la protección de la instalación.
- Área de penumbra en parqueo y punto náutico.
- Área extensa de espejo de agua con visibilidad disminuida, lo cual no permite detectar acercamiento de intrusos por esta vía.
- Acceso libre de personal ajeno al área del “Bar Espigón”, no contando este con barrera física, que pueda contener el acercamiento a áreas del muelle.

Los resultados del estudio del Informe de Causas y Condiciones de fecha 12 de agosto de 2018, se pudo apreciar la persistencia de las causas que originan el delito en la Marina:

- Los equipos de comunicación de los agentes de seguridad y protección presentan obsolescencia tecnológica y dificultad en sus baterías las cuales tienen vida útil limitada.

- Vulnerabilidad en la zona de muelles, producto al área de acceso libre al “Bar Espigón”, no contando este con barrera física, que pueda contener el acercamiento a áreas del muelle.
- Área de penumbra en parqueo y punto náutico.
- Área extensa de espejo de agua con visibilidad disminuida, lo cual no permite detectar acercamiento de intrusos por esta vía.
- La posición No. 4, posee área complicada por la concentración de embarcaciones y extensión del recorrido que abarca la compañía “*Blue Sail*” para un solo agente de seguridad.
- La posición No. 2 se encuentra al lado de un área de playa donde tiene el acercamiento al muelle de intrusos u otros adversarios.
- Inestabilidad del alumbrado público en el exterior de la instalación.
- No hay sistematicidad en el recorrido por parte de Capitanía con el medio asignado.
- No hay sistematicidad en los recorridos de la patrulla de la policía a la playa pública en horario nocturno.

Como resultado de la revisión de los Informes de Causas y Condiciones realizados a la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos, durante la investigación se pudo establecer el nivel de coincidencia, de las principales causas que favorecen el origen y comisión de delitos, (**Anexo 17**) las cuales se desglosan a continuación:

- El cumplimiento parcial en la realización de los recorridos de los agentes en cuanto a frecuencia y tiempo por las áreas de responsabilidad se determina en un 40%.
- Las ausencias eventuales de los agentes de seguridad interna se determinan en un 40%, lo cual afecta la composición del servicio de guardia y su tardanza en su completamiento.

- El Desvío de la atención por los agentes hacia otras actividades ajenas a sus funciones se determina en un 60% lo que provoca desatención sobre los medios y recursos a proteger.
- La deficiente iluminación en la instalación, muelles y área de fondeo se determina en un 100%.
- La posición 04, posee un área compleja por la concentración de embarcaciones y extensión para un solo agentes de seguridad interna, esto se determina en el 60% de los informes revisados.
- El 100% de los informes revisados coinciden en que el libre acceso de clientes al área del “Bar Espigón”, constituye una causa que origina delito al no contar con barreras físicas, que puedan contener el acceso a las áreas del muelle y la frontera.
- El deficiente alistamiento de los equipos de comunicaciones para los agentes de seguridad y protección de determina en un 100%.
- El abandono del servicio e incumplimiento de los deberes de los agentes de forma reiterada aparece en el 60% de los casos.
- La falta de control por los agentes de seguridad en el punto de acceso al área restringida de los muelles es determinante n un 100%, pues propicia la violación del régimen de acceso.
- La existencia de una playa pública a escasos metros de los atraques sin que existan barreras físicas que impidan el acceso de los bañistas a las embarcaciones se identifica en un 60%.
- La falta de exigencia y rigor del servicio de guardia de acuerdo al cumplimiento de las funciones preestablecidas por cada posición se determina en un 40%.
- Las insuficiencias y falta de profesionalidad en la entrega y recepción de los medios a proteger, en el momento de la entrada y salida de los turnos de guardia, aparece en el 40% de los informes revisados.

- Aun no se cuenta con sistemas de detección de incendio (SADI), contra intrusos (SACI) y de video protección (CCTV), para el cual se aprobó el proyecto desde el año 2016, pues coincide que en el 40% de los casos se considera como una causa que origina el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.

D) Resultado del análisis de los Informes de Inspecciones y Controles.

Durante la investigación se revisaron 4 informes de inspecciones y controles realizados a la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos en el periodo 2017 – 2018. **(Anexos del 09 al 12)**. En la revisión del Informe de Inspección con fecha 23 de enero de 2017 se constataron como causas que originan el delito las siguientes:

- Existen secciones del cercado perimetral que presentan aberturas, no constituyendo barrera física de contención o retardo para el adversario.
- No se implementa adecuadamente el sistema de identificación de personas, en lo relacionado a los niveles de acceso por áreas.
- El muelle Norte de la instalación el cual está identificado como punto vital cuenta con afectaciones constructivas en la losa de cubierta de los mismos, que ponen en riesgo la seguridad de las personas.
- Existen agentes de seguridad interna que no cuentan con el uniforme establecido para la prestación de servicio de seguridad y protección.
- Las posiciones 02, 03, 04, y 05 no cuentan con garitas para la prestación del servicio por los agentes de seguridad interna.
- La iluminación en función de la protección en áreas de los muelles Norte, Sur y muelle flotante (puntos vitales) es insuficiente.
- La instalación cuenta con 5 medios de comunicación portátiles en función de la seguridad y protección, los cuales se encuentran fuera de servicio por desperfectos técnicos.
- El local donde se encuentra ubicado el nodo de computación (punto vital) de la instalación no cuenta con medios físicos de contención o retardo (rejas) en puerta y ventana.

- Existen dos cámaras de frío, (puntos vitales), las cuales no cuentan con medios de contención o retardo, así como la iluminación en función de la protección de este punto.
- Faltan por cubrir 3 cargos de agentes de un total de 26 aprobados en el dictamen para la conformación del Grupo de Seguridad Interna.

Como resultado del análisis del informe de la visita de trabajo a la Marina con fecha 29 de marzo de 2017 se relacionan aspectos negativos que constituyen causas que originan el delito en la entidad como:

- Vulnerabilidad en el acceso al muelle Sur, por personas ajenas a la instalación, no garantizando plenamente el agente designado para ésta posición, ya que prioriza el área de muelle, con distancia aproximada de 30 metros.
- Sobre el control de acceso y circulación interna, no hay identificación en el personal que labora en la instalación, así como de los clientes que llegan a frontera.
- No hay comunicación entre las posiciones de agentes, así mismo hay incomunicación de la posición N. 5 de agente situada en el muelle Faro Luna, con relación a la Marina, no apreciándose solución de éste reiterado señalamiento.
- Falta sistematización en la comprobación del ambiente socio familiar de los agentes, sugiriéndose la realización de acciones que permitan establecer el conocimiento sobre la confiabilidad en éstos cargos.
- No hay dominio adecuado del cumplimiento de las funciones designadas para cada posición, apreciándose gestiones ajenas a la seguridad y protección en la posición correspondiente al control de acceso en la Marina.
- Existe el procedimiento para el funcionamiento de los Grupos de Seguridad Interna, comprobándose desconocimiento de su contenido.
- No consta firma del Código de ética por los agentes.
- Inexistencia de SACI, CCTV, Sistema de detección de incendio, así como es nula la protección contra descargas eléctricas.

Del análisis del informe de la inspección realizada el 16 de junio de 2017, se derivan varios elementos que son considerados como algunas de las causas fundamentales que originan el delito en la Marina, como son:

- Existen puntos vitales y áreas reservadas que carecen de niveles de acceso y sellaje.
- No se tiene implementado el sistema de identificación personal (credencial) para el control de acceso y la circulación interna.
- Existen varios medios de climatización ubicados en el exterior de los locales desprovistos de medios físicos de retardo (rejas).
- La iluminación de seguridad presenta deficiencias en varios sectores del objetivo, Ejemplo: muelle Sur 1, muelle Norte 4, cuestión que pone en riesgo el subsistema de detección.
- El cercado del lateral Oeste en su parte superior le falta contra fuga, cuestión que debilita el sub sistema de retardo.
- Se pudo comprobar que en el muelle de la compañía “*Dream Yacht*” se encuentra una embarcación la cual tiene desprotegido un motor fuera de borda en su bote auxiliar.

El resultado del análisis del Informe de la Inspección efectuada el día 14 de junio de 2018 al sistema de seguridad y protección de la Marina se comprobó la persistencia de causas que favorecen al origen y comisión de delitos en la entidad como:

- La iluminación en función de la protección es deficiente.
- Existen secciones del cercado perimetral que presentan aberturas, no constituyendo barrera física de contención o retardo para el adversario.
- No se cumple con el sistema de sellaje implementado en puntos vitales, y áreas reservadas.
- Las puertas de los almacenes se encuentran sin fijación al suelo o en la parte superior, lo cual facilita que estas sean manipuladas con facilidad.

- Existen aires acondicionados que no cuentan con medios físicos de retardo, ni con un fijación a la pared, aspecto que puede facilitar la sustracción de los mismos.
- No se implementa adecuadamente el sistema de identificación de personas, en lo relacionado a los niveles de acceso por áreas.

Como resultado de la revisión a los 4 informes de inspecciones y controles efectuados a la Marina internacional MARLIN de Cienfuegos se logró establecer varias coincidencias a través de la comparación de los documentos estudiados (**Anexo 17**) identificando así algunas de las principales causas que originan el delito, las cuales se muestran a continuación:

- La inexistencia de medios técnicos especiales que faciliten un chequeo eficiente del personal que incide en las marinas, (Sistema de CCTV, Video vigilancia), se determina en el 25% de los documentos revisados.
- La instalación cuenta con 5 medios de comunicación portátiles en función de la seguridad y protección, los cuales se encuentran fuera de servicio por desperfectos técnicos. Lo anterior es legalizado en el 50% de los informes.
- En el 100% de los casos se evidencia que existe el acceso a la Marina sin control del agente de seguridad, por la izquierda la playa del “Círculo Juvenil” y a la derecha el “Club Cienfuegos” y al frente una puerta de libre acceso al “Bar Espigón” ubicado a menos de 10 metros de la puerta de acceso a los muelles y área habilitada para el tráfico internacional.
- Las deficiencias en el cumplimiento de las funciones designadas a los agentes de seguridad interna para cada posición, son coinciden en un 25%.
- Las vulnerabilidades en el sistema de frontera habilitado al tráfico internacional, son determinadas en el 25% de los documentos revisados.
- El hecho de que no se implementa adecuadamente el sistema de identificación de personas, en lo relacionado a los niveles de acceso por áreas coincide en un 100%.
- En el 75% de las inspecciones y controles que se realizan a la Marina es reiterado el aspecto relacionado con la deficiente iluminación en función de la seguridad y protección.

- Aún son insuficientes las acciones encaminadas por la administración, para la reducción y prevención de las causas que originan el delito.

2.2 Resultados de la encuesta.

Fueron encuestados 15 Agentes de Seguridad Interna, lo que representa el 68.18% de su población (22) en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos durante el mes de abril de 2019 con el objetivo de obtener información sobre las causas que originan el delito y determinar las principales. **(Anexo 13).**

El 100% de los encuestados refieren que si conocen las medidas contenidas en el Plan de Seguridad y Protección y los planes de prevención vigentes en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos. De los 15 encuestados el 13.33% (2) respondieron que siempre consultan estos documentos rectores y el 86.67% (13) cuenta que los consultan en algunas ocasiones. De los 15 agentes de seguridad encuestados el 86.67% (13) consideración que el sistema de seguridad y protección implementado actualmente en la Marina es bueno y el 13.33% (2) lo consideran regular. Lo anterior demuestra la formalidad y la subjetividad con que se evaluó la pregunta, quedando demostrado todo lo contrario en los métodos de investigación aplicados con anterioridad. Se evidencia que la falta de percepción del riesgo existente sobre las causas que originan el delito en el grupo de seguridad interna de la entidad, es uno de los factores principales a combatir, pues éste es el grupo en el que mayor sensibilidad se debe mostrar con relación al problema de investigación planteado.

Con relación al conocimiento que poseen los encuestados sobre las causas que originan el delito, el 73.33% (11) las definieron como: las circunstancias o condiciones existentes en la entidad que traen consigo la comisión de un hecho delictivo. El 26.67% (4) de los encuestados expresaron argumentos que no aportaron al objetivo de la investigación. En cuanto a las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos (6) de los encuestados consideran que el acceso de clientes, visitantes y trabajadores a la Marina por diferentes lugares no tiene control, lo que representa el 40% de la muestra, (4) planten el acceso de bañistas hacia los muelles y embarcaciones del área habilitada

para el tráfico internacional lo que representa el 26.67%. Se considera por el 46.67% (7) de los encuestados como causa que origina el delito en la Marina, el libre acceso de visitantes y clientes hacia el “Bar Espigón”, el cual se encuentra muy cerca del acceso a la frontera. Siete de los encuestados creen que existe falta de percepción del riesgo sobre las causas que originan el delito y un deficiente control del área de fondeo, lo que representa el 46.67% de la muestra. De los agentes de seguridad interna encuestados (8) 53.34% manifiestan que las indisciplinas y negligencias que se cometen constituyen causas que originan el delito en la entidad, además del frecuente cambio de agentes de seguridad interna al no lograrse una estabilidad de estas fuerzas que impacta negativamente en su preparación.

El 80% (12) de los encuestados posee conocimiento sobre los antecedentes delictivos ocurridos en la Marina, haciendo referencia a hechos delictivos de hurto sucedidos fundamentalmente en el área de fondeo y los muelles donde radican las embarcaciones y el área habilitada para el tráfico internacional. Las causas que dieron origen a estos antecedentes fueron consideradas de la siguiente forma: De los encuestados (6) consideran como causas que dieron origen a los antecedentes delictivos, las indisciplinas y negligencias cometidas durante el servicio de guardia, lo que representa el 40% de la muestra seleccionada, el 33.33% (5) manifiesta la insuficiente vigilancia en el área de fondeo, provocada por la deficiente iluminación. Se plantea por (4) encuestados que existe falta de percepción del riesgo lo que representa el 26.67%. El acceso de clientes, visitantes y trabajadores hacia el área de los muelles sin cumplir con el control establecido y el acceso de bañistas en la zona de los muelles y área de fondeo es considerado por (9) de los encuestados, lo que representa el 60% de la muestra y el 20% (3), no emiten criterios con relación al tema investigado.

