

ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS



COMISIÓN INTERAMERICANA PARA EL CONTROL DEL ABUSO DE DROGAS

cicad

**TRIGÉSIMO CUARTO PERÍODO
ORDINARIO DE SESIONES
17-20 noviembre, 2003
Montreal, Canadá**

**OEA/Ser.L/XIV.2.34
CICAD/doc1267/03
13 noviembre 2003
Original: Inglés**

Estudio hemisférico
del narcotráfico marítimo

**REUNION DEL GRUPO DE TRABAJO
OEA/Ser.L/XIV.4
SOBRE NARCOTRÁFICO MARÍTIMO
20 - 24 de octubre de 2003
Miami, Florida, EEUU**

**CICAD/doc.3/03
28 octubre 2003
Original: Inglés**

**ESTUDIO HEMISFÉRICO
DEL NARCOTRÁFICO MARÍTIMO**

SECRETARÍA GENERAL DE LA ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS, WASHINGTON, D.C. 2006

**ESTUDIO HEMISFÉRICO
DEL NARCOTRÁFICO MARÍTIMO**

I. RESUMEN EJECUTIVO

Este informe fue preparado por un Grupo de Trabajo de Expertos de Argentina, Barbados, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Estados Unidos, México, Perú, y Trinidad y Tobago, así como representantes del Comité Interamericano contra el Terrorismo (CICTE). Examina la cuestión del narcotráfico marítimo de drogas ilícitas y otros tipos de contrabando relacionados en el Hemisferio. El alcance de este estudio marítimo abarca desde las aguas costeras y las áreas portuarias hasta las aguas “azules” o internacionales.

El estudio y este informe consideran el tráfico ilícito de drogas por vía marítima y el contrabando relacionado y los esfuerzos de los Estados Miembros de la CICAD para hacer frente a dicho tráfico. La información que se presenta se basa en el cuestionario de evaluación propia que se preparó con este fin; las respuestas que proporcionaron los Estados Miembros; información de referencia procedente de estudios e informes existentes recopilada por la Secretaría Ejecutiva; y los conocimientos especializados de los miembros del Grupo de Trabajo. Cabe mencionar que un total de 20 de los 34 Estados Miembros de la CICAD, los cuales representan todas las regiones del Hemisferio, respondieron a este cuestionario.

El informe considera tres áreas principales relacionadas con el narcotráfico marítimo y su control que incluyen: Legislación y Acuerdos de Cooperación; Puertos; y Enlaces – Puertos e Interdicción de Naves. Cada sección describe la situación actual en el Hemisferio, identifica las limitaciones y desafíos de los Estados Miembros en cuanto al control, vigilancia e interdicción del tráfico ilícito de drogas, realiza algunas observaciones sobre la situación y ofrece recomendaciones para ayudar a los Estados Miembros a responder a lo anterior. Al mismo tiempo, el Grupo de Trabajo observó que el tráfico de drogas por vía marítima varía en cada subregión. Por lo tanto, cualquier trabajo futuro en este campo deberá tener en cuenta las circunstancias y desafíos particulares de cada subregión, así como los diferentes sistemas jurídicos y de control.

Conforme a la información recopilada, el Grupo de Trabajo formula una serie de recomendaciones a la Comisión, las cuales se incluyen en este informe. Estas recomendaciones se centran en la creación de capacidad y en la mejora de la cooperación y comunicaciones – dentro y entre los Estados Miembros. Además, las recomendaciones proponen la creación de un Grupo de Expertos para desarrollar instrumentos que ayuden a los Estados Miembros a hacer frente a los desafíos y limitaciones actuales, y a ser más eficaces y efectivos en sus esfuerzos contra el tráfico de drogas por vía marítima.

II. INTRODUCCIÓN

Debido a la vasta extensión del mar, los traficantes de drogas han estado utilizando, y lo continúan haciendo, los medios marítimos para el transporte de

cargamentos de drogas ilícitas y el contrabando relacionado. Las grandes áreas de mar abierto y las largas áreas costeras proporcionan a los narcotraficantes la oportunidad de utilizar una multitud de rutas, medios y métodos para mover sus cargamentos ilícitos. Los narcotraficantes tienen la habilidad y flexibilidad de cambiar en respuesta a presiones y oportunidades y de aprovechar las vulnerabilidades de los Estados Miembros de la CICAD que representan los controles precarios, los recursos limitados y los marcos jurídicos y reglamentarios inadecuados.

