



Artículo

Narcotráfico Bajo Modalidad de "Contenedores": Amenaza Compleja Dentro del Comercio Marítimo Internacional

Drug Trafficking Under the Modality of "Containers": Complex Threat Within the International Maritime Trade

Julio David López Canales 

Centro Internacional de Investigación y Análisis contra el Narcotráfico Marítimo (CMCON).

Correspondencia:

julio_lopez903@yahoo.com



Citación: López J.
Narcotráfico Bajo Modalidad de
"Contenedores": Amenaza
Compleja Dentro del Comercio
Marítimo Internacional.
DERROTERO 2022, 16 N°2,
1-16.

Recibido: 14/09/2022

Revisado: 12/10/2022

Aceptado: 08/11/2022



Derechos de autor: © 2025 por autores.

Licenciado por Escuela Naval de
Cadetes "Almirante Padilla", COL.

Este artículo es de libre acceso
distribuido en las términos y
condiciones de *Creative Commons
Attribution* (CC BY) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Resumen: El presente artículo busca realizar un análisis desde punto de vista legal y operativo relacionado con medidas para contrarrestar el narcotráfico a través de la modalidad de "Contenedores", verificando estadísticas establecidas por el Centro Internacional Marítimo de Análisis contra el Narcotráfico (CMCON), siguiendo modelos comparativos de datos recopilados y utilizando información oficial y de fuentes abiertas sobre incautaciones realizadas en el ámbito marítimo y portuario relacionadas con decomisos de diferentes tipos de estupefacientes a nivel mundial. Adicionalmente, se llevó a cabo una revisión documental relacionada con las principales medidas de control en los puertos, contemplando: El Código Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), normativas de puertos de Colombia, México, Honduras, Panamá, entre otros, además de algunas referencias relacionadas al fenómeno de narcotráfico por vía de "Contenedores" con un enfoque disruptivo en las condiciones que favorecen a las Organizaciones Criminales Transnacionales (OCT) dentro del mundo del comercio marítimo. Finalmente, se muestra de manera objetiva como ha sido la evolución de este fenómeno bajo esta modalidad a través de los años, como es su correlación en cada continente, y cuáles son las dificultades y retos que las autoridades han tenido a nivel mundial, ya que esta amenaza por su naturaleza jurídica es diferente en cada país.

Palabras clave: Contenedores, Código PBIP, Narcotráfico Marítimo, Organización Criminal Transnacional, transporte marítimo, Clorhidrato de Cocaína, Puertos Marítimos..

Abstract: This article seeks to conduct an analysis from a legal and operational point of view related to measures to counteract drug trafficking through the "Container" modality, verifying statistics established by the International Maritime Analysis Center against Drug Trafficking (CMCON), following comparative models of data collected and using official and open source information on seizures made in the maritime and port area related to seizures of different types of drugs worldwide. In addition, a documentary review was carried out on the main control measures in ports, contemplating: The Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code), port regulations of Colombia, Mexico, Honduras, Panama, among others, in addition to some references related to the phenomenon of drug trafficking via "Containers" with a disruptive focus on the conditions that favor Transnational Criminal Organizations (TCOs) within the world of maritime trade. Finally, it objectively shows how this phenomenon has evolved over the years under this modality, how it is correlated in each continent, and what are the difficulties and challenges that the authorities have had worldwide, since this threat, due to its legal nature, is different in each country. **Keywords:** Containers, ISPS Code, Maritime Drug Trafficking, Transnational Criminal Organization, maritime transport, Cocaine Hydrochloride, Sea Ports.

Keywords: Containers, ISPS Code, Maritime Drug Trafficking, Transnational Criminal Organization, Maritime Transport, Cocaine Hydrochloride, Seaports.

Introducción

El siguiente estudio describe la situación relacionada al combate del narcotráfico desde el punto de vista portuario, evidenciando que los contenedores es el medio más eficaz para las OCT para transportar drogas a nivel mundial. La dinámica se da principalmente por el traslado de CHC desde Colombia hacia el mundo, principalmente para Norteamérica y Europa, los cuales son catalogados actualmente como mercados importantes por el consumo de sustancias ilícitas. El narcotráfico transnacional que se da gracias a las rutas marítimas de comercio ya establecidas, presenta una significativa capacidad de resiliencia por su compleja normativa jurídica de múltiples agentes estatales que combaten las drogas.

Con base a lo anterior, el narcotráfico por “Contenedores” es una amenaza transnacional que se adapta a los cambios sustanciales que afectan a los puertos de cada país, evidenciando una capacidad de evolución en el ocultamiento, innovando en modalidades, métodos, técnicas y tecnologías y otras relacionadas con la contaminación del contenedor.

Además, se crea una compleja red de narcotráfico que pasa por diferentes tipos de grupos diversificados, cada uno con funciones específicas, dentro y fuera de los puertos, todo en virtud de que el contenedor puede ser contaminado en cualquier punto de la cadena logística desde el empaque de la carga lícita hasta llegar a su puerto de destino.

¿Porque la modalidad de “Contenedores” es tan significativa dentro del narcotráfico marítimo a nivel mundial?, ¿Porque este medio logístico es una forma atractiva para traficar cualquier tipo de estupefacientes? Para ello se analizarán varias vertientes de investigación, indagando en los pilares principales relacionados con esta actividad, que pasa de ser la principal forma de hacer comercio marítimo a prestarse para el transporte de drogas ilícitas entre continentes.

El presente estudio se realizó por las considerables cifras de incautaciones relacionadas con el narcotráfico marítimo a través de la modalidad de contenedores, estadística que ha venido variando desde el 2020 al 2022. Para ello se analizó cómo es que las autoridades portuarias y antinarcóticos, han ejercido sus funciones, siendo el PBIP la herramienta más básica, el cual protege a los puertos de riesgos que dañen o perjudiquen al buque o la instalación portuaria, convirtiéndola en áreas muy significativas para el narcotráfico marítimo.

A lo largo de este trabajo se explican los factores que afectan el dinamismo del narcotráfico en contenedores, detallando la relevancia de los puertos como un punto clave para el narcotráfico, además se realiza un análisis comparativo del comportamiento de las modalidades de narcotráfico marítimo que se relacionan con la contaminación de contenedores.

Caso en estudio

El análisis desarrollado en el presente trabajo detalla cómo la modalidad de “Contenedores” se ha convertido en una de las formas de transporte de estupefacientes más significativa desde finales del siglo XXI, denotada por la alta convergencia en decomisos de drogas ilícitas a nivel mundial (CMCON, 2021), debido a la complejidad jurídica con la que se enfrentan las autoridades de cada estado en sus funciones contra el narcotráfico.

De acuerdo con lo anterior, en la investigación se procura determinar cuáles han sido los factores básicos que han incidido en la generación de rutas rentables para las OCT, las cuales buscan contaminar el contenedor en cualquier etapa del ciclo de transporte. También se analiza cuál es el papel que juegan las fases del transporte de narcotráfico marítimo desde de los límites de espacios marítimos definidos por la Convención del Mar, y como cada actor gubernamental (ya sean civiles o militares) juegan roles fundamentales, para neutralizar este flagelo que ha convertido a los contenedores como los espacios más significativos para el tráfico de estupefacientes a nivel mundial.

Contenedores, Idea Revolucionaria en el Contexto de Transporte Marítimo, Innovación Aprovechada por las OCT

Históricamente, la idea del contenedor surge en abril de 1937, innovación acreditada al empresario de logística terrestre Malcom McLean, quien vio la necesidad de minimizar los esfuerzos de producción logística en la interface terrestre – marítima. Su aporte fue muy simple: adecuar los camiones con cajas metálicas con las condiciones necesarias para transportar mercadería de una manera más eficiente. El siguiente paso en la evolución de revolucionario invento, fue la estandarización de dimensiones, capacidad de carga y otras características que serían homologadas en todas las formas de transporte disponibles: aviones, camiones, trenes y buques a nivel mundial (Revista Logitec, 2019).

La implementación de este tipo de transporte, potencializó y abrió fronteras para el comercio marítimo. En la década de los noventas, diferentes grupos criminales posicionados en Colombia, vieron una forma efectiva para trasladar sus cargamentos ilícitos, esto se realizó a tal punto de ir evolucionando poco a poco en sus técnicas y métodos de contaminación en diferentes tipos de buques alto bordos.

