



CENTRO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIÓN Y ANÁLISIS CONTRA EL NARCOTRÁFICO MARÍTIMO



CIMCON

ESTUDIO DE CASO DE NARCOTRÁFICO ECN 14

Protegemos el azul de la bandera



“Contenedores”: Método Eficaz para el Narcotráfico Marítimo



Estudio de Caso ECN – 14 / 2020

EL 27 de marzo, durante una inspección en el puerto de Róterdam (Países Bajos), funcionarios de la Aduana de ese país, incautaron 1.170 kg de clorhidrato de cocaína CHC, ocultos en una carga lícita de mango proveniente de Brasil, bajo la modalidad de “contenedores”, a través de la técnica “rip off”. Durante el desarrollo del evento no se presentaron capturados. (Aduana Países Bajos, 29 Marzo de 2020).

Asimismo, fueron incautados otros 34 kg de CHC el mismo día en el puerto de Róterdam en dos contenedores, 20 kg en el primero y 14 kg en el segundo, también provenientes de Brasil, los cuales fueron contaminados a través de la técnica de “reefer”, pero la carga lícita que transportaban era jugo de lima. (Aduana Países Bajos, 29 Marzo de 2020).

Los eventos descritos anteriormente, son una muestra del comportamiento del fenómeno del narcotráfico por vía marítima, a través de la modalidad de “contenedores” desde Suramérica hacia el continente Europeo, lo cual se ha evidenciado año tras año.

Durante el 2018 la modalidad más representativa fue “contenedores”, ya que de los 143 eventos registrados en Europa, el 55% se realizó a través de esta modalidad, donde España representó el 47%, seguido de Países Bajos con el 18% y Bélgica con el 17%; siendo los tres países con las mayores incautaciones de CHC. Los países donde más se evidenció la procedencia de estos contenedores contaminados con destino a Europa, fueron Ecuador con el 15% de eventos, Colombia 14% y Brasil 13%. Principalmente hacia Bélgica, España y Países Bajos (CMCON 2018).

Posteriormente, en el año 2019 de los 135 eventos registrados en Europa, el 77% se realizó a través de la modalidad de “contenedores”, donde Países Bajos representó el 45% seguido de España con el 27% e Italia con el 7%, siendo los tres países con las mayores incautaciones de CHC. Asimismo, los países donde más se evidenció la procedencia de contenedores contaminados con estupefacientes hacia Europa, fueron Ecuador con el 17% de eventos, Brasil 17% y Colombia 12%, con destino principalmente a Países Bajos, España y Bélgica (CMCON 2019).

Comparando los datos mencionados anteriormente, se puede evidenciar que para el 2019 la modalidad de “contenedores” en Europa mantuvo el primer lugar e incluso aumentó en un 22% la cantidad de eventos con respecto al 2018. Además, Países Bajos pasó a ser el país con más representación en cantidad de eventos bajo esta modalidad por encima de España, y Brasil se posicionó al lado de Ecuador como los países con más registro de eventos de CHC con destino a Europa.

También, se puede inferir que existe una conectividad que ha venido creciendo con el tiempo entre el puerto de Róterdam, Países Bajos (como puerto de recepción) y Brasil (Puerto de salida) como una ruta usualmente utilizada por las organizaciones del crimen transnacional para el transporte de clorhidrato de cocaína. Más aún, teniendo en cuenta la estadística CMCON del año anterior, la cual arroja que, de 48 eventos presentados en Países Bajos, 14 provenían de Brasil, todos bajo la modalidad de “contenedores” con un total de 7.846 kg de CHC incautado, y de los

Estudio de Caso ECN – 14 / 2020

28 eventos de incautaciones en América, que tenían como destino también el puerto de Róterdam, 19 se presentaron en Brasil.

De igual manera, para lo que va corrido del presente año de acuerdo a las estadísticas del CMCON la tendencia se mantiene, ya que a la fecha en Europa se ha presentado un incremento del 61% con respecto al año anterior con un total de 51 eventos, de los cuales 25 han sido bajo la modalidad de “contenedores”, siendo Rotterdam (Países Bajos) el puerto más representativo y teniendo a Brasil como principal país de procedencia de los estupefacientes incautados a la fecha.

Por lo tanto, es una tarea para las autoridades marítimas de los países de Brasil y Países Bajos, aunar esfuerzos con el fin de rediseñar estrategias contundentes en pro de contrarrestar el actuar de las organizaciones de crimen transnacional (OCT), consistente en el envío de grandes cantidades de sustancias ilícitas a través de esta ruta bajo la modalidad de “contenedores”.