Se estima que el 90% de la cocaína producida en América del Sur se transporta a través del sector marítimo. La mayoría de las drogas ilícitas que se envían a América del Norte y Europa desde América del Sur pasan por una zona de tránsito de seis (6) millones de millas cuadradas (15 millones de kilómetros cuadrados) de océano, incluyendo el Mar del Caribe, el Golfo de México y la región oriental del Océano Pacífico. Sin embargo, se ha observado una nueva tendencia; los traficantes de drogas están desviando sus cargamentos ilícitos a las zonas marítimas inmediatamente adyacentes, al sur de la zona que se utiliza tradicionalmente, especialmente en el sur del Océano Atlántico y en el sur del Océano Pacífico.

Los puertos pequeños y más grandes que manejan volúmenes significativos de cargamento marítimo, incluido el comercio de trasbordo, corren el riesgo de ser explotados y están siendo utilizados por las organizaciones de contrabando de drogas. Estos puertos pueden servir de punto de entrada o salida de un país para el contrabando de drogas y requieren especial atención por parte de las autoridades del orden público. Las actividades de enlace entre los puertos y los buques son también uno de los principales motivos de preocupación que requiere atención especial y estrategias específicas que deben contar con la participación de diversas entidades.

Los traficantes de drogas están utilizando tanto los buques de contenedores comerciales como otros buques de carga y el transporte marítimo no comercial para transportar sus drogas ilícitas. Este último grupo incluye barcos de pesca, embarcaciones de recreo y pequeños buques de carga costeros. Las embarcaciones multimotor de fibra de vidrio o madera conocidos como “lanchas rápidas” se utilizan con frecuencia en el Mar del Caribe y en el Océano Pacífico Oriental. Además, los traficantes de drogas modifican las estructuras de los buques y/o del equipo a bordo. Construyen compartimentos ocultos dentro del buque o los amarran al casco del buque, agregan tanques para esconder el cargamento ilícito o modifican los motores para tener más potencia.

En respuesta a esta amenaza, los Estados Miembros se ven limitados por la falta de financiamiento, recursos y personal capacitado, además, de la falta de coordinación tanto a nivel interinstitucional dentro los Estados Miembros como a nivel internacional.

Los Estados Miembros también carecen de suficiente información táctica y de inteligencia. Si bien el problema varía entre países, se observan deficiencias en la cantidad y/o calidad de los datos de inteligencia disponibles. Mientras que algunos países carecen de datos básicos sin procesar, otros no tienen los instrumentos y/o técnicas de análisis necesarios para generar inteligencia fiable y utilizable.

Los traficantes de drogas se aprovechan de la diversidad de sistemas jurídicos y jurisdicciones en los Estados. Los Estados Miembros tienen que hacer frente a esta situación, mediante el desarrollo de capacidad y estrategias nacionales para eliminar el tráfico de drogas por vía marítima y, a su vez, fomentar y apoyar los esfuerzos de cooperación con otros países.

La magnitud del problema del narcotráfico marítimo es tal, que ningún país tiene la capacidad para hacer frente a este desafío por sí solo. Es esencial reforzar la cooperación y coordinación entre los Estados Miembros. Se trata de una oportunidad para que los Estados Miembros puedan aprender de las experiencias de otros. Los acuerdos bilaterales y regionales y otros arreglos entre los Estados Miembros y sus organismos son los principales mecanismos que permiten la cooperación. Los mecanismos de cooperación internacional ofrecen un medio para superar las deficiencias de los esfuerzos contra el narcotráfico marítimo y para llevar a cabo actividades eficaces tanto a nivel internacional como nacional.