El comercio marítimo es un proceso dinámico que no se detiene, el cual define la economía y subsistencia mundial, básicamente todos los insumos y materiales que necesitamos en nuestro día a día, es gracias a este rubro que según la Organización Marítima Internacional (OMI), transporta el 80 % de mercancías a nivel global, y su importancia radica no sólo en las economías globales, sino también en la economía nacional de cada país, convirtiéndola en un objetivo de interés nacional (OMI,2022). En reconocimiento de ello, y conociendo el impacto negativo que pueden tener los eventos o circunstancias que afecten al proceso del sistema económico nacional, regional e internacional, es esencial establecer responsabilidades por parte de cada estado, que vaya de la mano con políticas y programas sean lideradas por personas que protejan los intereses del estado.

La amenaza para el estado radica en que simplemente todo ya está diseñado y preparado, las Organizaciones Criminales Transnacionales (OCT) solo tendrían que coordinar los sobornos necesarios en cada eslabón, desde el punto de embarque del estupefaciente hasta ser retirada en el puerto de destino. Menos esfuerzos operativos, con más efectividad en él envío, todo gracias a la innovación de McLean que revoluciono el transporte marítimo. ¿Y cómo se contrarresta el narcotráfico marítimo y portuario relacionado con cualquier tipo de contenedor? Se hace a través de múltiples esfuerzos de agencias gubernamentales y no gubernamentales reguladas por leyes muy diferentes en cada país, con jurisdicciones complejas acompañadas de múltiples participantes para el envío de un contenedor.

Puntos de contaminación de “Contenedores” y Agentes que Participan en su Control y Seguridad.

Para entender el desglose de esta problemática que se presenta a nivel mundial, es imperante analizar cuál es la ruta que lleva un contenedor y como los operadores logísticos se encargan del mismo, como esta es afectada por múltiples participantes y que están regulados por distintas leyes y reglamentos, característica que a grosso modo convierte el esfuerzo operativo en una debilidad jurídica.

En el presente estudio, se establecerá tres escenarios definidos por el análisis de los factores anteriormente mencionados, siendo los siguientes:

Preembarque de “Contenedores”: En este espacio los operadores portuarios y las empresas propietarias de la carga, coordinan y supervisan la fase de traslado del cargamento llevado o recibido en un patio de contenedores previamente a ser llevado hacia el puerto marítimo.

En esta fase de contaminación, el contenedor se ve más vulnerable porque pasa por varios lugares con múltiples responsables, la carga ilícita puede ser adherida, embebida o introducida, ya sea en la sede del exportador, en ruta o en los patios de espera mientras esta ingresa a las instalaciones portuarias.

Seguido de lo anterior, se debe de tomar en cuenta que en esta etapa lo involucrados son personas de bajo recursos, dedicados a servir como trabajadores de cargas, transportistas, seguridad, entre otros, quienes por su perfil económico se convierten en objetivos para los coordinadores logísticos criminales y quienes por algún tipo de soborno los harán partícipes en la cadena logística ilícita. Las personas que coordinan estas acciones regularmente crean células para definir procesos, integrado por personas que trabajan en torno al comercio marítimo.

Esto se repite en los países que usan algunos puertos como puntos de lanzamiento de drogas hacia Norteamérica, Europa, África y Oceanía, todo esta red se maneja de manera imperceptible, ya que enmascaran su verdadera personalidad con bajos perfiles de obreros normales; en algunos casos, haciéndose pasar por empresarios de negocios, fachada que sirve como operadores logísticos disfrazados, sin evidenciar algún tipo de ostentación, y con pocas o casi ninguna excentricidad, siguiendo un modelo de emprendedor, haciendo que sus acciones ilícitas sean más invisibles.

Zona Portuaria: Se define como las instalaciones propias del puerto donde el cargamento pasa a ser responsabilidad de las autoridades portuarias, reguladas por las reglamentos internos e internacionales (Código PBIP, SOLAS y otros).

La principal herramienta de seguridad marítima implementada en puertos y buques es el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), creado como consecuencias del atentado del 9/11, que dejó al descubierto las variadas falencias de seguridad que tenían los diferentes medios de transporte a nivel mundial. Este código vela por el cumplimiento de las normas de seguridad, mismas no tienen en su origen, un enfoque contra actividades de tráfico de drogas. Este código está regulado y supervisado por la Organización Marítima Internacional (OMI), el mismo está orientado a mitigar a los riesgos que atienden principalmente al "SAFETY", ósea los cuidados orientados a la carga y el personal del buque / puerto, ósea no posee una perspectiva de "SECURITY", el cual atiende amenazas con carácter de delitos mayores de manera pro activa. Dentro de la gama de situaciones vinculadas con el crimen transnacional y que tienen relación con este código están: la piratería, terrorismo, trata de personas, y tráfico de armas y material peligroso, entre otros (UNODC, 2004).

Los apartados que se relaciona con "cargas ilícitas", y no precisamente orientadas a drogas, están enfocadas en tres vertientes: el primero es la "manipulación indebida de la carga, del equipo o sistemas esenciales del buque o de las provisiones del buque", el segundo es "acceso o usos no autorizados, lo que incluye la presencia de polizones" y el tercero "contrabando de armas o de equipo, incluidas las armas de destrucción masiva" (Seguridad Integral, 2019).

El primero hace referencia de la carga antes de ingresar al puerto, el segundo está orientado al involucramiento de personas con acceso restringido a puntos sensitivos dentro del puerto (bodegas y carga, patios de contenedores, puntos de acceso vehicular, etc.) El ultimo se relaciona con el tipo de contrabando que no es debidamente revisado por cualquiera de los involucrados, ósea macro coordinaciones con las empresas marítimas.

Lo anterior relaciona el PBIP con el puerto, ya que aquí se centralizan las funciones de seguridad a través del OPIP/OPB, función que está muy ligada a la visión que el estado firmante determine. El mismo código PBIP establece que: "las funciones y responsabilidades respectivas de los Gobiernos Contratantes, los organismos gubernamentales, las administraciones locales y los sectores naviero y portuario, a nivel nacional e internacional, con objeto de garantizar la protección marítima", lo anterior con el objetivo de definir responsabilidades para todos los involucrados en la cadena de comercio marítimo. (OMI, 2002).

Esto deja abierto y a criterio propio como cada puerto y como cada país combate el narcotráfico, naciendo aquí una complejidad, porque no se puede tener varios puntos de vistas para establecer parámetros únicos que contrarresten el narcotráfico, agregado a ello él se debe de tomar en consideración el vasto volumen de contenedores que pasa por un puerto y que los mismos ralentizan los procesos logísticos marítimos de forma no intencional, como producto de la búsqueda de indicios de contaminación de drogas en contenedores, haciendo que solo sea efectiva la supervisión de poco menos del 2 % de las cargas a nivel mundial (UNODC, 2020).

Es muy difícil que las autoridades portuarias realicen inspecciones a todos los contenedores de forma eficaz, es casi una utopía, por el hecho de superar retos de tecnología, leyes eficaces y autoridades con limitaciones en su jurisdicción y capacidad operativa. Algunas de las formas de contaminación en puerto a considerar; es la intervención de "Actores Ilegales" que con sobornos o uso de información confidencial logran que el cargamento ilícito pase los controles de seguridad. También se da complicidad del "funcionario portuario", quienes facilitan el ingreso de vehículos con carga ocultas, confabulándose con el conductor y en algunos casos, con personal que realizan funciones de inspección en los contenedores (CMCON, 2022b).

De igual manera se presenta la complicidad de miembros de la tripulación de la embarcación, así como empleo de "Actores Ilegales" (ninjas o monos) y polizones, problemática que deriva de vacíos jurídicos en sistema penal de los países, ya que estas personas que contaminan buques y contenedores al ser requeridas por las autoridades y no tener pruebas contundentes en contra, logran conseguir penas mínimas, y a su vez se valen de otros tipo de cobertura legal obteniendo sanciones que encubren su actividad ilícita, como por ejemplo darles trato de polizones para quienes abordan una embarcación sin la autorización debida (según regulaciones de Convenio FAL, Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de las Naciones Unidas de 1951 y con el Protocolo sobre el Estatuto de los Refugiados de 1957 entre otros), o solamente son penalizados con sanciones económicas y administrativas en su récord como tripulación (legislación marítima internacional y compendio de normatividad jurídica nacional propia de cada estado).