El desarrollo de la actividad de seguridad y protección en la entidad es evaluado por (13) encuestados de regular, lo que representa el 86.67% de la muestra y el 13.33% (2) lo evaluó de bueno. Sobre las insuficiencias actuales que se derivan en causas que originan delitos en la Marina el 60% (9) de los encuestados coincide en la deficiente iluminación en la instalación y las áreas de muelles y fondeo, (8) de los

encuestados manifiestan que no se controla el personal que accede por diferentes vías a la Marina, lo que representa el 53.33% de la muestra. El 40% (6) de los encuestados considera como causas que originan el delito la inestabilidad de las fuerzas de vigilancia y la insuficiente preparación del grupo de seguridad interna.

Las indisciplinas y negligencias cometidas por agentes, trabajadores y clientes al incumplir las medidas establecidas son manifestadas por (6) de los encuestados para un 40% de la muestra y el 20% (3) de los encuestados refiere que existe subjetividad y falta de percepción del riesgo dentro de las fuerzas de vigilancia. El 46.67% (7) de los encuestados coincide en la deficiente vigilancia en el área de fondeo, el 33.33% (5) de los encuestados, consideran como causas que originan el delito el acceso de bañistas al área de los muelles y fondeo de las embarcaciones y el 6.67% (1) de los encuestados plantea que existen áreas con recursos que no se contemplan dentro de las misiones de las posiciones (Talleres y Almacenes de los *Kayak*).

Referente al conocimiento y cumplimiento a cabalidad de las funciones específicas de los agentes de seguridad interna durante la prestación del servicio de guardia, el 100% (15) de los encuestados responden que cumplen con ello. Lo anterior entra en contradicción con lo respondido anteriormente, pues se reconocen como causas las indisciplinas y negligencias durante el servicio, se aprecia por el autor el formalismo de los encuestados al responder la pregunta de la encuesta. Las causas más frecuentes por las que no se cumplen todas las medidas que se reflejan en los planes establecidos en la Marina para la seguridad y protección de la entidad son expuestas por los encuestados de la siguiente forma: el 6.67% (1) de los encuestados considera que todas se cumplen, (6) plantean que existe descontrol de las personas y vehículos que acceden a la Marina y la deficiente entrega de los servicios de guardia lo que representa el 40% de la muestra. La falta de iluminación es considerada como causa que origina el delito en la Marina por el 46.67% (7) de los encuestados, el 6.67% de la muestra (1) plantea que existen activos fijos sin seguridad en el área del “Bar Espigón” y (4) de los encuestados coinciden en que existen indisciplinas y negligencias durante el cumplimiento del servicio de guardia lo

que representa un 26.67% de la muestra seleccionada y el 26.67% (4) de los encuestados no responde la pregunta.

Los encuestados expusieron sugerencias para perfeccionar el sistema de seguridad y protección de la Marina, en aras de mitigar las causas que originan delitos en la instalación como: mejorar la iluminación de la instalación, los muelles y área de fondeo; exigir el cumplimiento estricto de las medidas y misiones establecidas; trabajar en la preparación de los agentes de seguridad interna para un mejor desempeño de sus funciones; fortalecer los controles al servicio de guardia; lograr mayor estabilidad en las fuerzas de vigilancia. Proponen actualizar las misiones de las posiciones, mejorar las condiciones de trabajo para los agentes; coordinar con Capitanía de Puerto para que las autoridades navales de Guardafronteras, realicen recorridos marítimos más sistemáticos por el área de fondeo, preparar a los agentes de seguridad interna para realizar controles por el área de fondeo y valorizar más el trabajo realizado por el grupo de seguridad interna.

Referente a la pregunta opcional donde permite agregar elementos que resulten de interés para el desarrollo de la investigación, el 80% (12) de los agentes encuestados no desearon aportar algún otro elemento a la investigación. Sin embargo, 3 agregaron la necesidad de delimitar el área de la playa con relación a los muelles y área de fondeo, trabajar en el cumplimiento de lo establecido y preparar mejor a los agentes de seguridad interna con relación al tema objeto de la investigación, lo que representa el 20% de la muestra.

2.3 Resultados de las entrevistas.

La entrevista se aplicó a (9) trabajadores, lo que representa el 27.28% de la población (**Anexo 14**). Fueron entrevistados el 71.43% (5) de los directivos y el 100% (4) de los funcionarios, con el objetivo de obtener información sobre las causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos, logrando los siguientes resultados:

Referente a la evaluación del sistema de seguridad y protección implementado para evitar la ocurrencia de delitos en la Marina el 100% (9) de los entrevistados coinciden

en que es bueno y emiten esa evaluación porque proviene de cuando SEPSA les prestaba el servicio de seguridad. Manifiestan que el factor humano es quien ha incidido en sus vulnerabilidades e insuficiencias, las cuales se derivan en causas que originan hechos delictivos en la entidad. El desempeño de los agentes de seguridad interna en el cumplimiento de sus funciones durante la prestación del servicio el 33.33% (3) de los entrevistados lo evalúan de bueno, y el 66.67% (6) lo evalúa de regular.

El 100% de los entrevistados coinciden en que existen insuficiencias que se derivan en causas que originan el delito y están vinculadas al débil desarrollo tecnológico en función de la seguridad y protección y las irregularidades en el grupo de seguridad interna pues aún:

- Presentan dificultades con la iluminación de la instalación, los muelles y el área de fondeo.
- La disponibilidad de medios de comunicación no se ha logrado por roturas y desperfectos técnicos.
- La entidad no cuenta con los sistemas y medios técnicos especiales que faciliten un chequeo eficiente del personal que incide en la Marina (Sistema de CCTV, Video vigilancia).
- Persiste un actuar irresponsable y negligente de trabajadores y clientes que en ocasiones no cumplen con sus obligaciones y funciones como se establece en las normas y procedimientos establecidos.
- Existen insuficiencias de carácter organizativo y de preparación en el Grupo de Seguridad Interna.
- Deficiencias en el control de acceso a la instalación y la implementación del sistema de identificación y;
- La inestabilidad de las fuerzas de vigilancia.

En cuanto a los delitos de mayor incidencia, sucedidos en la Marina, el 100% de los entrevistados coinciden en la tenencia y consumo de drogas, el 77.78% (7) plantea

que es el hurto y un 44.45% (4) considera el contrabando. Las causas que originaron los delitos mencionados anteriormente fueron: las vulnerabilidades en el sistema de seguridad y protección de la Marina y en frontera; la falta de iluminación en las instalaciones y muelles; incumplimiento de las medidas y misiones asignadas para las posiciones que cubren los agentes de seguridad interna; descontrol del personal que accede a la Marina por diferentes vías terrestres y marítimas y falta de disponibilidad de medios técnicos especiales que faciliten el trabajo de seguridad y protección en la entidad.

Durante las entrevistas se dieron sugerencias para prevenir las causas del delito, como:

- La instalación del sistema de (CCTV-Video protección), para el cual se aprobó el proyecto y la inversión en el año 2016 y aún no se cuenta con ello.
- Trabajo sistemático de atención a las necesidades de los agentes de seguridad interna para lograr una mayor estabilidad de estas fuerzas.
- Mejorar las condiciones del alumbrado interno y externo de la instalación, los muelles y el área de fondeo.
- Trabajar en la preparación las fuerzas de seguridad.
- Ser más exigente con todo el personal que cumple funciones de seguridad y protección.
- Elevar la percepción del riesgo, dado a la importancia que se le atribuye al área internacional.

Los directivos y funcionarios entrevistados emitieron elementos que permiten enriquecer la investigación y el 100% (9) manifestó que luego de determinadas las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos se le haga llegar a la dirección de la Empresa de Marinas y Náutica S.A. el resultado de la investigación.

2.4 Resultados de la triangulación⁴ o entrecruzamiento de información.

Después del análisis de la aplicación de los instrumentos seleccionados, la Triangulación de Métodos ha permitido articular cualitativa y cuantitativamente, donde no sólo se tiene los resultados de la observación y su cuantificación, también se aprecia su significado y el sentido que le atribuyen los actores al objeto de la investigación. También ha facilitado la conciliación de métodos y técnicas cuantitativas, encuesta y revisión de documentos con los métodos y técnicas cualitativas como son las entrevistas y la observación. Lo que permitió contrastar datos frecuentes y coincidencias. A continuación, se muestra el conjunto de técnicas cualitativas y cuantitativas que se instrumentaron con el propósito de determinar las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.

Triangulación de Métodos

Datos.1 Observación Científica

1. No se realiza una preparación previa de los agentes de seguridad interna para el cumplimiento del servicio.
2. Los libros de incidencias no se revisan por los agentes y jefes de turnos, lo cual no garantiza una correcta entrega del servicio y sus acaecimientos.
3. Los agentes de seguridad abandonan las posiciones designadas por diferentes motivos y en varias ocasiones (tomar agua, ir al baño, a comer, conversan con los agentes de otras posiciones, frecuentan el “Bar Espigón” etc.).
4. Incumplimiento de lo establecido para el registro y control de acceso de trabajadores y clientes que inciden en la Marina.
5. No se cumple con el sistema de identificación establecido.
6. La revisión de bultos, paquetes, jabas, etc., con el objetivo de detectar desvíos de productos de la instalación sin la debida autorización no se realiza.

⁴ La clasificación elaborada por Norman K Danzen en 1970).

7. En el caso de los clientes, se permite el acceso por los agentes de seguridad y no se entrega la identificación de visitante, previa anotación de sus datos personales en el libro habilitado al efecto.
8. No se controla y registra en el libro de incidencias el acceso al muelle y embarcaciones del personal debidamente autorizado.
9. No se mantiene cerrada todo el tiempo la puerta de acceso al muelle.

Datos.2 Revisión de Documentos

1. Presencia de viviendas dedicadas a la renta y variados objetivos económicos, comerciales y culturales que atraen gran cantidad de personas que inciden en la Marina.
2. Existen varios accesos al interior de la Marina por tierra y desde el mar, pues se permite la entrada de clientes al “Bar Espigón” muy cerca de la frontera y de bañistas hacia los muelles, embarcaciones y área de fondeo sin que existan barreras físicas que lo impidan.
3. La deficiente iluminación en función de la seguridad y protección en áreas de la instalación, muelles y fondeo de embarcaciones.
4. El deficiente alistamiento de los equipos de comunicaciones para los agentes de seguridad interna.
5. Incumplimiento de las medidas de control y registro en los libros de incidencias de los datos de clientes, trabajadores y vehículos que acceden a la Marina. Además, no se implementa adecuadamente el sistema de identificación de personas, en lo relacionado a los niveles de acceso por áreas.
6. Incumplimiento de las medidas de control y registro de los trabajadores y clientes que acceden los muelles, donde solamente tendrá acceso el personal previamente autorizado (Jefe de Flota, Patronos, Marineros, Mecánicos y Consejo de Dirección) y los clientes que hacen vida a bordo, previo control de Capitanía de Puerto.

7. Fisuras en cuanto a la organización, preparación, exigencia y cumplimiento de las funciones y misiones del Grupo de Seguridad Interna.
8. No son sistemáticos los entrenamientos de la técnica canina en condiciones reales de trabajo.
9. La inexistencia de medios técnicos especiales que faciliten un chequeo eficiente del personal que incide en la Marina, (Sistema de CCTV, Video vigilancia) para el cual se aprobó el proyecto desde el año 2016.
10. No existe información adelantada de las embarcaciones que arriban del extranjero y se limita la información de las que llegan de puerto cubano.
11. Inestabilidad de las fuerzas de vigilancia.
12. Aún son insuficientes las acciones encaminadas por la administración, para la reducción y prevención de las causas que origina el delito.

Datos.3 Encuesta

1. Acceso de clientes a la Marina por diferentes lugares no tiene control.
2. Acceso de bañistas hacia los muelles y embarcaciones del área habilitada para el tráfico internacional.
3. Acceso de visitantes hacia el “Bar Espigón”, el cual se encuentra muy cerca del acceso a la frontera.
4. Falta de percepción del riesgo sobre las causas del delito.
5. deficiente control del área de fondeo.
6. Indisciplinas y negligencias de agentes y trabajadores.
7. Inestabilidad de las fuerzas de vigilancia.
8. Deficiente iluminación en la instalación y las áreas de muelles y fondeo.
9. Descontrol del personal que accede a la Marina por diferentes vías.
10. Insuficiente preparación de las fuerzas de vigilancia.

Datos.4 Entrevista

1. Presentan dificultades con la iluminación de la instalación, los muelles y el área de fondeo.
2. La disponibilidad de medios de comunicación no se ha logrado por roturas y desperfectos técnicos
3. La entidad aún no cuenta con los sistemas y medios técnicos especiales que faciliten un chequeo eficiente del personal que incide en la Marina (Sistema de CCTV, Video vigilancia).
4. Persiste un actuar irresponsable y negligente de trabajadores y clientes que en ocasiones no cumplen con sus obligaciones y funciones como se establece en las normas y procedimientos establecidos.
5. Existen fisuras de carácter organizativo y de preparación en el Grupo de Seguridad Interna.
6. Reiteradas deficiencias en el control de acceso a la instalación y el sistema de identificación implementado.
7. La inestabilidad de las fuerzas de vigilancia.

Resultados de coincidencia de la triangulación de datos.

Como resultado de la Triangulación de datos se determina la coincidencia de todos los grupos de datos apuntando al objeto de investigación: principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.