Es así como hemos evidenciado que un medio de transporte marítimo empleado para el intercambio de mercancías a nivel mundial como los “contenedores”, se convierte en un método eficaz para los actores ilegales dedicados al narcotráfico, en un contexto a su favor con un nivel de riesgo bajo y alta probabilidad de éxito, enviando sustancias ilícitas desde el continente americano hacia Europa, Asia o África, ya que de acuerdo a la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) “aproximadamente el 90% del comercio a nivel internacional se lleva a cabo a través de “contenedores” en el entorno marítimo, de los cuales más de 500 millones se mueven anualmente en el comercio mundial, pero la cantidad de “contenedores” que se alcanza a inspeccionar en todo el mundo no supera el 2%”. (UNODC, 2018).

Si bien es cierto que en la actualidad los organismos y las autoridades responsables de la seguridad marítima y portuaria a nivel mundial, que intervienen en la lucha contra este flagelo de carácter transnacional, están implementando sistemas de control como cámaras diurnas, cámaras de visión nocturna, sistemas de vigilancia infrarroja, equipos de inspección no intrusiva y drones, se hace necesario fortalecer con estos elementos aquellas terminales portuarias donde aún se tengan estas falencias, y asimismo capacitar y entrenar al talento humano en cabeza del personal responsable de los esquemas de seguridad y vigilancia de las terminales y puertos en todo el mundo. De esta manera evitar ser vulnerables frente al actuar delictivo de las OCT, como potenciales rutas de exportación de estupefacientes.

Igualmente, una manera de hacerle frente a este flagelo transnacional en la lucha contra el narcotráfico marítimo, es logrando una mayor afectación a las OCT, consistente no solo en la incautación de las sustancias ilícitas, sino también en la captura de las personas involucradas en el planeamiento y ejecución de los hechos. Si bien es cierto que el hallazgo de los estupefacientes se hace en las terminales portuarias una vez el contenedor se encuentra en tierra (en su gran mayoría), es pertinente diseñar una estrategia que permita identificar la participación de las organizaciones dedicadas a la contaminación de los contenedores en los puertos de salida y de destino, a través del intercambio o flujo de información de inteligencia o mediante entregas controladas poder desarticularlas.

Además, adoptar medidas de control apropiadas y suficientes orientadas al empleo de la inteligencia financiera con el objetivo detectar operaciones relacionadas con el lavado de activos, con base en el análisis de reportes de operaciones sospechosas del sector financiero, sector bursátil, que permita un filtro de información apoyada en la tecnología para consolidar y agregar valor a los datos recolectados, esto le permite detectar operaciones que pueden estar relacionadas con el delito de Lavado de Activos procedentes del narcotráfico y sus delitos conexos.

Estudio de Caso ECN – 14 / 2020

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aduanas Países Bajos. (2020). Interceptan múltiples partidos de cocaína. Recuperado de <https://www.om.nl/actueel/nieuws/2020/03/29/douane-onderschept-meerdere-partijen-cocaine>
- Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el narcotráfico Marítimo. (2020). *Metanálisis Semanal de Narcotráfico Marítimo 011*. Cartagena de indias, Colombia: CMCON
- Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el narcotráfico Marítimo. (2019). *Análisis Sobre el Narcotráfico Marítimo*. Cartagena de indias, Colombia: CMCON
- Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el narcotráfico Marítimo. (2019). *Informe Anual Dinámica del Narcotráfico Marítimo*. Cartagena de indias, Colombia: CMCON
- Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el narcotráfico Marítimo. (2018). *Análisis Sobre el Narcotráfico Marítimo*. Cartagena de indias, Colombia: CMCON
- Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra el narcotráfico Marítimo. (2018). *Informe Anual Dinámica del Narcotráfico Marítimo*. Cartagena de indias, Colombia: CMCON
- Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. (2018). CCP Media Centre. Recuperado de <https://www.unodc.org/ropan/es/BorderControl/container-control/ccp-media-centre.html>





ARMADA DE COLOMBIA

**CENTRO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIÓN Y ANÁLISIS CONTRA EL CONTRA EL
NARCOTRÁFICO MARÍTIMO**

**Diagonal 20. Transversal 52
Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla"
Barrio "El bosque". Isla "Manzanillo"
Cartagena de Indias D.T. y C.
Bolívar (Colombia)
Móvil (+57) 310 7954642
E-mail: direccion@cimcon.mil.co**