El instrumento más cercano para combatir las actividades de narcotráfico en los puertos y buques, es el "Plan de Protección Portuaria" y "Plan de Protección del Buque" realizado y supervisado por el OPIP y OPB respectivamente, sin embargo, este plan no es efectivo en ese sentido, y se orienta más a la seguridad y cuidados de las cargas lícitas y que estas cumplan con la normativa internacional de transporte. Las gestiones relacionadas con tráfico de narcóticos se hacen con instituciones no propias de los puertos como ser Armadas, Fuerzas Navales, Guardacostas, Policías, Aduanas, entre otras, quienes si poseen una jurisdicción propia orientada al combate de drogas. Aquí se crea una compleja fusión de funcionarios que intentan detectar las actividades ilegales de narcotráfico.

Zona Marítima: Definido como los diferentes espacios marítimos (MT, ZC, ZEE, AM) donde el buque alto bordo / contenedor puede ser contaminado, acción ilícita que está sujeta a jurisdicciones nacionales e internacionales.

Lo anterior está generalizado por el comportamiento de las cargas a nivel mundial, basada principalmente en registros del CMCON, donde sobresalen las modalidades de “Depósito Ilegales”, “Buques Alto Bordos”, “Lanchas Go Fast”, todas relacionadas con contaminación portuaria. Para esto existe una figura de coordinador (Actor Ilegal) el cual recluta personal que sujetos a sobornos, realizan acciones u omisión de responsabilidades que son fáciles de ejecutar y que en caso de ser descubiertos conllevan penalizaciones mínimas.

Es un fenómeno muy peculiar, como los contenedores se vuelven muy versátiles, su forma de contaminación aplica para múltiples “Actores Ilegales”, además se presenta una representativa fase multimodal, ejemplificadas en acciones ilícitas se presentan cuando una o dos “Lanchas Go Fast” interceptan al “Buque Alto Bordo”, a su llegada o salida del puerto; aquí el buque en este trayecto, se desplaza a baja velocidad facilitando

que el “Actor Ilegal” aborde el buque que en ocasiones cuenta con la complicidad de uno o varios tripulantes, quienes actúan de vigías y facilitan su acceso empleando escalera o poleas, facilitando la maniobra del traslado de los narcóticos, estos posteriormente son ocultos en compartimientos del buque o contenedores que ya habían sido perfilados, esto mediante las diferentes técnicas de ocultamiento, generalmente empleando la técnica de “Carga” y “Rip On/Off”.

En resumen, las tres fases anteriores son de carácter sensitivo, a tal punto de crear debilidades y riesgos en la seguridad portuaria, tema que no es un propio de algún país en particular, sino más bien es una compleja problemática que agobia al comercio marítimo internacional, producto de una falta de interacción adecuada de las instituciones gubernamentales que son parte del Estado Rector de Puerto, Estado Ribereño, Estado de Abanderamiento, a parte de las agencias navieras y autoridades portuarias; asimismo, se suma a ello la variación de leyes y reglamentos marítimos propios de cada país, la divergencia de jurisdicción de control de puertos (en algunos el responsable directo es la Policía, en otros es la Armada / Marina o la figura de Aduanas), y también la inasequible tarea de identificación e inspección de un alto volumen de “Contenedores” que se mueven a cada hora, caracterizados por la capacidad de poder transportar grandes cargamentos de CHC desde un continente a otro.

Lo anterior nos coloca en un panorama que cambia o se acomoda de acuerdo a los límites de espacios marítimos, por ejemplo, ¿si se tiene un cargamento de 100 kg de CHC en un contenedor en el puerto? ¿Qué autoridad es la encargada de requerir, que agencias se encargan de investigar y quien es la encargada de judicializar? Con regularidad se presentarán las autoridades policiales de cada país que esta a su vez se relacionan con aduanas y otras autoridades portuarias. Ahora, si ese mismo cargamento pasa todos los controles de puerto y ya se encuentra dentro del buque, ¿Siguen siendo las mismas autoridades las que se encargan de combatir este tráfico? Aquí la policía tiene un papel menos operativo y los controles del buque juegan un rol fundamental.

El buque zarpa y este ya se encuentra en derrota de navegación, y se recibe reportes de inteligencia que identifican el cargamento, ¿Qué autoridades fungirían como ente controlador? La policía en algunos estados aquí ya no posee jurisdicción desde su enfoque constitucional, y aquí entra la participación de las Armadas a través de sus equipos de guardacostas o protección portuaria que poseen facultades para realizar inspección al buque ya en navegación, pero en la práctica no se puede detener al buque, el mismo sigue navegando y el tiempo aquí juega un factor primordial, aquí el buque pasando de las 24 millas náuticas (zona contigua) pasa a ser regulada por otra normativa internacional aplicada según el SOLAS y CONVEMAR, debido a que son otras condicionantes.

La autoridad debe de poseer información verídica con alto nivel de certeza ya que si no logra identificar el cargamento ilícito que está dentro de un contenedor (que regularmente es uno de 9.000 a 15.000 contenedores, según sea el tipo de buque alto bordo). Si no se logra incautar el alijo, las autoridades podrían enfrentarse a sanciones por el tiempo perdido en estas inspecciones. Aquí cada estado debe de imponer procesos que cubran y protejan tanto el comercio marítimo como las autoridades que combaten el narcotráfico, muy complejo, tan complejo que esta normativa suele ser diferente en cada país, y para ello citaremos algunos ejemplos de instrumentos que utilizan las autoridades marítimas en Latinoamérica que combaten el narcotráfico marítimo en puertos / buques alto bordos, estas son:

República de Colombia: La Dirección General Marítima (DIMAR) es la institución que vela por la seguridad marítima (combate al narcotráfico marítimo) con apoyo de Guardacostas de la Armada Nacional y Antinarcóticos de la Policía Nacional de Colombia, esto se da gracias al cumplimiento de los convenios: Convención de las Naciones Unidas Contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas, 1988. Artículo 17 Tráfico ilícito por mar. Ley aprobatoria en Colombia: Ley 67 de 1993 / Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América para suprimir el tráfico ilícito por mar, 1997. Decreto No. 908 de 1997 por el cual se promulga el acuerdo / Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, enmendado. Capítulo XI -2: Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP). Ley aprobatoria en Colombia: Ley 8a de 1986.

República de Chile: La Dirección General de Territorio Marítimo y de Marina Mercante – Armada de Chile son las instituciones que vela por la seguridad marítima (combate al narcotráfico marítimo), esto se da gracias al cumplimiento de Instrumentos nacionales o internacionales siendo el principal el Decreto No. 908 de 1997 por el cual se promulga el acuerdo / Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, enmendado. Capítulo XI -2: Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP). Como parte de esta lucha se presentó en la Resolución N°4 (XIX) Propuesta para Inhibir el Tráfico de Cargas Ilícitas en la Región, presentada en la XIX Reunión Extraordinaria de ROCRAM, México, 2018.

República de Honduras: La Dirección General de la Marina Mercante en el ente regulador de los convenios marítimos internacionales relacionada con los puertos, y la misma con apoyo de la Fiscalía Especial Contra el Crimen Organizado, Fuerzas Armadas de Honduras y la Policía Nacional ejercen el cumplimiento del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, enmendado. Capítulo XI -2: Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP).

Estados Unidos Mexicanos: La Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM) de la Secretaría de Marina de México vela por la seguridad marítima través del Capítulo XI-2 SOLAS; Código PBIP. Convenio de Viena de 1988. Acuerdos de colaboración para intercambio de información entre naciones amigas. Grupos de Alto Nivel de Seguridad y Justicia con países amigos. Ley Orgánica de la Administración Pública. Ley de Seguridad Nacional. Ley de Navegación y Comercio Marítimo y su reglamento. Ley de Puertos. Reglamento Interior de la Secretaría de Marina.