No.	Principales Causas	1	2	3	4	5
1	Existen varios accesos al interior de la Marina por tierra y desde el mar, pues se permite la entrada de clientes al “Bar Espigón” muy cerca de la frontera y de bañistas hacia los muelles, embarcaciones y área de fondeo sin que existan barreras	X	X	X	X	100

	físicas que lo impidan.					
2	No se dispone de sistemas y medios técnicos especiales que faciliten un chequeo eficiente del personal que incide en la Marina (Sistema de CCTV, Video vigilancia).	X	X	X	X	100
3	Incumplimiento de las medidas de control y registro en los libros de incidencias de los datos de clientes, trabajadores y vehículos que acceden a la Marina. Además, no se implementa adecuadamente el sistema de identificación de personas, en lo relacionado a los niveles de acceso por áreas.	x	X	X	X	100
4	Baja disponibilidad de medios técnicos de comunicación para el servicio de seguridad y protección por averías y desperfectos técnicos.	X	X	X	X	100
	La iluminación en el área de los muelles y hacia el fondeo es deficiente.	X	X	X	X	100
5	Incumplimiento de las medidas de control y registro de los trabajadores y clientes que acceden los muelles, donde solamente tendrá acceso el personal previamente autorizado (Jefe de Flota, Patronos, Marineros, Mecánicos y Consejo de Dirección) y los clientes que hacen vida a	X	X	X	X	100

	bordo, previo control de Capitanía de Puerto.					
6	Fisuras en cuanto a la organización, preparación, exigencia y cumplimiento de las funciones y misiones del Grupo de Seguridad Interna.	X	X	X	X	100
7	Baja percepción del riesgo, con relación a la importancia y responsabilidad que asume la entidad con la existencia en sus instalaciones de un punto de frontera habilitado al tráfico internacional.	X	X	X	X	100

LEYENDA:

- 1** Observación científica.
- 2** Revisión de documentos.
- 3** Encuesta.
- 4** Entrevista.
- 5** Porcentaje de Coincidencia.

En la triangulación realizada después del análisis de los resultados de la aplicación de los métodos y técnicas de investigación, se logró determinar las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos con un 100% de coincidencia. **(Anexos del 15 al 20).**



2.4.1 Determinación de las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.

Como resultado de la investigación y aplicación de los métodos teóricos y empíricos propuestos, se logró determinar las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos. **(Anexo 20)**

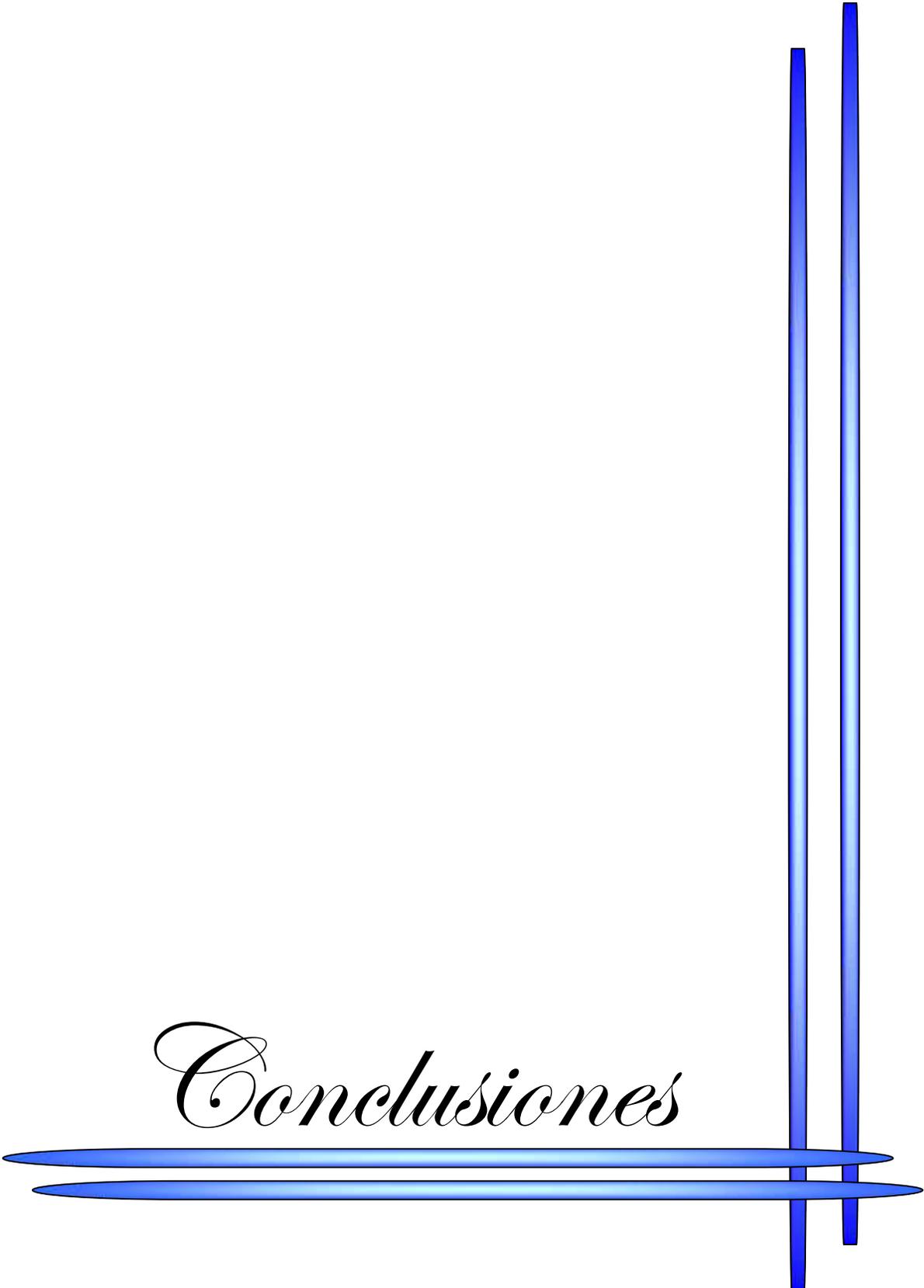
- Existen varios accesos al interior de la Marina por tierra y desde el mar, permitiendo la entrada de clientes al “Bar Espigón” muy cerca de la frontera y de

bañistas hacia los muelles, embarcaciones y área de fondeo sin que existan barreras físicas que lo impidan.

- No se dispone de sistemas y medios técnicos especiales que faciliten un chequeo eficiente del personal que incide en la Marina (Sistema de CCTV, Video vigilancia).
- Incumplimiento de las medidas de control y registro en los libros de incidencias de los datos de clientes, trabajadores y vehículos que acceden a la Marina. Además, no se implementa adecuadamente el sistema de identificación de personas, en lo relacionado a los niveles de acceso por áreas.
- Baja disponibilidad de medios técnicos de comunicación para el servicio de seguridad y protección por averías y desperfectos técnicos.
- Incumplimiento de las medidas de control y registro de los trabajadores y clientes que acceden los muelles, donde solamente tendrá acceso el personal previamente autorizado (Jefe de Flota, Patrones, Marineros, Mecánicos y Consejo de Dirección) y los clientes que hacen vida a bordo, previo control de Capitanía de Puerto.
- Deficiente organización, preparación, exigencia y cumplimiento de las funciones y misiones del Grupo de Seguridad Interna.
- Falta de percepción del riesgo, con relación a la importancia y responsabilidad que asume la entidad con la existencia en sus instalaciones de un punto de frontera habilitado al tráfico internacional.

Las causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos, queda claro que son el resultado de varios factores que a pesar de la existencia de disímiles acciones que se han llevado a cabo persisten en la actualidad y son uno de los elementos que van en detrimento del desarrollo de la actividad náutica. Es indispensable la identificación certera de estas causas, mediante el empleo de los métodos y técnicas como se ha demostrado en la investigación, logrando determinarlas de forma eficaz y mitigar sus efectos, dándole respuesta a la situación que motivó la realización de esta investigación.

Conclusiones



Decorative graphic consisting of two vertical blue lines on the right side and two horizontal blue brushstrokes at the bottom, intersecting the vertical lines.

CONCLUSIONES

PRIMERA: Las Marinas MARLIN en Cuba son el resultado de la fusión de varias empresas del Ministerio del Turismo, especializadas en el desarrollo de la actividad náutica, recreativa y deportiva como producto del turismo náutico. Éstas se han convertido en un sector clave para la redefinición de la economía cubana y en especial en Cienfuegos, a partir de las potencialidades que posee el país y el territorio para su desarrollo y la variedad de los servicios asociados a su gestión, acrecentando las posibilidades de acceso a fuentes financieras y materiales.

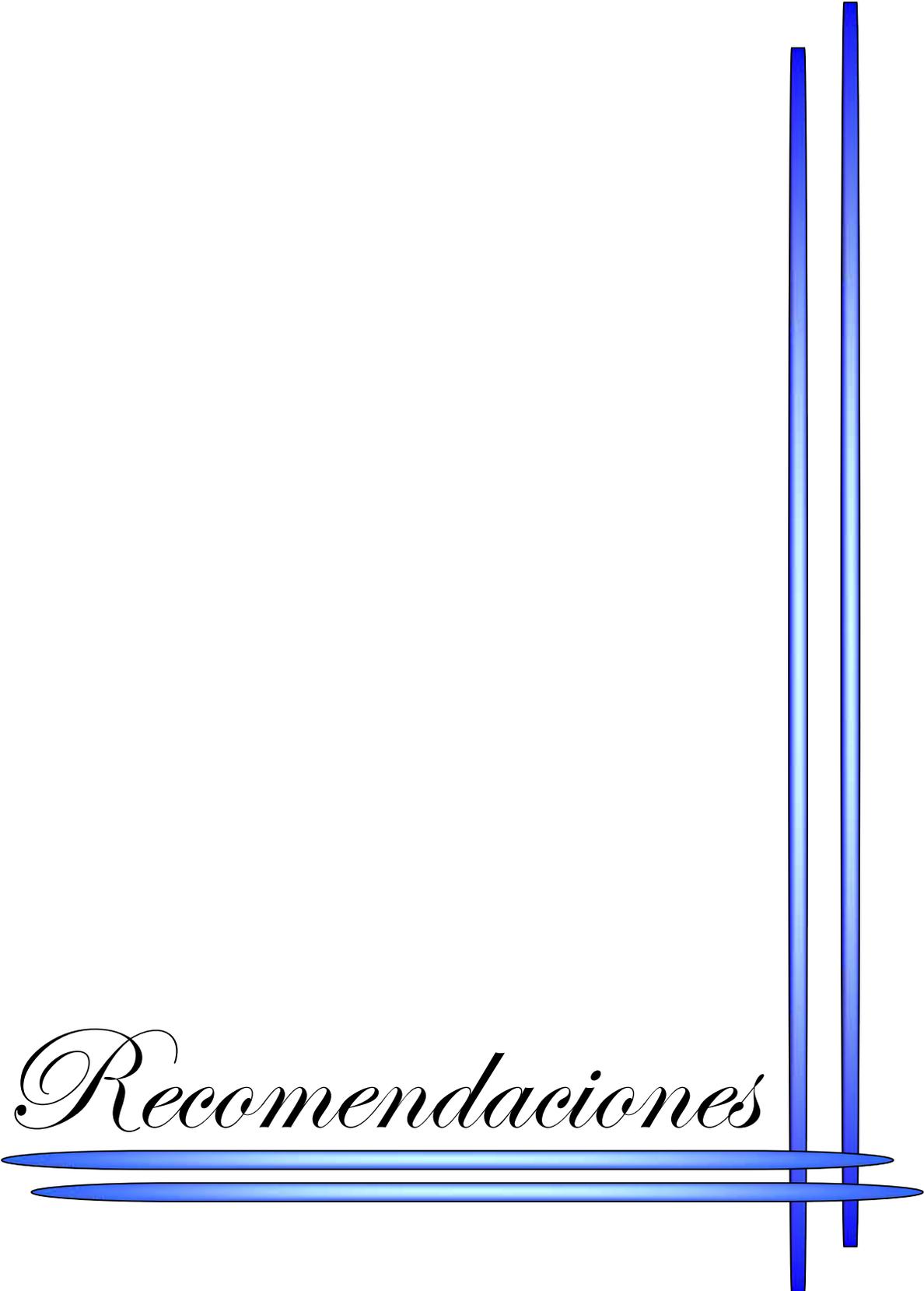
SEGUNDA: El comportamiento de las causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos, se derivan de forma fundamental de las insuficiencias y vulnerabilidades que presenta la entidad en materia de seguridad y protección. Las cuales han incidido negativamente en los antecedentes y comportamiento delictivo de la entidad afectando el desarrollo del turismo náutico en el territorio.

TERCERA: Las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos son:

- a) Existen varios accesos al interior de la Marina por tierra y desde el mar, permitiendo la entrada de clientes al “Bar Espigón” muy cerca de la frontera y de bañistas hacia los muelles, embarcaciones y área de fondeo sin que existan barreras físicas que lo impidan.
- b) No se dispone de sistemas y medios técnicos especiales que faciliten un chequeo eficiente del personal que incide en la Marina (Sistema de CCTV, Video vigilancia).
- c) Incumplimiento de las medidas de control y registro en los libros de incidencias de los datos de clientes, trabajadores y vehículos que acceden a la Marina.

- Además, no se implementa adecuadamente el sistema de identificación de personas, en lo relacionado a los niveles de acceso por áreas.
- d) Baja disponibilidad de medios técnicos de comunicación para el servicio de seguridad y protección por averías y desperfectos técnicos.
 - e) Incumplimiento de las medidas de control y registro de los trabajadores y clientes que acceden los muelles, donde solamente tendrá acceso el personal previamente autorizado (Jefe de Flota, Patronos, Marineros, Mecánicos y Consejo de Dirección) y los clientes que hacen vida a bordo, previo control de Capitanía de Puerto.
 - f) Deficiente organización, preparación, exigencia y cumplimiento de las funciones y misiones del Grupo de Seguridad Interna.
 - g) Falta de percepción del riesgo, con relación a la importancia y responsabilidad que asume la entidad con la existencia en sus instalaciones de un punto de frontera habilitado al tráfico internacional.

Recomendaciones



Decorative graphic consisting of two vertical blue lines on the right side and two horizontal blue lines at the bottom, intersecting to form a cross-like shape.