• **República de Paraguay:** La Prefectura Naval Paraguaya Convenio Interinstitucional entre la Armada Paraguaya y la Secretaría Nacional Antidrogas, son las instituciones que vela por la seguridad marítima (combate al narcotráfico marítimo), esto se regula con el cumplimiento de Ley Nacional 2367/2004 Resoluciones de la Prefectura General Naval Capítulo XI-2 SOLAS.

• **República Oriental de Uruguay:** La Prefectura Nacional Naval de la República Oriental del Uruguay ejerce funciones contra el tráfico marítimo a través de la Ley 19.312 del 21 de enero de 2015. Protocolo 2005 al Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima. Ley 14.879 del 23 de abril de 1979, Aprobación del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974. Ley 19.513 del 14 de Julio de 2017, “Creación de la Comisión de Lucha Contra el Narcotráfico y el Crimen Organizado Transfronterizo”.

En dichos países se ha presentado múltiples casos de tráfico de estupefacientes, en todos se cumple la normativa internacional y se crean planes de protección de los puertos y buques, sin embargo, en un sentido funcional la droga no es identificada por la vulneración del PBIP, esta es identificada en su mayoría por información de inteligencia de las agencias antinarcóticos, quien han realizado un análisis y seguimiento de organizaciones ajenas al puerto o buque. ¿Entonces sirve el PBIP contra el control de narcotráfico marítimo?, claro que sí, solo que este enfrenta retos que van más allá de la adscripción a un convenio, es muy complicado para el actuar de cada representante de control, que por temas de competencia en sus roles deben de formar un engranaje muy complejo, que debe de tener bases legales que protejan los participantes y que garantice no afectar el comercio marítimo.

Todas las anteriores nos dejan un esquema de: Seguridad / Supervisión / Control en Puertos y/o Buques que es regulado por autoridades portuarias, encargadas de identificar alijos de estupefacientes que, sin embargo, no pueden judicializar ya que las mismas requieren de apoyo de instituciones que si poseen dichas facultades legales (fiscalías, fuerzas policiales, navales y militares).

En esta ejecución se abren diferentes dificultades, como brechas legales orientadas a cómo debe de ser el tratamiento de las pruebas en el ilícito, quien debe ser el agente primario que debe de tratar esto en puerto, cuál es el proceso que se debe de realizar y si estos están alineados con la normatividad de transporte marítimo, cual es la protección que ofrece el estado a las autoridades portuarias, instituciones antinarcóticos y cuáles son las garantías que se le ofrecen a las navieras y exportadores logísticos, que en muchas ocasiones no están involucrados en el ilícito como tal.

También están las brechas temporales, ósea el orden cronológico que debe de llevar este tipo de operación en puerto y/o buques, si el ilícito fue requerido en el mar, en cuanto tiempo debe de realizarse la requisa y levantamiento de pruebas, a fin de no perjudicar el itinerario del buque, que si bien, llevaba un cargamento ilícito, este mismo lleva millones de dólares en cargamentos que son esperados en varios puertos del mundo, y que por su tardanza están afectado los intereses de los propietarios y los destinatarios de la carga.

Lo anterior deja una interrogante: ¿Cuáles son las diferencias de competencia jurídica del Estado Ribereño, el Estado Rector de Puerto y el Estado de Abanderamiento? Desde la perspectiva del combate a las drogas, la diferencia principal es que Estado Ribereño tiene un enfoque de soberanía marítima según Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR) y el Estado Rector de Puerto y el Estado de Abanderamiento tiene responsabilidades administrativas sobre buques y puertos, esto según los acuerdos que regulan los controles de puertos a nivel regional (Acuerdo Latino -Viña del Mar y Acuerdo del Caribe en América, Acuerdo de París en Europa, Acuerdo de Tokio y Acuerdo del Océano Indico en Asia, Acuerdo de Abuya en África entre otros).

Si sumamos la multiplicidad de agentes que protegen los puertos y buques de la contaminación de alijos de estupefacientes en contenedores y la funcionalidad que podría proporcionar plan de protección del Puerto / Buque de una manera más eficiente, se obtendría un arma que facilitaría operaciones antinarcóticas in situ, colocando una figura con facultades de judicialización a la cabeza quien coordinaría con los OPIP y las instituciones antinarcóticas medidas que tengan supervisión más adecuada, y que al incumplimiento de la misma se ejecuten medidas penales que le den seriedad al asunto, esto limitaría las acciones de los agentes portuarios que se prestan para actividades ilícitas, de igual modo aplicar penas a los miembros de las tripulaciones y a las navieras que tengan relación al caso. Ver Figura 1.

Figura 1. Línea de entendimiento desde Código PBIP hasta ejecución de acuerdo al Plan de Protección Portuaria / Buque.



Nota: Adaptado de "Guía para el conocimiento y la implementación del código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (OMI ISPS)" (OEA, 2005).

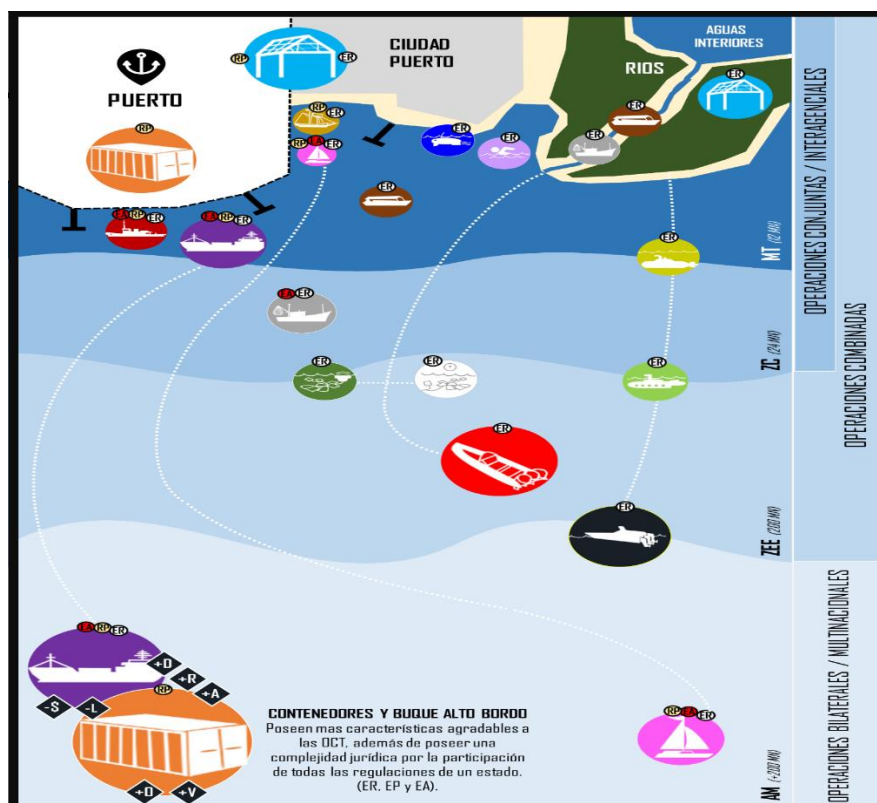
Su ejecución tal cual, sería una utopía jurídica porque el estado tendría que sopesar entre la aplicación de sanciones penales relacionadas con el narcotráfico marítimo en contenedores o mantener un control que no afecte intereses marítimos de la nación, ósea ¿qué es más importante?: detener a un buque con sospecha de poseer narcóticos a bordo o no parar o ralentizar el trayecto que lleve ese buque. Esta dualidad se puede resumir en elegir ser un Estado que niega drogas en sus puertos o ser un Estado que asegure el tráfico marítimo de manera eficiente. Atacar las drogas en los puertos es sinónimo de puertos con muchas medidas y restricciones, además de participación de agentes ajenos a las actividades del puerto, más presupuestos de seguridad y más controles que hacen que los procesos sean más extensos, priorizando la contención de drogas a los procesos portuarios regulares.

Injerencia de la mModalidad de “Contenedores” en la Dinámica Mundial de Narcotráfico Marítimo y Portuario. (T1)

Para entender esta problemática es preciso analizar el origen del fenómeno, y cuáles son los factores relacionados la presencia de subsistema de tráfico a través de dinámica de contenedores; estos factores serian la intermodalidad de contaminación, la innovación en el ocultamiento de drogas y la capacidad de transportar volúmenes muy significativos. Asimismo, estos aspectos facilitan la comprensión de como el fenómeno del Sistema de Drogas Ilícitas ha puesto a los puertos del mundo, como puntos claves en el itinerario de la Cocaína.

Figura 2.

Caracterización de modalidades de narcotráfico marítimo en función de jurisdicciones de instituciones estatales.



Nota: Adaptado de “Catalogo de Modalidades de Narcotráfico Marítimo” (CMCON,2022b), “Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias” (OMI,2002) y la “Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar” (ONU,1982).

En la Figura 2 se compara los espacios físicos donde se efectúa el narcotráfico marítimo: aguas interiores, puertos y ciudades alrededor de ellas, mar territorial (MT), zona contigua (Zona Contigua), zona económica exclusiva (ZEE) y altamar (AM).

También se incluye la participación del Estado Ribereño, Estado Rector de Puerto y Estado de Abanderamiento, donde el Estado Ribereño por su enfoque de soberanía marítima, combate directamente casi todas las modalidades de narcotráfico a través de operaciones conjuntas e interjurisdiccionales de acuerdo a la normativa legal nacional vigente. Ver Figura 3.

A esto se agregan operaciones combinadas donde entran instituciones de otros países que por sus capacidades operativas y de inteligencia ofrecen apoyo para combatir este flagelo (ejemplo de ello es la participación de Estados Unidos a través de la Fuerza de Tarea Interagencial Conjunta Sur (JIATF-S por sus siglas en inglés) quienes realizan presencia en aguas internacionales y espacio marítimo de países aliados en la lucha contra las drogas). Dichas operaciones están amparadas en acuerdos bilaterales y multilaterales en países de la región.

Figura 3.
Caracterización de modalidades de narcotráfico en función de la regulación jurídica de cada estado.

REGULACIÓN JURIDICA		DESCRIPCION	BUQUE ALTO BORDO	BUQUE ESPECIALIZADO	CONTENEDORES	VEHICULO MARINO NO TRIPULADO (USV)	EMBARCACION DE PESCA	EMBARCACION DE RECREO	EMBARCACION DE TRANSPORTE	EMBARCACION OFICIAL
	ESTADO RIVERENO	Ejercicio de soberania del Estado en Aguas Interiores, MI, ZC y ZEE según la CONVENMAR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	ESTADO RECTOR DE PUERTO	Supervision administrativa relacionado con Buques Alto Bordos y Puertos (Seguridad y Operatividad) según la OMI.	✓	✓	✓			✓	✓	✓
	ESTADO DE ABANDERAMIENTO	Ejecucion administrativa de los Buques relacionada con su normas de estado en aspectos tecnicos y legales segun la OMI.	✓				✓	✓		✓

REGULACIÓN JURIDICA		DESCRIPCION	LANCHA GO FAST	NADADOR	SEMISUMERGIBL E SPSS	SEMISUMERGIBL E LPV	SUMERGIBLE	CARGA A LA DERIVA	CARGA BALIZADA	DEPÓSITO ILEGAL
	ESTADO RIVERENO	Ejercicio de soberania del Estado en Aguas Interiores, MI, ZC y ZEE según la CONVENMAR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	ESTADO RECTOR DE PUERTO	Supervision administrativa relacionado con Buques Alto Bordos y Puertos (Seguridad y Operatividad) según la OMI.								
	ESTADO DE ABANDERAMIENTO	Ejecucion administrativa de los Buques relacionada con su normas de estado en aspectos tecnicos y legales segun la OMI.								

Nota: Adaptado de “Catalogo de modalidades de Narcotráfico Marítimo” (CMCON,2022b), “Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias” (OMI,2002) y la “Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar” (ONU,1982).

Observando la Figura 4, se ofrece una caracterización de las capacidades de cada una de las modalidades en función de su uso; por ejemplo, aquí se establecen las modalidades más representativas por la capacidad de autonomía (+A) que pueden tener el medio donde sea transportada la carga ilícita, esto quiere decir embarcaciones con capacidad de navegar por más de 45 días en el mar. (“Buques Alto Bordos” / “Contenedores”, “Embarcaciones de Pesca y de Recreo”).

Otra caracterización es la facultad de recorrer distancias (+D) muy significativas, ósea más 200 millas náuticas después de la línea de costa. Esto faculta salir de la jurisdicción marítima de cada país, teniendo espacios libres de tránsito antes de entrar a una nueva jurisdicción marítima. (“Buques Alto Bordos” / “Contenedores”, Embarcaciones de Pesca y de Recreo, los diferentes tipos de “Semisumergibles” y “Lanchas Go Fast”). Ver Figura 4.

Figura 4. Caracterización de modalidades de narcotráfico en función de criterios de capacidad

CARACTERIZACIÓN DE MODALIDADES		CRITERIO	BUQUE ALTO BORDO	BUQUE ESPECIALIZADO	CONTENEDORES	VEHÍCULO MARINO NO TRIPLICADO (USV)	EMBARCACIÓN DE PESCA	EMBARCACIÓN DE RECREO	EMBARCACIÓN DE TRANSPORTE	EMBARCACIÓN OFICIAL
+A	Mayor Autonomía	Capacidad de navegación de + 45 días	✓		✓		✓	✓		✓
+D	Mayor Distancia	Distancias mayores a las 200 MN	✓		✓		✓	✓		
+R	Mayor Rapidez	Velocidades mayores a los 30 Nudos	✓		✓			✓		
+O	Mayor Sigilo/Ocultamiento	Facilidad de ocultamiento ante autoridades	✓	✓	✓	✓		✓		✓
+V	Mayor Volumen	Capacidad de transporte / almacenace mayor a 1.500 kg	✓	✓	✓		✓	✓		
-S	Menor Inversion	Inversion menor a 1 millon USD (Aprox.)	✓		✓		✓	✓	✓	✓
-L	Menor Aplicación Ley	Dificultad en la Aplicación de Ley (judicializacion)	✓	✓	✓	✓				

CARACTERIZACIÓN DE MODALIDADES		CRITERIO	LANCHA GO FAST	NADADOR	SEMISUMERGIBLE SPSS	SEMISUMERGIBLE LPV	SUMERGIBLE	CARGA A LA DERIVA	CARGA BALIZADA	DEPÓSITO ILEGAL
+A	Mayor Autonomía	Capacidad de navegación de + 45 días	✓		✓	✓	✓			
+D	Mayor Distancia	Distancias mayores a las 200 MN	✓		✓	✓	✓			
+R	Mayor Rapidez	Velocidades mayores a los 30 Nudos	✓							
+O	Mayor Sigilo/Ocultamiento	Facilidad de ocultamiento ante autoridades			✓	✓	✓	✓	✓	
+V	Mayor Volumen	Capacidad de transporte / almacenace mayor a 1.500 kg			✓	✓	✓			✓
-S	Menor Inversion	Inversion menor a 1 millon USD (Aprox.)	✓	✓				✓	✓	
-L	Menor Aplicación Ley	Dificultad en la Aplicación de Ley (judicializacion)			✓	✓	✓	✓	✓	

Nota: Adaptado de “Catalogo de modalidades de Narcotráfico Marítimo” (CMCON,2022b), “Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias” (OMI,2002) y la “Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar” (ONU,1982).

En la caracterización de mayor rapidez (+R) se tiene como criterio: identificar embarcaciones que posean velocidades mayores a los 30 nudos, aquí sobresalen las “Lanchas Go Fast”, ya que es la modalidad más representativa, a tal punto que su propio nombre significa “va rápido” en inglés. Ver Figura 4.

En la caracterización de mejor sigilo y ocultamiento (+O) sobresalen los diferentes de “Semisumergibles”, que por su naturaleza de sus características física pueden realizar navegaciones difíciles de identificar. Sin embargo, en este espectro también entran las embarcaciones relacionadas con temas portuarios (“Buques Alto Bordos”, “Buques Especializados” y “Embarcaciones de Recreo”) ya que su difícil control en la identificación de narcóticos le dan esa capacidad de encubrimiento. Ver Figura 4.