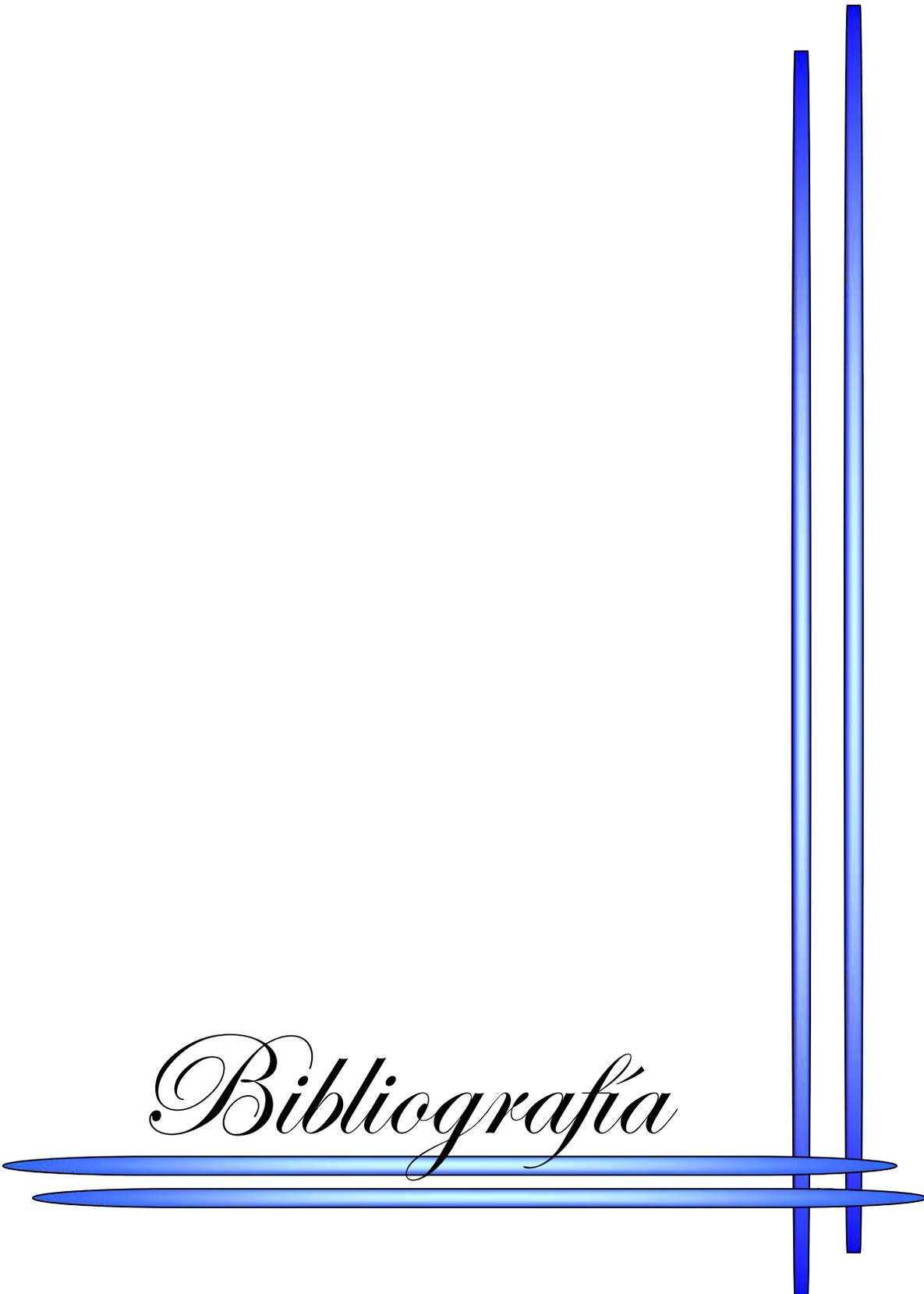
RECOMENDACIONES

PRIMERA: A los directivos de la Marina MARLIN de Cienfuegos, se evalúe el contenido de la presente investigación para el enfrentamiento a las causas que originan el delito en esta institución que son:

- a) Existen varios accesos al interior de la Marina por tierra y desde el mar, permitiendo la entrada de clientes al “Bar Espigón” muy cerca de la frontera y de bañistas hacia los muelles, embarcaciones y área de fondeo sin que existan barreras físicas que lo impidan.
- b) No se dispone de sistemas y medios técnicos especiales que faciliten un chequeo eficiente del personal que incide en la Marina (Sistema de CCTV, Video vigilancia).
- c) Incumplimiento de las medidas de control y registro en los libros de incidencias de los datos de clientes, trabajadores y vehículos que acceden a la Marina. Además, no se implementa adecuadamente el sistema de identificación de personas, en lo relacionado a los niveles de acceso por áreas.
- d) Baja disponibilidad de medios técnicos de comunicación para el servicio de seguridad y protección por averías y desperfectos técnicos.
- e) Incumplimiento de las medidas de control y registro de los trabajadores y clientes que acceden los muelles, donde solamente tendrá acceso el personal previamente autorizado (Jefe de Flota, Patronos, Marineros, Mecánicos y Consejo de Dirección) y los clientes que hacen vida a bordo, previo control de Capitanía de Puerto.
- f) Deficiente organización, preparación, exigencia y cumplimiento de las funciones y misiones del Grupo de Seguridad Interna.

- g) Falta de percepción del riesgo, con relación a la importancia y responsabilidad que asume la entidad con la existencia en sus instalaciones de un punto de frontera habilitado al tráfico internacional.

SEGUNDA: Al Departamento de Derecho de la Universidad de Cienfuegos, valore la posibilidad de elaborar un programa de capacitación en el que se trabaje para elevar la percepción del riesgo sobre las causas del delito antes de que éste ocurra en esta u otras entidades relacionadas en las que se puedan poner de manifiesto este fenómeno, tomando como ejemplo el análisis realizado en la investigación.



Bibliografía

BIBLIOGRAFÍA

- Antonio García, & Pablo Molina. (1988). *Manual de criminología, Introducción y teorías de la criminología*. Madrid: Espasa Calpe S.A.
- Ayala, H. (2007). *Modalidades Turísticas. Características y situación actual*. La Habana.
- Bedmar, Fernández, C. L. (2006). *Evaluación Financiera de la Inversión en un puerto deportivo, análisis de rentabilidad y sensibilidad*. Barcelona, España.
- Castells Abreu, D. (2017). Propuesta de Diseño del Producto "Bojeo a Cuba". La Habana, Cuba.
- Navarrete, Calderón, Caridad (2006). *Criminología: Alcances, ciencia, disciplina y practica social. En Criminología*. La Habana, Cuba: Editorial Félix Varela.
- Carlos Manuel Villabella Armengol. (2012). *Metodología de la Investigación Socio jurídica*. La Habana: Félix Varela.
- De Armas Ramírez, Nerelys, (2010) *Metodología de la Investigación. Material de Apoyo*. Tema IX "La selección de la muestra. Métodos y técnicas de investigación. Cuba. Dirección de la Marina Marlin, (2017) Planeación Estratégica Marina Marlin Cienfuegos hasta el 2030.
- Pérez, González, Ernesto., (2011) *Psicología, Derecho Penal y Criminología*. La Habana. Cuba: Organización Nacional de Bufetes Colectivos ONBC.
- Ferradás Carrasco, S. (2001). La Relevancia del Turismo Náutico en la Oferta Turística. (*Revista Cuadernos de Turismo*) (7). 6-8p.
- Hunziker, W., & Krapf, K. (1942). *Fundamentos de la Teoría General del Turismo*.
- Ibarra, J. M. (1997). *Instituciones de derecho civil* tomo. VI, volumen. I. México: Porrúa.
- Prieto Rodríguez, Jonachy (2012). *Relación turista anfitrión en los consejos populares de Punta Gorda y Centro Histórico Parque Martí de la Ciudad de Cienfuegos. "Impactos sociales"*. Retrieved from. Recuperado de: <http://www.eumed.net/rev/turedes/12/jpr.html>.

- Kotler, P., (1997). *Mercadotecnia para Hotelería y Turismo*. México: Prentice-Hall Hispanoamericana.
- Cuba. Dirección Marina Marlin Cienfuegos (2018): *Informes Comerciales y Económicos*.
- Cuba: *Plan de Marketing Sucursal Marina Marlin Cienfuegos (2015)*. Recuperado de: <https://www.google.com/search?q=mapa+de+la+marina+marlin+cienfuegos&ie=utf-8&oe=utf-8&client=firefox> [Accesado el 12 de mayo de 2017].
- Martín , F. (2003). *El Almacenamiento en Seco. Alternativa o complemento a las instalaciones portuarias*. Madrid. España.
- Martín, R. (2010). *Principios, organización y práctica del turismo*. La Habana, Cuba: Félix Varela.
- Marx, C. (1979). *El movimiento Comunista*. La Habana, Cuba: Editorial Ciencias Sociales.
- Morrison, A. (2019). *Crimeand Violence*. Recuperado el 16 de marzo de 2019. Recuperado de <http://siteresources.worldbank.org/>
- Muñoz de Escalona, F. (2004). *Autopsia del Turismo (Primera Parte)*. eumed-net.
- Muñoz Oñate, F. (1994). *Marketing turístico*. España: Ed. Ramón Areces.
- Organización Mundial de Turismo., (1995). *Collection of Tourism Expenditure Statistics. UNWTO Technical Manual*. Madrid. España.
- Nájera, C. P. (28 de noviembre de 2018). *Monografias.com*. Obtenido de <https://www.monografias.com/trabajos54/prevencion-reinsercion/prevencion-reinsercion2.shtml>
- Vasallo, Barrueta., Norma (2004). *El delito concreto. La acción delictiva en el nivel individual. Criminología*. La Habana. Cuba: Félix Varela.
- Penela, A. V., (2000). *Sociología Urbana y Prevención Social. Curso de Formación de Trabajadores Sociales*. La Habana. Cuba: Félix Varela.
- Perelló, J. L. (2013). *Estudio Preliminar del Turismo Náutico. Primera Parte*. La Habana. Cuba.
- Perelló, J. L., Díaz, A., Pérez, A., & Valle, V. (2013). *Estudio Exploratorio de los Yates en el Caribe*. La Habana. Cuba.
- Ramírez, J. T. (2002). *Introducción al estudio del derecho*. México: McGraw-Hill.

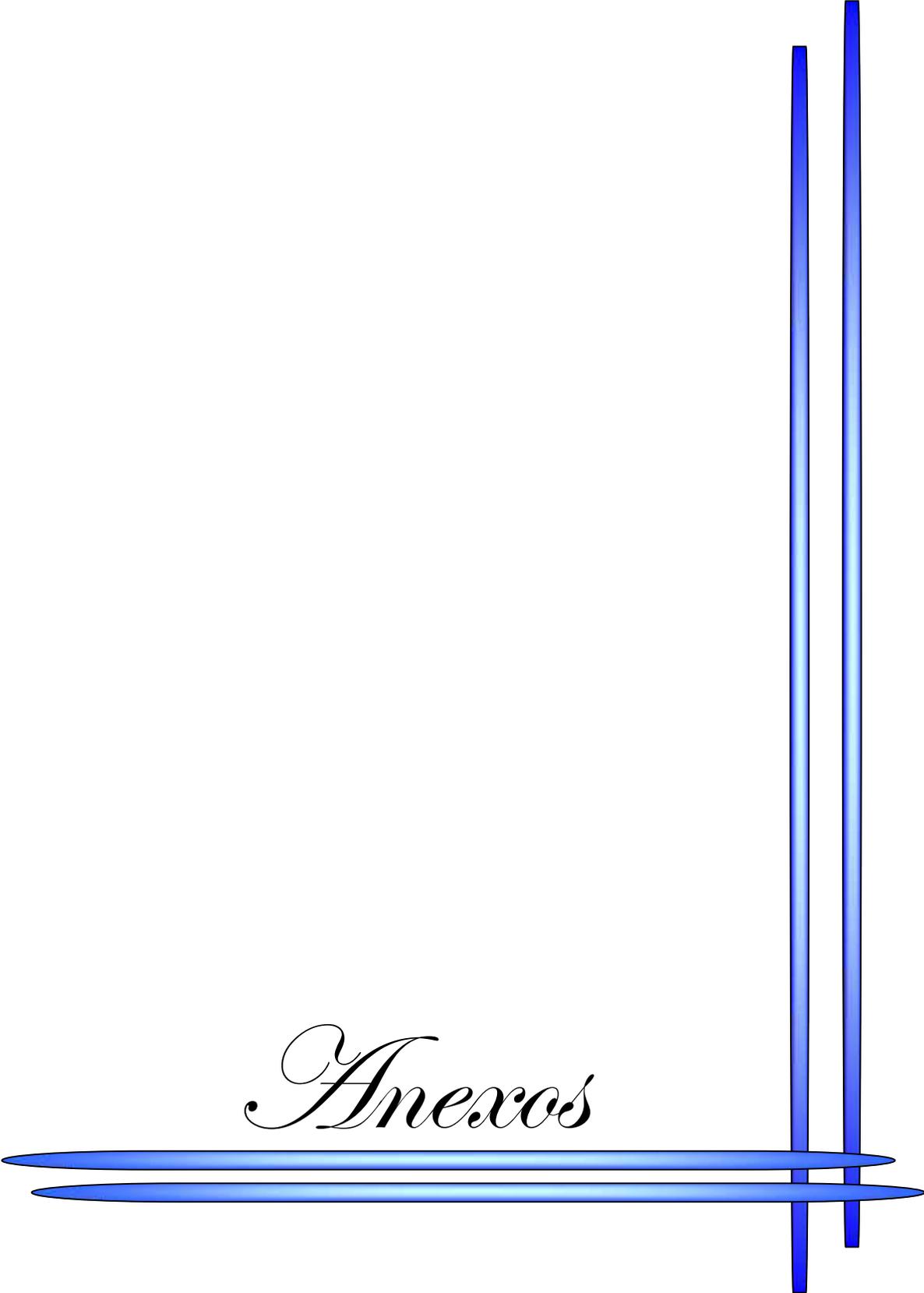
Turísticos, G. C. (1998). El Turismo Náutico en España, Madrid. España.