En la caracterización de mayor volumen de transporte (+V), sobre salen sin duda alguna los “Contenedores” y “Depósitos ilegales” que están relacionados con puertos. En este punto se establece cargamentos superiores a los 1.500 kg de estupefacientes. También sobresalen los diferentes tipos de “Semisumergibles” y “Embarcaciones de Recreo”. Ver Figura 4.

En la caracterización de menor inversión (-\$) está relacionada con rentabilidad que ofrece cada modalidad y que condicionantes ofrece cada una, por ejemplo, hay modalidades que necesitan hasta un proceso de manufacturación de la modalidad como tal (“Lanchas Go Fast” y “Semisumergibles”), hay otras que simplemente necesitan de un algún tipo de reestructuración en su casco, cubierta o compartimento (“Embarcaciones de Recreo”, “Embarcaciones de Pesca”) y otras que por la naturaleza de su función de transporte, ya posee las condiciones adecuadas para transportar alijos de drogas, y estas regularmente están relacionadas con sus tripulantes, que comparados a otras modalidades se hacen inversiones menores a 1 millón de dólares (“Buques Alto Bordos” y “Contenedores”). Ver Figura 4.

La ultima caracterización es la dificultad en la aplicación de la Ley (-L), ósea que, aun obteniendo resultados positivos en las incautaciones, no se pueda establecer sanciones a los participantes. Esto se ejemplifica en la República de Colombia, siendo el único país a nivel mundial que tiene una normativa jurídica muy clara para contrarrestar la fabricación y uso en el uso de “Semisumergibles”. Otro ejemplo relacionado a las falencias en el proceso de judicialización son los casos de “Buques Alto Bordos” / “Contenedores”, donde no es muy claro cómo establecer sanciones penales a los miembros de la tripulación.

Analizando lo anterior, solo hay dos modalidades de narcotráfico marítimo que convergen en todas las capacidades: “Buques Alto Bordos” y “Contenedores”. Este mismo análisis las OCT ya la tiene muy presente por hecho de que son ellos quienes tiene la experiencia en su aplicación, y son ellos quienes ven como el comercio marítimo y la naturaleza en sus leyes ofrecen ventajas por sobre las autoridades que combaten el narcotráfico. Ver Figura 4.

Desde este enfoque, el fenómeno de narcotráfico en contenedores, tiene en su ejecución práctica, muchas vertientes de análisis, descritas de la siguiente manera:

Capacidad de intercambio de modalidades de transporte marítimo antes de ser contaminado el buque / contenedor

La modalidad “Contenedores” es por estadística, una de las más influyentes a nivel mundial, compitiendo con las “Lanchas Go Fast”, que se puede catalogar como un fenómeno se presenta en la ruta hacia Estados Unidos, o sea rutas que salen de Colombia hacia Republica Dominicana y posteriormente hacia Puerto Rico (Estado Libre y Asociado de Estados Unidos de Norteamérica). También se usa los corredores del Caribe y Pacífico de Centroamérica hacia México respectivamente. Esto se presenta por la capacidad de rapidez que poseen estas embarcaciones, usando motores de 150 a 300 HP desarrollando velocidades de 15 a 50 nudos dependiendo la circunstancia.

La modalidad de “Depósitos Ilegales” posee una versatilidad en sus sistemas de seguridad y ocultamiento, lo cual genera una capacidad de acopio de drogas en volúmenes muy significativos, ya sean estos destinados para preparar cargamentos para ser enviados regularmente a Europa o Norteamérica. Los principales puntos de depósitos ilegales a nivel mundial son en cercanías de riveras de ríos, en bodegas en ciudades o en almacenes en cercanías de ciudades - puertos. Este último son puntos de conexión clave; ya que es aquí donde se genera la interface tierra/mar y está relacionada directamente con la contaminación de “Contenedores”.

Un ejemplo de lo anterior, es la compleja estructura delincriminal presentada en Ecuador, la cual utiliza una red que inicia en diferentes zonas grises en la frontera con Colombia, (Tulcán, San Miguel y Pacaya) como principales puntos de trasiego a fin de llegar lo más cerca de Guayaquil donde es resguarda en “Depósitos Ilegales”, modalidad que funge como refugio y ocultamiento ante las autoridades, mientras esta es preparada y empaquetada para posteriormente ser introducida a diferentes “Contenedores” bajo la técnica “Rip On/Off” o como se denomina localmente: “Gancho Ciego” (InSigth Crimen, 2021).

En cuanto a las técnicas utilizadas para la contaminación, con base a los registros del CMCON, se observa que la técnica de “Carga” lleva un promedio superior a los demás, esta técnica consiste en ocultar la carga ilícita dentro de la carga lícita, mimetizando el estupefaciente de tal forma que sea muy difícil la detección (CMCON, 2022b), esto demanda que las organizaciones criminales tengan que desarrollar unas acciones previas al embarque de la mercancía, la ejecución y coordinaciones de estas acciones ilícitas definen en sí, el éxito en la operación logística ilegal. La detección de estos ilícitos, permiten al momento del hallazgo, que las autoridades abran líneas de investigación y judicialización, que posteriormente les permitan realizar detenciones de personas involucradas en el tráfico de estupefacientes. Asimismo, según registros CMCON algunas de las mercancías lícitas más contaminadas, y relacionadas directamente con el tráfico de estupefacientes, son el banano, piña, carbón natural, pinturas y madera, entre muchos otros más, todas teniendo como patrón algún tipo de relación comercial del país exportador a país importador.

Innovaciones y nuevas formas de ocultamiento de drogas relacionada con la modalidad de “Contenedores”

Una manifestación peculiar que se ha dado en los últimos años, es la transformación del CHC en estado líquido, técnica sofisticada que las OCT han desarrollado a través de complejas formulas químicas, a fin de cambiar el estado de la droga como tal, para poder emularla como mercancías lícitas. En cuanto a la recuperación del estupefaciente, se logra siguiendo procesos de filtración y decantación; llevada a cabo en laboratorios clandestinos donde se consigue recuperar aproximadamente el 90% del producto; todo esto se realiza con el fin de evadir los controles portuarios, ya sean los escáneres, inspecciones visuales y reconocimiento de canes antinarcóticos (Soledispa, Gavilane, Urrutia e Hidalgo 2022).

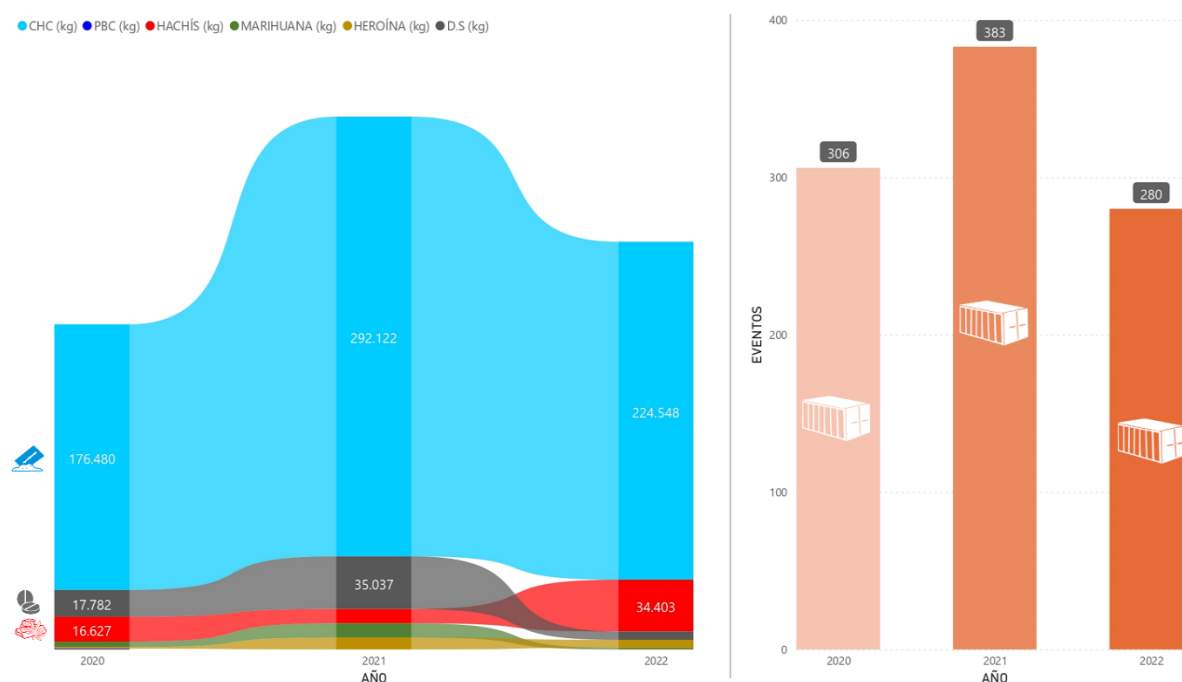
Otro foco de atención en el narcotráfico por “Contenedores” es el uso del tipo Reefer, el cual posee características para el transporte de frutas, vegetales o embutidos y otras cargar refrigeradas, aquí la innovación se presenta en los espacios donde se encuentra la espuma rígida de poliuretano que actúa como aislante de temperatura, sin embargo, esto dificulta la efectividad escáneres o inspecciones realizadas por las entidades portuarias correspondientes (Houston, 2020)

Cifras alarmantes en el volúmenes de incautación y cantidad de eventos bajo modalidad de “Contenedores”

Según los registros del Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el Narcotráfico Marítimo (CMCON), del total de eventos de incautación registrados por la vía marítima durante el 2020, se presentaron estadísticas distribuidas de la siguiente manera: el 29,06 % de eventos de narcotráfico marítimo se registraron mediante la modalidad de “Contenedores” siendo la modalidad con más relevante (306 de 1.053 eventos) con un total de 216.056 kg de estupefacientes incautados, siendo el 81,68 % en CHC (176.480 kg), 8,23 % en Drogas Sintéticas (17.782 kg), 7,7 % en Hachís (16.627 kg), 1,69 % en Marihuana (3.642 kg), 0,47 % en Heroína (1.025 kg) y 0,23 % en PBC (500 kg) (CMCON, 2020). Ver Figura 5.

Figura 5.

Caracterización de modalidades de narcotráfico marítimo en función de jurisdicciones de instituciones estatales.



Nota: Adaptado de la Base de datos del CMCON (2020-2022).

Durante el 2021, estas cifras se representaron de la siguiente manera: el 23,51 % de eventos de narcotráfico marítimo se registraron mediante la modalidad de “Contenedores” siendo la segunda modalidad más recurrente (383 de 1.629 eventos, seguido después de “Lancha Go Fast” con 444 eventos) con un total de 354.024 kg de estupefacientes incautados, siendo el 82,51 % en CHC (292.122 kg), 9,9 % en Drogas Sintéticas (35.037 kg), 2,68 % en Hachís (9.491 kg), 2,66 % en Marihuana (9.427 kg) y 2,24 % en Heroína (7.947 kg) (CMCON, 2021). Se estima que el incremento en las estadísticas se debió a diversos factores que derivaron de la pandemia COVID-19, entre ellos: cierre de fronteras aéreas, marítimas y terrestres, pero que por su naturaleza de necesidad no afectó al comercio marítimo y por ende al narcotráfico por “Contenedores”, además de la afectación en las labores operativas de las instituciones gubernamentales que enfocaron sus esfuerzos principalmente a atender los asuntos de salud. Ver Figura 5.

Durante lo que va del año 2022 (desde 1 de enero hasta 1 de octubre), estas cifras se representaron de la siguiente manera: el 23,31 % de eventos de narcotráfico marítimo se registraron mediante la modalidad de “Contenedores” siendo la tercer modalidad más recurrente (280 de 1.201 eventos seguido después de “Lancha Go Fast” con 315 eventos y “Lancha Go Fast” con 346 eventos) con un total de 270.882 kg de estupefacientes incautados, siendo el 82,9 % en CHC (224.548 kg), 12,7 % en Hachís (34.403 kg), 2,06 % en Drogas Sintéticas (5.573 kg), 1,96 % en Heroína (5.320 kg) y 0,38 % en Marihuana (1.038 kg) (CMCON, 2022). Ver Figura 5.

Como se puede evidenciar en la estadística, el estupefaciente más representativo en el narcotráfico marítimo por vía “Contenedores” es el CHC, esto confirma la preferencia de las organizaciones criminales para traficar estupefacientes a través de los diferentes buques y contenedores que realizan navegaciones transoceánicas, transportando volúmenes significativos de drogas sin el consentimiento de los tripulantes, de los dueños de los cargamentos lícitos y de las propias navieras.

Percepción de Dinámica Narcotráfico Regional y su Combate a Nivel Continental:

¿Qué papel juega cada país en el control de estupefaciente por vía de contenedores, más en específico el CHC?

Esto es muy variante, incluso cada gobierno diferentes políticas de combate de las drogas, por ejemplo; los países que conforman el continente africano, en su mayoría, presentan un escenario caótico, con condiciones económicas y sociales difíciles, con serios problemas de inestabilidad y debilidad gubernamental, resumida en pobreza y desigualdad, factores sociales que sumandos forman el teatro ideal para las OCT, con acceso fácil y permeable a los puertos africanos en la costa atlántica y con probabilidades muy altas de adentrarse y alcanzar con éxito las rutas terrestres o aéreas hacia los mercados importantes de consumo en regiones de Europa y Asia (Real Instituto El Cano, 2018).

Sin embargo, los factores ajenos a su naturaleza hacen que sean países con medidas antinarcóticos que pasan regularmente desapercibidas por la comunidad internacional, no hay publicaciones de incautaciones como tal y tampoco reportes que definan los resultados en este ámbito.

No significa que no exista autoridades que sean destinadas a regular el control en puertos, hay estados que han priorizado esta problemática, principalmente los que están en cercanías del Golfo de Guinea (Liberia, Costa de Marfil, Ghana, Togo, Benín, Nigeria, Camerún, Guinea Ecuatorial, Gabón y Santo Tomé y Príncipe) así como también Marruecos y Sudáfrica quienes han presentado una clara posición contra el tráfico de narcóticos por vía marítima. Resulta importante mencionar que la intensidad de las operaciones de interdicción generadas por la cooperación internacional de países de América latina, la Unión Europea (UE) y países africanos, han forzado a las OCT a explorar y establecer nuevas rutas, replantear nuevas estrategias para delinquir y emplear tecnología avanzada, trayendo con ello más problemas de violencia y corrupción usando a países del interior de África como trayecto terrestre para alcanzar su destino final hacia Europa (Saldarkham, 2020).

En Europa la dinámica se vuelve un reto inmensurable, principalmente para España, Países Bajos y Bélgica, quienes han liderado las incautaciones bajo la modalidad de “Contenedores”, un hecho significativo fue la incautación realizada el 24 de febrero de 2021, como producto de acciones de coordinación combinadas, en una operación antinarcótica de interdicción, autoridades policiales y del servicio de aduanas de Alemania y Bélgica, donde fueron incautados 23.370 kg de CHC transportados en contenedores provenientes de Paraguay, que tenían como destino final la ciudad de Rotterdam, en Países Bajos, dicho alijo tendría un valor estimado de 730 millones de USD (El País, 2021). Otros puntos que sirven como entrada de drogas al territorio europeo son: Italia por su relación con la “Ndrangheta”, Albania relacionada con grupos criminales de los Balcanes y Turquía que recibe Heroína, Drogas Sintéticas a parte del CHC.

En América, la mayor representatividad de narcotráfico en contenedores se da en Brasil, Ecuador, Colombia y Panamá, gracias al tráfico de CHC, que se presenta en la región, estos cargamentos tienen como destino países europeos, aprovechando el uso de las rutas marítimas comerciales que cruzan por el Océano Atlántico.

El narcotráfico en “Contenedores” es un tema de interés internacional, se ha observado el fenómeno y han existido iniciativas como ser la implementación del Programa de Control de Contenedores (CCP), respaldado por el gobierno de los Estados Unidos, la Unión Europea y Canadá, este es un convenio internacional creado en conjunto por la Organización Mundial de Aduanas (WCO) y la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, orientado a minimizar el contrabando de mercancías ilícitas a nivel mundial, actualmente están adscrito 59 países participantes nivel mundial (UNODC, 2019).