Grupo Empresarial de Náutica y Marinas Marlin S.A, (2016): *Objeto Social del Grupo Empresarial Náutica y Marinas Marlin SA*.

Cuba. Resolución N° 186 del 21 de noviembre de 2016 del Director General Marlin S.A

Cuba. Decreto Ley 314 del 21 de noviembre de 2013.

Anexos



Índice

- Anexo 01** Guía para la Observación Científica.
- Anexo 02** Estudio de riesgos Marina MARLIN Cienfuegos, octubre de 2017.
- Anexo 03** Estudio de riesgos Marina MARLIN Cienfuegos, febrero de 2018.
- Anexo 04** Informe de Causas y Condiciones del 16 de enero de 2017.
- Anexo 05** Informe de Causas y Condiciones del 22 de mayo de 2017
- Anexo 06** Informe de Causas y Condiciones del 19 de noviembre de 2017
- Anexo 07** Informe de Causas y Condiciones del 22 de febrero de 2018
- Anexo 08** Informe de Causas y Condiciones del 21 de agosto de 2018
- Anexo 09** Informe de Inspección del 23 de enero de 2017.
- Anexo 10** Informe de visita de trabajo el 29 de marzo de 2017.
- Anexo 11** Informe de Inspección del 16 de junio de 2017.
- Anexo 12** Informe de Inspección del 14 de junio de 2018.
- Anexo 13** Encuesta aplicada a los agentes de seguridad interna de la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.
- Anexo 14** Entrevista aplicada a directivos y funcionarios de la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.
- Anexo 15** Resultados de la Observación Científica.
- Anexo 16** Resultados de la Revisión de Documentos.

- Anexo 17** Resultados de la Encuesta.
- Anexo 18** Resultados de la Entrevista.
- Anexo 19** Resultados de Coincidencia de los métodos aplicados.
- Anexo 20** Mapas de la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.
- Anexo 21** Aval del Subdirector Sucursal Marina Internacional MARLIN S.A. Cienfuegos sobre la investigación científica.

Anexo 01

Guía para la Observación Científica

Objetivos:

1. Identificar las insuficiencias, factores y carencias de la Marina que se derivan en causas para el origen y comisión del delito.
2. Determinar las principales causas que favorecen al origen y comisión de delitos en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.

Datos Generales:

Entidad: _____ Fecha: _____ Hora _____

Aspectos a observar:

Primera etapa: Preparación del servicio de guardia de seguridad y protección.

- a) Organización del servicio de seguridad.
- b) Entrega y recepción del servicio de guardia.
- c) Preparación de los agentes de seguridad interna para el servicio de guardia.

Segunda Etapa: Ejecución y cumplimiento del servicio de seguridad y protección.

- a) Evidenciar el cumplimiento de las misiones para las posiciones de seguridad.
- b) Utilización de medios técnicos adecuados en función de la seguridad y protección.
- c) Incidencia de las insuficiencias, factores y carencias en la calidad y efectividad del servicio de seguridad y protección.

Tercera Etapa: Actividad de control al servicio de seguridad y protección.

Anexo 02

Cienfuegos, octubre del 2017.

ESTUDIO DE RIESGO.

MARINA MARLIN DE CIENFUEGOS

FACTORES EXTERNOS DEL ENTORNO (AMENAZAS):

-Se reciben procedentes de Jamaica más del 50% de las embarcaciones que arriban a la Marina, país productor de marihuana.

-República Dominicana: Uno de los principales países considerado Almacén y tránsito de drogas para Norteamérica y Europa constituye un riesgo potencial esta procedencia para esta línea de enfrentamiento teniendo en cuenta que el 10 % de las embarcaciones arriban de este país.

-Países como “**Gran Caimán**”, **Guatemala, Honduras**” y demás Islas del Caribe representar una gran amenaza en materia de drogas ya que producen almacenan y sirven de tránsito a drogas como cocaína, heroína y marihuana, además de la amenaza que representan por ser paraísos fiscales.

Incrementado el arribo de pasajeros americanos, Estados Unidos continúa siendo el mayor consumidor de drogas a nivel mundial, los nuevos escenarios que se nos presentan implican mayor incidencia del tráfico inter-regional para el empleo de Cuba como punto de tránsito hacia Estados Unidos a partir de la presencia o basificación de embarcaciones de recreo en la Marina.

Incidencia de traficantes norteamericanos o de otras nacionales para concertar operaciones de droga en Cuba.

Países como Holanda (con incidencia en las nacionalidades de los viajeros) producen éxtasis y otras drogas de síntesis.

VULNERABILIDADES:

➤ No existencia de los medios técnicos para garantizar el efectivo control.

➤ No existen en el lugar equipos caninos, los disponibles se encuentran distantes en la zona 2 del puerto.

Existencia en la Marina de vulnerabilidades y causas y condiciones favorables a la comisión de ilícitos:

- Posibilidad de acceso a la Marina sin control, por la izquierda colinda con la Playa del Círculo Juvenil de libre acceso a todos los bañistas con una pequeña cerca, a la derecha existe una cerca perimetral con el Club Cienfuegos con un acceso sin control del CVP y al frente una puerta de libre acceso al Bar Espigón ubicado a menos de 10 metros de la puerta de acceso a los atraques.
- No está delimitado con barreras el acceso desde el Bar Espigón a las oficinas y demás áreas de la marina, que impida el acceso de personas.
- En temporada alta la cantidad de embarcaciones fondeadas por limitaciones con los atraques se incrementa, siendo frecuente la salida de los límites para el fondeadero hacia las cercanías con el Hotel Jagua y hacia el Club Caribe, no hay delimitación para esta área.

Otras debilidades:

- No existe información adelantada de las embarcaciones que arriban del extranjero y se limita la información de las que llegan de puerto cubano, para estas últimas no está establecido por Instrucción el traslado de informaciones y es escaso el aviso oportuno de procedencia.
- Los CVP presentan fisuras en su preparación.
- Acceso constante de trabajadores de la Marina al muelle (servicios de limpieza, agua, electricidad, abastecimiento de combustibles y otros), no obstante, a que está regulado el nivel de acceso por horarios y funciones de trabajo), los CVP no revisan los bultos que ellos portan.

Anexo 03

Estudio de Riesgo por la Marina Cienfuegos.

Fecha de Actualización: febrero/2018

MARINA DE CIENFUEGOS.

La Marina Internacional Cienfuegos está ubicada en el reparto Punta Gorda en Calle: 35 entre 6 y 8. Colindando en su lado izquierdo con la playa del Circulo Juvenil Cienfuegos y por el lado derecho con el centro recreativo Club Cienfuegos.

Está conformada por 36 atraques divididos por zonas (norte, sur, este y oeste).

Muelle Principal:

Comprende los atraques desde el número 1 hasta el 28, organizados de la siguiente forma:

SUR: Desde el 1 al 6 y del 26 al 28, en estos atraques se ubican todas las embarcaciones de la Compañía de charter Platteng Sailing Cuban SA.

NORTE: Desde el 7 al 20, se ubican las embarcaciones privadas que arriban y las embarcaciones privadas basificadas o que quedan al cuidado de la Marina una vez que salen del país sus dueños.

Este: Desde el atraque 21 al 25, se ubican las embarcaciones cubanas que se emplean para la actividad de turismo por la Propia Marina. (Bahía de Jagua, Flipper y Gaviota).

OESTE: En esta zona fondean por su gran calado embarcaciones (más de 4.5mt), también por no existencia de capacidad en los atraques o por interés de los pasajeros.

Muelle del Club Cienfuegos: Se utiliza en temporada alta de turismo para basificar las embarcaciones de la compañía mixta de charter Com –Impex (Blue Sail).

OPERACIONES:

El promedio mensual de operaciones es de 13 embarcaciones de travesía y 23 privadas de cabotajes, con un flujo mensual de las embarcaciones charter de cabotaje de 46 embarcaciones. Este flujo tiene variación en las temporadas altas que se mantiene de noviembre a mayo y baja de junio a octubre, siendo el promedio mensual en la temporada alta de 26 embarcaciones de travesía y en la baja de 1 embarcación.

Mantienen operaciones de cabotaje a partir de Contratos vigentes de sociedades mercantiles extranjeras con Marinas Marlín para la actividad de charteo o vida a bordo las Compañías:

- Platten Sailing (Alemana).
- Alborán Blue Saili (Alemana).
- Drean Yacht Caribbean (Francia).
- Sail Tomorrow (Rusa)

Estas embarcaciones realizan bojeo por toda la costa sur desde la Isla de la Juventud, hasta Jardines de la Reina.

Países de procedencia y destino de las embarcaciones de recreo travesía:

Arriban a nuestra Marina embarcaciones procedentes en ese orden de:

- Jamaica 52%
- Gran Caimán 10%
- Dominicana 10%
- México 4%
- Panamá 4%
- Centroamérica y otras Islas del Caribe 20%

Las nacionalidades que fundamentalmente arriban procedentes del extranjero son:

- Franceses
- Alemanes

Holandeses

En menor medida caimaneros, americanos, españoles, australianos e italianos.

Los viajeros que frecuentan los charter son mayoritariamente de nacionalidades francesas, alemanes, italianos, rusos y suizos.

DEFICIENCIAS Y VULNERABILIDADES DEL LUGAR QUE INCREMENTAN LOS RIESGOS.

- Posibilidad de acceso a la Marina por tierra y mar, a la izquierda colinda con la Playa del Círculo Juvenil de libre acceso a todos los bañistas y con total visibilidad a toda la Marina y a la derecha existe una cerca perimetral con el Club Cienfuegos con un acceso sin control.
- En el Club Cienfuegos basifican las embarcaciones de las compañías de chárter Blue Saili donde sin control embarcan y desembarcan pasajeros que arriban al país vía aérea.
- Al Bar Espigón ubicado dentro de la Marina accede todo el personal de la calle, no está delimitado el acceso desde este lugar a las oficinas y demás áreas de la marina. La cercanía de este bar a los atraques, no obstante, a la delimitación por una cerca con señalización de prohibición del paso y la no permanencia en ocasiones del CVP designado, constituyen riesgos evidentes.
- Los CVP presentan fisuras en su preparación.
- Acceso de trabajadores de la Marina al muelle (servicios de limpieza, agua, electricidad, abastecimiento de combustibles y otros).
- No existe información adelantada de las embarcaciones que arriban del extranjero y se limita la información de las que llegan de puerto cubano por razones subjetivas y objetivas.
- No son sistemáticos los entrenamientos de la técnica canina en condiciones reales de trabajo por problemas con el transporte, lo que ha limitado el trabajo de la especialidad en las embarcaciones menores.

- No se garantiza estabilidad de las fuerzas que actúan en el lugar lo que provoca insuficiencias en la preparación, más del 50% de los CVP designados llevan poco tiempo en la institución.

Anexo 04

Cienfuegos, 16 enero 2017.

Daniel González Figueredo

Director General Marina MARLIN Cienfuegos.

Informe de Causas y Condiciones

Teniendo en cuenta las ocurrencias de intentos de sustracción que se han manifestado recientemente de Dengue y Motores Fuera de Borda de embarcaciones atracadas en la instalación, elementos que atentan y demuestran fisura en nuestro sistema y ASP en general y por tanto eleva las amenazas y riesgos si se tiene en cuenta la existencia en gran medida de estos medios que pueden contribuir a la realización de actividad delictiva por elementos antisociales:

INTERNAS:

1. Cumplimiento parcial en la realización de los recorridos en cuanto a frecuencia y tiempo por las áreas de responsabilidad.
2. Ausencias eventuales de ASP de forma justificada o injustificada sin previo aviso a la parte correspondiente, que afecta la composición del S/G o tardanza en su completamiento.
3. Desvío de la atención del S/G a otras actividades ajenas, que provocan desatención sobre los medios y recursos a proteger.
4. Falta de iluminación en el área del Parqueo y Punto Náutico.
5. La posición No.4, posee área complicada por la concentración de embarcaciones y extensión para un solo ASP.
6. Acceso libre de personal ajeno al área del Bar “Espigón”, no contando este con barrera física, que pueda contener el acercamiento a áreas del muelle.

EXTERNAS:

1. Inestabilidad del alumbrado público en el exterior de la instalación.
2. No hay sistematicidad en el recorrido por parte de Capitanía con el medio asignado en áreas de la Marina, que pudiera producir efecto preventivo de acercamiento de intrusos.
3. Reforzar los recorridos de la patrulla de la PNR a la playa publica en horario nocturno.

Vicente Fleites Contreras

Jefe GSI.

Anexo 05

Cienfuegos 22 mayo 2017.

Marina Internacional Marlin de Cienfuegos

Informe de Causas y Condiciones

1. Vulnerabilidad en la zona de muelles, producto al área de acceso libre al Bar, por lo que se debe realizar evaluación inmediata del sistema y presentar a la Sección de Protección, variante de soluciones del diseño de las posiciones que garanticen la protección de la instalación.
2. Área de penumbra en parqueo y Punto Náutico.
3. Área extensa de espejo de agua con visibilidad disminuida, lo cual no permite detectar acercamiento de intrusos por esta vía.
4. El Centro de Buceo Faro Luna no cuenta con comunicación externa.

Vicente Fleites Contreras

Jefe Grupo Seguridad Interna.

Anexo 06

Cienfuegos 19 de noviembre de 2017.

Daniel González Figueredo

Director General Marina MARLIN Cienfuegos.