Conclusiones

En conclusión, se puede establecer que la modalidad de “Contenedores” es una problemática sumamente delicada por su paralelismo que tiene con el comercio marítimo, ósea; mientras exista transporte marítimo como medio primordial en el transporte de carga a nivel mundial, existirá el narcotráfico a través de contaminación de “Contenedores”.

La preocupación de las naciones se ha reflejado a través de muchos esfuerzos en conjunto que dan como resultado la creación de normativas que combatan este flagelo, siendo el PBIP lo más cercano a ella, sin embargo, existe una serie de debilidades que son muy ajenas a las labores de las instituciones que combaten el narcotráfico. Entre ella una dispersa responsabilidad jurídica de los participantes en la cadena logística de transporte en contenedores, además de leyes que no profundizan sanciones penales a todos los involucrados, quienes se abrigan en los vacíos legales o se amparan en sanciones administrativas menores.

Combatir la contaminación de estupefacientes en puertos y buques alto bordo es un problema complejo; gracias a las condicionantes que se presentan en las diferentes etapas de carga del contenedor, por ejemplo; el escenario que se presenta en puerto es muy diferente al que podemos tener ya en el buque en un espacio marítimo determinado, asimismo la falta de claridad en la participación de los agentes narcóticos hace que sean procesos sin una eficacia adecuada. Esto quiere decir que las autoridades no cumplan sus objetivos, al contrario, los resultados en incautaciones y neutralización de redes de Narcotráfico que delinquen usando contenedores, han demostrado y en gran medida el interés de los de estados en combatir este flagelo, sin embargo, es muy difícil cumplir al 100 % el objetivo de evitar la contaminación de contenedores.

En síntesis, el alto volumen de incautación, la capacidad de innovación en el ocultamiento de la droga y la relación de múltiples modalidades para contaminar un contenedor, perfilan a esta modalidad como la opción más rentable para las OCT, además de que la misma presenta una superioridad en capacidad de autonomía, rapidez, ocultamiento, de igual manera el poco costo de inversión por cargamento y la dificultad en la aplicación de la ley relacionada a esta modalidad.

Recomendaciones

En muy complejo dar una solución precisa a esta problemática, sin embargo, se puede combatir con acciones inteligentes, identificando puntos que al ser fortalecidos podrían tener un impacto positivo en la lucha contra las drogas. Un punto de convergencia de responsabilidades por parte de las autoridades es el Plan de Protección del Buque / Instalaciones Portuarias, si se refuerza este plan con acciones preventivas de seguridad que sean apoyadas por las autoridades portuarias, empresas logísticas, navieras e instituciones antinarcóticos y que su vez sean respaldadas con un compendio de leyes que sancionen severamente a los involucrados en delitos relacionados con el transporte de droga generaría una punta de lanza como esfuerzo conjunto y a su vez sería una herramienta primordial que los estados podrían estandarizar de acuerdo a la experiencia de cada uno.

En lo anterior se debe de tomar en cuenta el principio de funcionalidad, ya que no se pueden tomar los mismos factores que afectan a los puertos de países desarrollados con países en vías de desarrollo, ni tampoco hacer semejanza en funciones de los puertos de cada continente, ya que cada uno tiene su naturaleza propia. Sin embargo, si se hacen las observaciones oportunas que apliquen para todos, se obtendrá una estandarización criterios de seguridad en cada puerto, convirtiendo la seguridad antidrogas en cada puerto en un estándar de calidad a nivel mundial.

1. Referencias

CMCON. (2020). *Registro de eventos de incautaciones de narcotráfico marítimo 2020*.

CMCON. (2021). *Registro de eventos de incautaciones de narcotráfico marítimo 2021*.

CMCON. (2022a). *Catálogo de narcotráfico marítimo*. <https://cimcon.armada.mil.co/content/catalogo-de-modalidades-2022>

CMCON. (2022b). *Registro de eventos de incautaciones de narcotráfico marítimo 2022*.

Houston, A. S. (2020). *II curso de control e inspección de contenedores*. SlidePlayer. <https://slideplayer.es/slide/17929152/>

InSight Crime. (2021). *Envío en contenedores: El juego del escondite de la cocaína*. <https://es.insightcrime.org/investigaciones/envio-contenedores-juego-escondite-cocaina/>

Observatorio Colombiano del Crimen Organizado. (2020). *Los cambios recientes en las rutas del tráfico de cocaína*. Universidad del Rosario. https://urosario.edu.co/Documentos/Facultad-de-Ciencia-Politica-Gobierno-y-Relacione/Observatorios/Crimen-organizado/OCCO_Analisis_2_Nuevas_Rutas_De_Drogas.pdf

Organización de los Estados Americanos. (2005). *Guía para el conocimiento y la implementación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (OMI ISPS)*. https://www.oas.org/cip/docs/areas_tecnicas/4_proteccion_portuaria/3_guia_conoc_implem.pdf

Organización de las Naciones Unidas. (1982). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

Organización Marítima Internacional. (2002). *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974: Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias*. <https://www.anp.com.uy/sites/default/files/archivos/parrafo-colapsable/2020-08/CodigoPBIP.pdf>

Organización Marítima Internacional. (2022). *Introducción a la OMI*. <https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx>

Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. (2020). *UNODC-OMA Programa Global de Control de Contenedores*. <https://www.unodc.org/ropan/es/BorderControl/container-control/ccp.html>

Real Instituto Elcano. (2018). *Por qué África: Desentrañando la geopolítica criminal del tráfico ilícito de cocaína entre América Latina y Europa*. https://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/2902f0df-7d6b-442d-8856-c70ae58ad121/DT7-2018-SansoRubertPascual_Africa-geopolitica-transito-cocaina-America-Latina-Europa-Espana.pdf

Revista Logistec. (2019). *Contenedor: Su historia y las claves que lo acreditan como la herramienta clave en el transporte internacional de mercancías*. <https://www.revistalogistec.com/logistica/freight-management-2/2517-contenedor-su-historia-y-las-claves-que-lo-acreditan-como-la-herramienta-clave-en-el-transporte-internacional-de-mercancias>

Seguridad Integral. (2019). *¿Qué es el Código PBIP?* https://codigopbip.com/images/documentacion/codigo_PBIP/que_es_el_codigp_pbip.pdf

Soledispa, G., Gavilane, [iniciales no suministradas], Urrutia, [iniciales no suministradas], & Hidalgo, [iniciales no suministradas]. (2022). *Manual de procedimiento para el pesaje adecuado de sustancias sujetas a fiscalización en estado líquido: Actualización 2022*. <https://rus.ucf.edu.cu/index.php/rus/article/download/3142/3084/>

Financiación. Los autores declaran que esta investigación no recibió financiación externa.

Conflicto de Intereses. Los autores declaran no tener conflictos de interés alguno.

Biografía de los Autores.

Julio David López Canales

El Analista de Narcotráfico Marítimo es un profesional con formación en Ciencias Navales, especializado en el análisis de las dinámicas, modalidades y tendencias asociadas al narcotráfico por vía marítima. Su experiencia se encuentra vinculada al Centro Internacional de Investigación y Análisis contra el Narcotráfico Marítimo (CMCON), con sede en Cartagena de Indias, Colombia, donde desarrolla labores orientadas a la investigación, análisis y generación de conocimiento para contribuir a la prevención y comprensión del fenómeno del narcotráfico marítimo.

Su perfil profesional integra conocimientos de las ciencias navales, seguridad marítima, transporte marítimo y análisis delictivo, con especial interés en las organizaciones criminales transnacionales y el uso de las rutas, puertos y medios marítimos para el tráfico ilícito de sustancias.

Descargo de responsabilidad/Nota del editor: Las declaraciones, opiniones y datos contenidos en todas las publicaciones son únicamente responsabilidad de los autores y colaboradores individuales y no reflejan necesariamente las opiniones de DERROTERO y/o de los editores. DERROTERO y/o los editores se deslindan de cualquier responsabilidad por daños o perjuicios a personas o bienes que puedan surgir como resultado de las ideas, métodos, instrucciones o productos mencionados en el contenido. Se recomienda a los lectores verificar de manera independiente la información antes de basarse en ella.