Informe de Causas y Condiciones

Teniendo en cuenta las ocurrencias de intentos de sustracción que se han manifestado recientemente de Dengue y Motores Fuera de Borda de embarcaciones atracadas en la instalación, elementos que atentan y demuestran fisura en nuestro sistema y ASP en general y por tanto eleva las amenazas y riesgos si se tiene en cuenta la existencia en gran medida de estos medios que pueden contribuir a la realización de actividad delictiva por elementos antisociales:

INTERNAS:

7. No se cumplimenta el rigor del S/G de acuerdo al cumplimiento de las funciones preestablecidas por cada posición.
8. Insuficiencia y falta de profesionalidad en la entrega-recepción de los medios a proteger, en el momento de la entrada-salida de los turnos.
9. Cumplimiento parcial en la realización de los recorridos en cuanto a frecuencia y tiempo por las áreas de responsabilidad.
10. Ausencias eventuales de ASP de forma justificada o injustificada sin previo aviso a la parte correspondiente, que afecta la composición del S/G o tardanza en su completamiento.
11. Desvío de la atención del S/G a otras actividades ajenas, que provocan desatención sobre los medios y recursos a proteger.
12. Deficiencias y falta de cronología en el llenado de la documentación que testifican las principales incidencias del turno de guardia.

13. Falta de iluminación en el área del Parqueo y Punto Náutico.
14. No existencia de medios de iluminación portátil y alternativa de apoyo al S/G.
15. Área extensa de espejo de agua con visibilidad disminuida, lo cual no permite detectar acercamiento de intrusos por esta vía.
16. La posición No.4, posee área complicada por la concentración de embarcaciones y extensión para un solo ASP.

EXTERNAS:

1. Inestabilidad del alumbrado público en el exterior de la instalación.
2. No hay sistematicidad en el recorrido por parte de Capitanía con el medio asignado.

Vicente Fleites Contreras

Jefe GSI.

Anexo 07

Cienfuegos 22 de febrero de 2018.

Marina Internacional Marlin de Cienfuegos.

Informe de Causas y Condiciones

5. El cercado perimetral del inmueble no posee la altura requerida, ni puerta a la entrada para los trabajadores y vehículos, sin medios de retardo (candados).
6. Cercado perimetral del área de muelle es deficiente al poseer vulnerabilidad que permite fácil acceso al adversario.
7. En sentido general la protección con ASP en el objetivo es insuficiente, teniendo en cuenta la distancia entre el muelle y el inmueble del Centro de Buceo, por lo que es necesaria una nueva posición.
8. El Centro de Buceo Faro Luna no cuenta con comunicación externa.
9. Vulnerabilidad en la zona de muelles, producto al área de acceso libre al Bar, por lo que se debe realizar evaluación inmediata del sistema y presentar a la sección de protección, variante de soluciones del diseño de las posiciones que garanticen la protección de la instalación.
10. Área de penumbra en parqueo y Punto Náutico.
11. Área extensa de espejo de agua con visibilidad disminuida, lo cual no permite detectar acercamiento de intrusos por esta vía.
12. Acceso libre de personal ajeno al área del Bar “Espigón”, no contando este con barrera física, que pueda contener el acercamiento a áreas del muelle.

Vicente Fleites Contreras JGSI

Anexo 08

Cienfuegos 12 de agosto de 2018.

Marina Internacional Marlin de Cienfuegos.

INFORME DE CAUSAS Y CONDICIONES

INTERNAS

1. El Centro de Buceo Faro Luna no cuenta con comunicación externa.
2. Los equipos de comunicación de los ASP presentan obsolescencia tecnológica y dificultad en sus baterías las cuales tienen vida útil limitada.
3. Vulnerabilidad en la zona de muelles, producto al área de acceso libre al Bar, “Espigón”, no contando este con barrera física, que pueda contener el acercamiento a áreas del muelle.
4. Área de penumbra en parqueo y Punto Náutico.
5. Área extensa de espejo de agua con visibilidad disminuida, lo cual no permite detectar acercamiento de intrusos por esta vía.
6. La posición No.4, posee área complicada por la concentración de embarcaciones y extensión del recorrido que abarca la compañía *Blue Sail* para un solo ASP.
7. La garita del ASP correspondiente a la posición No2 ubicada en el muelle Sur se encuentra suelta con un solo tornillo de sujeción.
8. La posición No2 se encuentra al lado de un área de playa donde tiene como principal amenaza el acercamiento al muelle por parte de intrusos u otros adversarios.

EXTERNAS

1. Inestabilidad del alumbrado público en el exterior de la instalación.

2. No hay sistematicidad en el recorrido por parte de Capitanía con el medio asignado en áreas de la Marina, que pudiera producir efecto preventivo de acercamiento de intrusos.
3. Reforzar los recorridos de la patrulla de la PNR a la playa publica en horario nocturno.

Vicente Fleites Contreras

Jefe Grupo Seguridad Interna.

Anexo 09

Cienfuegos 23 de enero de 2017.

“Año 60 de la Revolución”.

Organismo: MINTUR

Denominación del Objetivo (Entidad): Marina Marlín

Código REEUP: ---

Oficial que inspecciona: Cap. Ariel Pérez Cortón

Hora de Comienzo: 15:30 horas

Hora de Terminación: 17:00 horas

Municipio: Cienfuegos

Provincia: Cienfuegos

Se realiza inspección a la entidad en virtud de lo establecido en el Decreto Ley 186 del 1998 del Consejo de Estado y Ministros y la Resolución 2/2001 del Ministro del Interior, con el objetivo de conocer el nivel de control y supervisión que se ejerce sobre los bienes y recursos asignados, así como la efectividad del Sistema de Seguridad y Protección.

ASPECTOS COMPROBADOS.

-) Estado de la actualización de la documentación de seguridad y protección.
-) Cumplimiento de los requerimientos de las normas y regulaciones vigentes.
-) Estado de la seguridad perimetral.
-) Estado de los puntos vitales y áreas reservadas.
-) Gestión del sistema de protección.
-) Estructura orgánica y funcional.
-) Estado del control que se ejerce sobre los recursos financieros, y no financieros.

) Estado del cumplimiento de la resolución 327.

) Incidencia de la actividad delictiva.

RIESGOS Y AMENAZAS:

1. **(Org)** Existen secciones del **cercado perimetral** que presentan aberturas, no constituyendo barrera física de contención o retardo para el adversario, violación del artículo 80 de la resolución 2/2001 del MININT.
2. **(Org)** No se implementa adecuadamente el **sistema de identificación** de personas, en lo relacionado a los niveles de acceso por áreas, aspecto violatorio del art. 90 Resolución 2/2001.
3. **(INV)** El muelle norte de la instalación el cual están identificados como **puntos vitales** cuenta con afectaciones constructivas en la losa de cubierta de los mismos, que ponen en riesgo la seguridad de las personas, constituyendo un riesgo, y una violación del artículo 110 de la resolución 2/2001 del Minint.
4. **(Org)** Existen ASP que no cuentan con el **uniforme establecido** para la prestación de servicio de seguridad y protección, violándose lo establecido en el artículo 70 de la resolución 2/2001 del Minint.
5. **(Org)** Las posiciones 02, 03, 04, y 05 de Seguridad y protección no cuentan con garitas para la prestación de servicio del ASP, constituyendo un riesgo, y una violación del artículo 107 de la resolución 2/2001 del Minint, y del artículo 11 inciso (c) del D/L 186/98.
6. **(Org)** La iluminación en función de la protección en áreas de los muelles norte, sur y muelle flotante (**puntos vitales**) es insuficiente, constituyendo un riesgo, y una violación del artículo 110 de la resolución 2/2001 del Minint.
7. **(Org)** La instalación cuenta con 5 **medios de comunicación** portátiles en función de la seguridad y protección, los cuales se encuentran fuera de servicio por desperfectos técnicos, constituyendo un riesgo para la prestación de servicio de vigilancia y protección, y una violación del artículo 107 de la resolución 2/2001 del Minint.
8. **(Org)** El local donde se encuentra ubicado el **nodo de computación (puntos vitales)** de la instalación no cuenta con medios físicos de contención o retardo

(rejas) en puerta y ventana, constituyendo un riesgo, y una violación del artículo 110 de la resolución 2/2001 del Minint.

9. **(Org)** Existen dos cámaras de frío, (**puntos vitales**), las cuales no cuentan con medios de contención o retardo, así como la iluminación en función de la protección de este punto, constituyendo un riesgo, y una violación del artículo 110 de la resolución 2/2001 del Minint.

10. **(Org)** Faltan por cubrir 3 cargos de ASP de un total de 26 aprobados en el dictamen para la conformación del GSI. Lo cual constituye un riesgo, y no cumpliéndose lo establecido en este dictamen y en el artículo 17 de la resolución 2/2001 del Minint.

OBSERVACIONES:

Aunque se identifican estos riesgos en la entidad existe evidencia documental, y física de la adopción de medidas por parte de la dirección de la entidad en función de la erradicación de estos riesgos identificados.

MEDIDAS A CUMPLIR (Acciones y plazos de cumplimiento).

Elaborar plan de medidas para la erradicación de los riesgos y amenazas identificados durante la inspección, y presentar copia a la sección de protección del Minint en un término de **30** días a partir de la fecha de la inspección, y aprobado por la dirección municipal del organismo.

Capitán Ariel Pérez Cortón

Oficial Protección Minint.

Francisco N Poma Saavedra

Director

Sucursal Marlin Náuticas y Marinas.

Anexo 10

RESULTADOS DE VISITA DE TRABAJO REALIZADA A LA MARINA MARLIN CIENFUEGOS.

Con fecha 29/03/2017 se desarrolló visita de trabajo a la instalación, en interés de comprobar la efectividad del sistema de seguridad y protección, así como el cumplimiento de la Resolución # 194/2012 del Ministro de Turismo.

De forma directa se trabajó con el Jefe de Grupo de Seguridad Interna, Iván A. Lozada Estrada, desempeñándose en el cargo desde hace 7 meses, encontrándose habilitado por el MININT.

El diseño del Grupo de Seguridad Interna, está dictaminado y aprobado debidamente con 20 cargos, de estos 1 Jefe de Grupo de Seguridad Interna, 1 Jefe de Turno, 4 posiciones de 24 horas y 1 de 12 horas.

Aspectos positivos constatados:

- El Plan de Seguridad y Protección está elaborado y actualizado, no obstante, existen amenazas o condiciones desfavorables que persisten las que deben ser documentadas.
- Se encuentran actualizados los planes de acciones para el cumplimiento de la Resoluciones 194, para evitar hechos de secuestro de embarcaciones y 170 para el enfrentamiento a la droga.
- La totalidad de los cargos se encuentran habilitados como está establecido en el Decreto-Ley 186.

Aspectos negativos:

- Posible vulnerabilidad en el acceso al Muelle Sur, por personas ajenas a la instalación, no garantizando plenamente el agente designado para ésta posición, ya que prioriza el área de muelle, con distancia aproximada de 30 metros.
- Sobre el control de acceso y circulación interna, no hay identificación en el personal que labora en la instalación, así como de los clientes que llegan a frontera.

- No hay comunicación entre las posiciones de agentes, así mismo hay incomunicación de la Posición #5 de agente situada en el Muelle Faro Luna, con relación a la Marina, no apreciándose solución de éste reiterado señalamiento.
- Falta sistematización en la comprobación del ambiente socio familiar de los agentes, sugiriéndose la realización de acciones que permitan establecer el conocimiento sobre la confiabilidad en éstos cargos.
- No hay dominio adecuado del cumplimiento de las funciones designadas para cada posición, apreciándose gestiones ajenas a la seguridad y protección en la Posición correspondiente al Control de Acceso en la Marina.
- Existe el procedimiento para el funcionamiento de los GSI, comprobándose desconocimiento de su contenido.
- No consta firma del Código de ética por los agentes.
- Inexistencia de SACI, CCTV, Sistema de detección de incendio, así como es nula la protección contra descargas eléctricas.
- Se aprecian problemas en la tramitación de información que debe tributarse en cumplimiento de la Resolución 40/2012 del Ministro de Turismo.
- Con relación a la protección de la información oficial clasificada, no está dictaminada la norma de control, por tanto, se cumplen actividades por iniciativa propia del Jefe de GSI, sin preparación adecuada para ésta actividad.

Los resultados fueron analizados e informados al director de la instalación, compañero Daniel González, así como a la Subdelegada del MINTUR en la provincia.

Conclusiones.

Los objetivos planificados para la visita de trabajo fueron cumplimentados, los medios navales se aseguran, de acuerdo a lo establecido en la Resolución 194/2012 del Ministro de Turismo, apreciándose conocimiento y dominio por parte de patrones y marineros sobre las acciones a realizar para evitar el secuestro de embarcaciones.

No obstante, a lo anterior, se aprecian insuficiencias e ineffectividad en la organización del trabajo de seguridad y protección, existiendo un conjunto de

vulnerabilidades que tributan resultados negativos en los aspectos negativos comprobados.

Recomendaciones:

Por parte de la delegación y Casa Matriz Marín, desarrollen acción de control en el mes de agosto 2016, en interés de dar seguimiento en la solución de los aspectos negativos detectados e informen resultados al Departamento de Defensa, Seguridad y Protección del MINTUR.

Leonardo González Dulzaides

Especialista Seguridad y Protección

MINTUR

Iván A. Lozada Estrada

Jefe GSI Marina Marlin Cienfuegos

Anexo 11

Cienfuegos 16 de junio de 2017

“Año 59 de la Revolución”

ORGANISMO: MINTUR.

EMPRESA: Empresa Marina Náutica (EMN), Marlin SA.

La inspección se realiza a partir de lo dispuesto en el Decreto Ley 186/98 y la Resolución 2/01 Artículo 154. Persigue como objetivo: conocer el nivel de control y supervisión que se ejerce sobre los recursos y bienes asignados y la eficiencia del servicio de Seguridad y Protección de acuerdo a la forma organizativa aplicada.

El Sistema de Seguridad y Protección se sustenta a través de un Grupo de Seguridad Interna la cual protege la entidad de 07.00 am a 19.45 horas, la cual se divide en dos turnos el segundo de las 19.00 a las 07.45 am.

La entidad cuenta con un total 29 embarcaciones, todas protegidas por el Grupo de Seguridad Interna, significando que se le hace alertas a dicha entidad sobre el control estricto de estos medios que pudiera ser objeto para el uso de una posible salida ilegal del territorio nacional. Como Medidas de Seguridad para limitar las salidas de estas embarcaciones el patrón y los marineros cada uno de forma independiente ejecutan acciones de obstaculización en la parte mecánica que limita la salida de los mencionados medios.

Acta de inspección.

No conformidades detectadas.

Aspectos comprobados: Que la entidad cuenta con levantamiento de riesgos y Plan de Medidas correspondiente para erradicar o minimizar los Riesgos y Amenazas. Cuentan con la base legal vigente D/L 186/98, D/L 199/99, D/L 127/07, res. 2/01, res 60.

1. Que existe evidencia documental de que en los eventos de dirección se tratan los temas relacionados a la Seguridad y Protección.

2. Cuentan con un Plan de Seguridad y Protección Física de acuerdo a la metodología establecida en el Decreto Ley 186/98.
3. Que la protección es dirigida por el director de la entidad.
4. Que existe evidencia documental de las acciones de dirección y control realizados por el especialista de Seguridad y Protección de la empresa.
5. Que se tiene implementado el nivel de acceso en las áreas reservadas de la entidad.
6. Que la entidad cuenta con un presupuesto para la Seguridad y Protección ejecutándose el mismo de acuerdo a lo planificado.
7. Los responsables de las diferentes áreas de la entidad cuentan con acta de responsabilidad de los medios activos fijos tangibles.
8. La administración participa en la entrega del objetivo al servicio de protección.
9. Cuentan con llavero central para el control de las llaves de los locales de la instalación.

No conformidades:

1. Existen Puntos Vitales y Áreas Reservadas que carecen de niveles de acceso y sellaje. violando el artículo No 107 de la Resolución 2 del MININT.
2. No se tiene implementado el sistema de identificación personal (credencial) para el control de acceso y la circulación interna. Violándose lo establecido en el art.90 de la res. 2/01del MININT.
3. Existen varios medios de climatización ubicados en el exterior de los locales desprovistos de medios físicos de retardo (rejas) constituyendo un riesgo. Violándose lo establecido en el art.110 de la res. 2/01del MININT.
4. La iluminación de seguridad presenta deficiencias en varios sectores del objetivo, Ejemplo: muelle sur 1, muelle norte 4, cuestión que pone en riesgo el subsistema de detección y viola el artículo 82 de la Resolución No 2 del Ministro del Interior.
5. El cercado del lateral oeste en su parte superior le falta contra fuga, cuestión que debilita el sub sistema de retardo. Violando el artículo No 80 de la Resolución 2 del MININT.

6. Se pudo comprobar que en el muelle de la compañía Dream Yacht se encuentra una embarcación la cual tiene desprotegido un motor fuera de borda en su bote auxiliar. Violando el artículo 110 de la resolución 2/01 del MININT.
7. La bala de gas que se encuentra en el panty del bar no tiene mecanismo de cierre (candado). Violando el artículo 110 de la resolución 2/01 del MININT.

MEDIDAS.

Elaborar un Plan de Medida Remitiendo copia a la Sección de Protección del MININT, en un término de 30 días, previamente firmado por el director.

Yanzin Rizo Brito.

Oficial Seguridad y Protección.

Anexo 12

Cienfuegos 14 de junio del 2018.

“Año 60 de la Revolución”.

INSPECCION

Organismo: MINTUR

Denominación del Objetivo (Entidad): Marina Marlín

Código REEUP: ---

Oficial que inspecciona: Cap. Ariel Pérez Cortón

Hora de Comienzo: 08:00 horas

Hora de Terminación: 14:00 horas

Municipio: Cienfuegos

Provincia: Cienfuegos

Se realiza inspección a la entidad en virtud de lo establecido en el Decreto Ley 186 del 1998 del Consejo de Estado y Ministros y la Resolución 2/2001 del Ministro del Interior, con el objetivo de conocer el nivel de control y supervisión que se ejerce sobre los bienes y recursos asignados, así como la efectividad del Sistema de Seguridad y Protección.

ASPECTOS COMPROBADOS.

-) Estado de la actualización de la documentación de seguridad y protección.
-) Cumplimiento de los requerimientos de las normas y regulaciones vigentes.
-) Estado de la seguridad perimetral.
-) Estado de los puntos vitales y áreas reservadas.
-) Gestión del sistema de protección.
-) Estructura orgánica y funcional.

-) Estado de la iluminación de seguridad.
-) Estado del control de acceso.
-) Organización y estado de las comunicaciones.
-) Existencia de las normas y regulaciones vigentes.
-) Estado del control sobre los recursos financieros y no financieros.

RIESGOS Y AMENAZAS.

11. **(Org)** La iluminación en función de la protección es deficiente, constituyendo un riesgo, y una violación del artículo 82 de la resolución 2/2001 del Minint.

12. **(Org)** Existen secciones del cercado perimetral que presentan aberturas, no constituyendo barrera física de contención o retardo para el adversario, violación del artículo 80 de la resolución 2/2001 del MININT.



13. **(Org)** No se cuenta con sistema de sellaje implementado en puntos vitales, y áreas reservadas, constituyendo un riesgo, y una violación del artículo 107 de la resolución 2/2001 del MININT.



14. **(Org)** Existen locales donde se almacenen productos alimenticios y bebidas detectándose desorganización y hacinamiento, que pueden propiciar tanto la pérdida como el deterioro o contaminación, aspecto violatorio de la Resolución 59/2004 de Logística de Almacenes.



15. **(Org)** Las puertas de los almacenes se encuentran sin fijación al suelo o en la parte superior, lo cual facilita que estas sean manipuladas con facilidad, aspecto violatorio del art. 110 de la Resolución 2/2001.



16. **(Org)** Existen aires acondicionados que no cuentan con medios físicos de retardo, ni con una fijación a la pared, aspecto que puede facilitar la sustracción de los mismos, violándose el art. 110 de la Resolución 2/2001.



17. **(Org)** No se implementa adecuadamente el sistema de identificación de personas, en lo relacionado a los niveles de acceso por áreas, aspecto violatorio del art. 90 Resolución 2/2001.

18. **(Org)** No existe correspondencia entre el dictamen emitido por el MININT y la plantilla de la instalación, existiendo una plantilla de 26 efectivos y en el dictamen se diseña 20 efectivos, aspecto violatorio del art. 17 de la Resolución 2/2001.

Se alerta a la máxima dirección del organismo Provincial de la inmediatez en la toma de las medidas en aras de evitar la ocurrencia de un hecho delictivo que de ocurrir constituye una agravante en la radicación del delito de Incumplimiento del deber de preservar bienes en entidades estatales.

MEDIDAS A CUMPLIR (Acciones y plazos de cumplimiento).

1. Elaborar plan de medidas para la erradicación de los riesgos y amenazas identificados durante la inspección, y presentar copia a la sección de protección del Minint en un término de 30 días a partir de la fecha de la inspección.

Capitán Ariel Pérez Cortón

Oficial Protección Minint.

Francisco N Poma Saavedra

Director

Sucursal Marlin Náuticas y Marinas

Raiko García Vega.

Jefe de GSI

Sucursal Marlin Náuticas y Marinas

Anexo 13

Encuesta aplicada a los agentes de seguridad interna de la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.

Esta encuesta forma parte de un estudio científico para determinar las causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos. Se necesita su honestidad en las respuestas.

“Muchas gracias”

Datos generales:

Sucursal: _____

Cargo: _____

Años de Antigüedad en el cargo: _____

Nivel escolar: Universitario_____ Preuniversitario_____

Preguntas.

1. ¿Conoce usted las medidas contenidas en el Plan de Seguridad y Protección y los Planes de Prevención vigentes? Si_____ No_____

2. ¿Consulta usted estos documentos?

Siempre_____ en ocasiones_____ Nunca_____

3. ¿Cómo considera usted al sistema de seguridad y protección implementado actualmente? Bueno_____ Regular_____ Malo_____

4. ¿Qué entiende usted por causas del delito? _____

5. Según su experiencia diga cuáles son las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos _____

6. ¿Conoce usted los antecedentes delictivos de la Marina?

Si _____ No _____ Algunos _____

6.1 Por favor, refiera sobre los que tenga dominio y sus causas _____

7. ¿Cómo evalúa usted el desarrollo de la actividad de seguridad y protección?

Buena _____ Regular _____ Mala _____

8. Mencione algunas de las insuficiencias actuales que usted considere como causas para el origen y comisión de delitos en la Marina _____

9. ¿Conoce usted a cabalidad sus funciones específicas con relación a su cargo?

Si _____ No _____ Algunas _____

10. ¿Usted cumple estrictamente con todas sus funciones durante su prestación del servicio?

Siempre_____ A veces_____ No todas_____

11. ¿Cuáles son las causas más frecuentes por las que no se cumplen todas las medidas que se reflejan en los planes establecidos? _____

12. ¿Qué sugerencias daría usted para perfeccionar el sistema de seguridad y protección y minimizar las causas del origen del delito en la Marina? _____

13. Si desea, puede agregar elementos que resulten de interés para el desarrollo de la investigación. _____

Anexo 14

Entrevista a directivos y funcionarios de la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.

Esta entrevista forma parte de un estudio científico sobre las causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos. Se necesita su honestidad en las respuestas.

“Muchas Gracias”

Nombres y Apellidos: _____

Cargo que ocupa: _____

Tiempo en el cargo actual: _____

Nivel Profesional: _____

Años de servicio: _____

Preguntas.

1. ¿Cómo evalúa usted el sistema de seguridad y protección implementado para evitar la ocurrencia de delitos en la Marina? Malo _____ Bueno _____ Regular _____

2. ¿Por qué considera esa evaluación? _____

3. ¿Cómo evalúa usted el desempeño de los agentes de seguridad y protección en el cumplimiento de sus funciones durante la prestación del servicio?

Malo _____ Bueno _____ Regular _____

4. ¿Por qué? _____

5. ¿Considera usted que en la marina existen causas para el origen y comisión de hechos constitutivos de delitos? Si _____ No _____

6. ¿Cuáles han sido los delitos de mayor incidencia en la marina? _____

7. ¿Cuáles han sido sus causas y consecuencias? _____

8. ¿Puede usted dar algunas sugerencias o proponer acciones que permitan mejorar estas insuficiencias? _____

¿Puede usted aportar algunos elementos que nos permita enriquecer esta investigación? _____

Anexo No. 15

Determinación de las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos como:

Resultados de la Observación Científica (1).

No.	Principales Causas	1	2	3	4	5
1	No se realiza una preparación previa de los agentes de seguridad interna para el cumplimiento del servicio.	X				
2	Los libros de incidencias no se revisan por los agentes y jefes de turnos, lo cual no garantiza una correcta entrega del servicio y sus acaecimientos.	X				
3	Los agentes de seguridad abandonan las posiciones designadas por diferentes motivos y en varias ocasiones (tomar agua, ir al baño, a comer, conversan con los agentes de otras posiciones, frecuentan el "Bar Espigón" etc.).	X				
4	Incumplimiento de lo establecido para el registro y control de acceso de trabajadores y clientes que inciden en la Marina.	X				
5	No se cumple con el sistema de identificación establecido.	X				
6	La revisión de bultos, paquetes, jabas,	X				

	etc., con el objetivo de detectar desvíos de productos de la instalación sin la debida autorización no se realiza.					
7	En el caso de los clientes, se permite el acceso por los agentes de seguridad y no se entrega la identificación de visitante, previa anotación de sus datos personales en el libro habilitado al efecto.	X				
8	No se controla y registra en el libro de incidencias el acceso al muelle y embarcaciones del personal debidamente autorizado.	X				
9	No se mantiene cerrada todo el tiempo la puerta de acceso al muelle.	X				

ANEXO No. 16

Determinación de las principales causas que origina el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos como resultado de la Revisión de documentos.

Plan de seguridad y protección (PSP).

No.	Principales Causas	PSP	ER	ICC	IIC	%
1	Presencia de viviendas dedicadas a la renta y variados objetivos económicos, comerciales y culturales que atraen gran cantidad de personas que inciden en la Marina.	X				
2	Existen identificadas 7 vías de acceso al interior de la Marina, lo que se convierte una causa evidente para el origen del delito.	X				
3	La deficiente iluminación, no contando con medios propios y auxiliándose de medios alternativos como lámparas y el alumbrado público.	X				
4	Se aprecia formalidad y un débil análisis científico sobre el comportamiento delictivo, sus antecedentes y sus causas.	X				
5	Limitadas posibilidades para de empleo de la técnica canina.	X				
6	Incumplimiento de las medidas de control y registro de los clientes y trabajadores que	X				

	acceden a las instalaciones.					
7	Libre acceso de clientes hacia el “Bar Espigón” ubicado a menos de 10 metros de la frontera.	X				
8	Incumplimiento de las medidas de control y registro de los trabajadores y clientes que acceden los muelles, donde solamente tendrá acceso el personal previamente autorizado (Jefe de Flota, Patrones, Marineros, Mecánicos y Consejo de Dirección) y los clientes que hacen vida a bordo, previo control de Capitanía de Puerto.	X				
9	El almacén y oficina de abastecimiento ubicados en la parte lateral derecha de la entrada de la instalación, no posee sistema de alarma contra intruso y el agentes de seguridad interna no posee visibilidad hacia esa área.	X				
10	Entre el “Club Cienfuegos” y la marina no existe cercado perimetral, pues permite el acceso de los yatistas al restaurante y cafetería, además del acceso de trabajadores de la base chárter <i>Blue Sail</i> a la Marina.	X				
11	El Grupo de Seguridad Interna en los momentos actuales no cuenta con equipos	X				

	de comunicación portátiles, dada la rotura de los existentes, pendiente a reponer por la casa matriz.					
--	---	--	--	--	--	--

Determinación de las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos como resultado de la Revisión de documentos.

Estudios de riesgos (ER)

No.	Principales Causas	PSP	ER	ICC	IIC	%
1	El acceso a la Marina por tierra y mar, pues colinda con la playa del “Círculo Juvenil” con libre acceso para los bañistas y total visibilidad a toda la instalación, muelles y embarcaciones.		X			
2	Existe una cerca perimetral con el “Club Cienfuegos” sin control por los agentes de seguridad interna.		X			
3	En el “Bar Espigón” ubicado dentro de la Marina se ofrecen servicios gastronómicos y venta de bebidas alcohólicas para los clientes con libre acceso. No está delimitado el acceso desde este lugar a las oficinas y demás áreas, además de su cercanía al área habilitada para el tráfico internacional constituye una causa evidente para el origen de delitos.		X			

4	Los agentes de seguridad interna no gozan de la preparación elemental en materia criminológica, pues evidencian una débil percepción del riesgo.		X			
5	Es habitual el acceso de trabajadores de la Marina al área habilitada para el tráfico internacional (servicios de limpieza, agua, electricidad, abastecimiento de combustibles y otros), de los cuales no se posee registro y control.		X			
6	No existe información adelantada de las embarcaciones que arriban del extranjero y se limita la información de las que llegan de puerto cubano.		X			
7	No son sistemáticos los entrenamientos de la técnica canina en condiciones reales de trabajo por problemas con el transporte, lo que ha limitado el trabajo de la especialidad en las embarcaciones menores.		X			
8	No se garantiza estabilidad de las fuerzas de vigilancia en el lugar lo que provoca insuficiencias en la preparación, pues permanecen por poco tiempo en la entidad.		X			

Determinación de las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos como resultado de la Revisión de documentos.

Informes de causas y condiciones (ICC)

No.	Principales Causas	PSP	ER	ICC	IIC	%
1	El cumplimiento parcial en la realización de los recorridos de los agentes en cuanto a frecuencia y tiempo por las áreas de responsabilidad se determina en un 28.57%.			X		
2	Las ausencias eventuales de los agentes de seguridad interna se determinan en un 28.57%, lo cual afecta la composición del servicio de guardia y su tardanza en su completamiento.			X		
3	El Desvío de la atención por los agentes hacia otras actividades ajenas a sus funciones se determina en un 42.86% lo que provoca desatención sobre los medios y recursos a proteger.			X		
4	La deficiente iluminación en la instalación, muelles y área de fondeo se determina en un 71.43%.			X		
5	La posición 04, posee un área compleja por la concentración de embarcaciones y extensión para un solo agentes de			X		

	seguridad interna, esto se determina en el 71.43% de los informes revisados.					
6	El 71.43% de los informes revisados coinciden en que el libre acceso de clientes al área del “Bar Espigón”, constituye una causa para el origen del delito al no contar con barreras físicas, que puedan contener el acceso a las áreas del muelle y la frontera.			X		
7	El deficiente alistamiento de los equipos de comunicaciones para los agentes de seguridad y protección de determina en un 42.86%.			X		
8	El abandono del servicio e incumplimiento de los deberes de los agentes de forma reiterada aparece en el 28.57% de los casos.			X		
9	La falta de control por los agentes de seguridad en el punto de acceso al área restringida de los muelles es determinante en un 71.43%, pues propicia la violación del régimen de acceso.			X		
10	La existencia de una playa publica a escasos metros de los atraques sin que existan barreras físicas que impidan el acceso de los bañistas a las			X		

	embarcaciones se identifica en un 28.57%.					
11	La falta de exigencia y rigor del servicio de guardia de acuerdo al cumplimiento de las funciones preestablecidas por cada posición se determina en un 28.57%.			X		
12	Las insuficiencias y falta de profesionalidad en la entrega y recepción de los medios a proteger, en el momento de la entrada y salida de los turnos de guardia, aparece en el 28.57% de los informes revisados.			X		
13	Aun no se cuenta con sistemas de detección de incendio (SADI), contra intrusos (SACI) y de video protección (CCTV), para el cual se aprobó el proyecto desde el año 2016, pues coincide que en el 28.57% de los casos se considera como una causa evidente para el origen y comisión del delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos.			X		

Determinación de las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos como resultado de la Revisión de documentos.

Informes de inspecciones y controles (IIC).

No.	Principales Causas	PSP	ER	ICC	IIC	%
1	La inexistencia de medios técnicos especiales que faciliten un chequeo eficiente del personal que incide en la marina, (Sistema de CCTV, Video vigilancia), se determina en el 20% de los documentos revisados.				X	
2	La instalación cuenta con 5 medios de comunicación portátiles en función de la seguridad y protección, los cuales se encuentran fuera de servicio por desperfectos técnicos. Lo anterior es legalizado en el 40% de los informes.				X	
3	En el 80% de los casos se evidencia que existe el acceso a la Marina sin control del agente de seguridad, por la izquierda la playa del “Círculo Juvenil” y a la derecha el “Club Cienfuegos” y al frente una puerta de libre acceso al “Bar Espigón” ubicado a menos de 10 metros de la puerta de acceso a los muelles y área habilitada para el tráfico internacional.				X	
4	Las deficiencias en el cumplimiento de las funciones designadas a los agentes de				X	

	seguridad interna para cada posición, son coinciden en un 20%.					
5	Las vulnerabilidades en el sistema de frontera habilitado al tráfico internacional, son determinadas en el 20% de los documentos revisados.				X	
6	El hecho de que no se implementa adecuadamente el sistema de identificación de personas, en lo relacionado a los niveles de acceso por áreas coincide en un 80%.				X	
7	En el 60% de las inspecciones y controles que se realizan a la Marina es reiterado el aspecto relacionado con la deficiente iluminación en función de la seguridad y protección.				X	
8	Aún son insuficientes las acciones encaminadas por la administración, para la reducción y prevención de las causas que origina el delito.				X	

Determinación de las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos como:

Resultado de la Revisión de documentos (2).

No.	Principales Causas	PSP	ER	ICC	IIC	%
1	Presencia de viviendas dedicadas a la renta y variados objetivos económicos, comerciales y culturales que atraen gran cantidad de personas que inciden en la Marina.	X				25
2	Existen varios accesos al interior de la Marina por tierra y desde el mar, pues se permite la entrada de clientes al “Bar Espigón” muy cerca de la frontera y de bañistas hacia los muelles, embarcaciones y área de fondeo sin que existan barreras físicas que lo impidan.	X	X	X	X	100
3	La deficiente iluminación en función de la seguridad y protección en áreas de la instalación, muelles y fondeo de embarcaciones.	X		X	X	75
4	El deficiente alistamiento de los equipos de comunicaciones para los agentes de seguridad interna.	X		X	X	75
5	Incumplimiento de las medidas de control y registro en los libros de incidencias de los datos de clientes, trabajadores y vehículos		X	X	X	75

	que acceden a la Marina. Además, no se implementa adecuadamente el sistema de identificación de personas, en lo relacionado a los niveles de acceso por áreas.					
6	Incumplimiento de las medidas de control y registro de los trabajadores y clientes que acceden los muelles, donde solamente tendrá acceso el personal previamente autorizado (Jefe de Flota, Patrones, Marineros, Mecánicos y Consejo de Dirección) y los clientes que hacen vida a bordo, previo control de Capitanía de Puerto.	X	X	X	X	100
7	Fisuras en cuanto a la organización, preparación, exigencia y cumplimiento de las funciones y misiones del Grupo de Seguridad Interna.	X	X	X	X	100
8	No son sistemáticos los entrenamientos de la técnica canina en condiciones reales de trabajo.	X	X			50
9	La inexistencia de medios técnicos especiales que faciliten un chequeo eficiente del personal que incide en la Marina, (Sistema de CCTV, Video vigilancia) para el cual se aprobó el proyecto desde el año 2016.			X	X	50

10	No existe información adelantada de las embarcaciones que arriban del extranjero y se limita la información de las que llegan de puerto cubano.		X			25
11	Inestabilidad de las fuerzas de vigilancia.		X			25
12	Aún son insuficientes las acciones encaminadas por la administración, para la reducción y prevención de las causas que origina el delito.				X	25

LEYENDA:

PSP Plan de seguridad y Protección.

ER Estudio de riesgos.

ICC Informes de causas y condiciones

IIC Informes de Inspecciones y controles.

% Porcentaje de Coincidencia.

ANEXO No. 17

Determinación de las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos como:

Resultados de la Encuesta (3).

No.	Principales Causas	1	2	3	4	5
1	El 40% (6) de los encuestados responden que el acceso de clientes a la Marina por diferentes lugares no tiene control.			X		
2	El 26.67% (4) planten el acceso de bañistas hacia los muelles y embarcaciones del área habilitada para el tráfico internacional.			X		
3	Un 46.67% (7) consideran una causa para el origen del delito el libre acceso de visitantes hacia el "Bar Espigón", el cual se encuentra muy cerca del acceso a la frontera.			X		
4	Otro 6.67% (1) cree que existe falta de percepción del riesgo sobre las causas del delito.			X		
5	Mientras que un 20% (3) manifiesta el difícil control del área de fondeo.			X		
6	El 20% (3) considera que las indisciplinas y negligencias de agentes y trabajadores constituyen también causas para el origen			X		

	del delito en la Marina.					
7	Además el 6.67% (1) refiere que el frecuente cambio de agentes de seguridad interna también incide en la problemática.			X		
8	El 60% (9) coincide en la insuficiente iluminación en la instalación y las áreas de muelles y fondeo.			X		
9	El 53.33% (8) refieren el descontrol del personal que accede a la Marina por diferentes vías			X		
10	Un 20% (3) consideran la insuficiente preparación de las fuerzas de vigilancia.			X		

ANEXO No. 18

Determinación de las principales causas que originan el delito en la Marina Internacional MARLIN de Cienfuegos como:

Resultados de la Entrevista (4).

No.	Principales Causas	1	2	3	4	5
1	Presentan dificultades con la iluminación de la instalación, los muelles y el área de fondeo.				X	
2	La disponibilidad de medios de comunicación no se ha logrado por roturas y desperfectos técnicos				X	
3	La entidad aún no cuenta con los sistemas y medios técnicos especiales que faciliten un chequeo eficiente del personal que incide en la Marina (Sistema de CCTV, Video vigilancia).				X	
4	Persiste un actuar irresponsable y negligente de trabajadores y clientes que en ocasiones no cumplen con sus obligaciones y funciones como se establece en las normas y procedimientos establecidos.				X	
5	Existen fisuras de carácter organizativo y de preparación en el Grupo de Seguridad Interna.				X	

6	Reiteradas deficiencias en el control de acceso a la instalación y el sistema de identificación implementado.				X	
7	La inestabilidad de las fuerzas de vigilancia.				X	

ANEXO No. 19

Resultados de coincidencia de los métodos aplicados.

No.	Principales Causas	1	2	3	4	5
1	Existen varios accesos al interior de la Marina por tierra y desde el mar, pues se permite la entrada de clientes al “Bar Espigón” muy cerca de la frontera y de bañistas hacia los muelles, embarcaciones y área de fondeo sin que existan barreras físicas que lo impidan.	X	X	X	X	100
2	No se dispone de sistemas y medios técnicos especiales que faciliten un chequeo eficiente del personal que incide en la Marina (Sistema de CCTV, Video vigilancia).	X	X	X	X	100
3	Incumplimiento de las medidas de control y registro en los libros de incidencias de los datos de clientes, trabajadores y vehículos que acceden a la Marina. Además, no se implementa adecuadamente el sistema de identificación de personas, en lo relacionado a los niveles de acceso por áreas.	x	X	X	X	100
4	Baja disponibilidad de medios técnicos de comunicación para el servicio de seguridad y protección por averías y desperfectos técnicos.	X	X	X	X	100

	La iluminación en el área de los muelles y hacia el fondeo es deficiente.	X	X	X	X	100
5	Incumplimiento de las medidas de control y registro de los trabajadores y clientes que acceden los muelles, donde solamente tendrá acceso el personal previamente autorizado (Jefe de Flota, Patronos, Marineros, Mecánicos y Consejo de Dirección) y los clientes que hacen vida a bordo, previo control de Capitanía de Puerto.	X	X	X	X	100
6	Fisuras en cuanto a la organización, preparación, exigencia y cumplimiento de las funciones y misiones del Grupo de Seguridad Interna.	X	X	X	X	100
7	Baja percepción del riesgo, con relación a la importancia y responsabilidad que asume la entidad con la existencia en sus instalaciones de un punto de frontera habilitado al tráfico internacional.	X	X	X	X	100

LEYENDA:

1 Observación científica.

4 Entrevista.

2 Revisión de documentos.

5 Porcentaje de Coincidencia.

3 Encuesta.

ANEXO No. 20



Mapa de la Marina Internacional Marlin de Cienfuegos vista satelital.



Mapa de la Marina Internacional Marlin de Cienfuegos

ANEXO No. 21



Cienfuegos 13 de abril de 2019
"Año 61 de la Revolución"

A: Universidad "Carlos Rafael Rodríguez" de Cienfuegos.

AVAL

El que suscribe Jorge Alberto Cabello Eras, Subdirector Sucursal Marina MARLIN S.A. Cienfuegos expreso lo siguiente:

En nuestra entidad se conoce sobre la investigación científica que desarrolla el compañero Ariel León Valle con motivo de su trabajo de diploma en opción al título de "Licenciado en Derecho", por lo que desde sus inicios, estuvimos interesados en el tema a investigar, brindándole apoyo, información y acompañándolo modestamente en el curso de su investigación. En el trabajo investigativo que examinamos se determinan mediante la aplicación de diversos métodos las principales causas que originan el delito en la entidad.

La tesis planteado por el autor, nos permite identificar las insuficiencias que aún tenemos en nuestro sistema de seguridad y protección, pues constituyen causas para el origen y la comisión de hechos delictivos.

Es nuestro criterio, la conveniencia de validar el trabajo investigativo realizado, dado a la factibilidad e importancia que se le atribuye para la implementación de sus resultados en beneficio de nuestra entidad y el desarrollo del turismo náutico en el territorio.



Ing. Jorge Alberto Cabello Eras.

Subdirector Sucursal Marina MARLIN S.A. Cienfuegos.