III. ANTECEDENTES

Los narcotraficantes están utilizando extensamente y de diversas formas los medios marítimos para transportar las drogas ilícitas que producen. Para los fines de este examen, el narcotráfico marítimo en el Hemisferio Occidental afecta a las zonas portuarias y costeras y se extiende al litoral y la alta mar. Con frecuencia, estas drogas ilícitas y el contrabando relacionado están ocultas entre los cargamentos legítimos. La magnitud del tráfico marítimo, la cantidad de puertos que participan en el mismo, la gran extensión de agua y la longitud y aislamiento de las líneas costeras hacen que la detección e interdicción representen un desafío aún más grande. Se trata de un desafío que requiere una mayor consideración entre los estados y entre las autoridades nacionales encargadas de la aplicación de la ley.

El liderazgo en política antidrogas del Hemisferio –de manera global– ha reconocido que lo mencionado con anterioridad es cierto. La cuestión del narcotráfico marítimo se ha considerado en diferentes foros y se han explorado estrategias y maneras para mejorar la cooperación internacional en respuesta a esta amenaza. Esta cuestión fue el punto central del debate en reuniones tales como el Foro Interamericano contra las Drogas, que se celebró en Miami, en agosto de 2002, y la de la Segunda Conferencia sobre Liderazgo en Política

Antidrogas en el Hemisferio Occidental, celebrada en septiembre de 2002 en Washington, DC. En ambas reuniones, el tema generó un intenso debate, que condujo a la formulación de varias recomendaciones dirigidas a mejorar la cooperación marítima y la seguridad portuaria.

El narcotráfico marítimo es una de las principales preocupaciones de la Comisión Interamericana para el Control de Abuso de Drogas (CICAD) y sus 34 Estados Miembros. La Comisión examinó el tema de la cooperación marítima durante su XXXII Período Ordinario de Sesiones, celebrado en la Ciudad de México (diciembre de 2002) y su XXXIII Período Ordinario de Sesiones en Washington, D.C. (abril de 2003).

IV. PROPÓSITO Y ALCANCE

Durante su XXXIII Período Ordinario de Sesiones, la Comisión encomendó a la Secretaría Ejecutiva que estableciera un pequeño grupo de trabajo de expertos para emprender un estudio sobre el narcotráfico marítimo. El informe hemisférico de este estudio se presentará a la Comisión durante su XXXIV período ordinario de sesiones que se celebrará en Canadá en noviembre de 2003. La decisión de la Comisión definía esta tarea de la siguiente forma:

“...El estudio considerará las tendencias actuales en materia de narcotráfico marítimo, las rutas y métodos utilizados, los problemas con los que tropiezan los Estados Miembros al reaccionar frente estos desafíos y las necesidades que deben superar para lograrlo...”.

El informe que resulte de ello abordará todos estos elementos y presentará recomendaciones para la consideración de la Comisión. El alcance del estudio es extenderse de las zonas costeras (zonas portuarias, orillas y aguas costeras), a través de las aguas litorales, hasta las aguas libres o el mar azul.

V. METODOLOGÍA

La Comisión encomendó que el Grupo de Trabajo elaborara un cuestionario de evaluación propia para recopilar información básica sobre las tendencias en esta materia, los métodos y rutas que se utilizan en el narcotráfico marítimo, los problemas y obstáculos que enfrentan los Estados Miembros y las áreas en las que necesitan asistencia para superar lo anterior. Además de la elaboración del estudio, el Grupo de Trabajo recibió el mandato de hacer uso de los informes, estudios y documentos existentes sobre esta cuestión a fin de complementar la información generada a través del cuestionario.

El Grupo de Trabajo se reunió el 30 de junio en Washington, D.C. en las oficinas de la Secretaría Ejecutiva. Los miembros del Grupo de Trabajo incluían a 17

expertos que representaban a nueve países (Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Estados Unidos, México, Perú, Trinidad y Tobago, y Venezuela). En la reunión también asistieron representantes del Comité Interamericano contra el Terrorismo (CICTE) de la Organización de los Estados Americanos (OEA).

Durante su primera reunión, el Grupo de Trabajo finalizó el cuestionario y el formato del informe. Tras la reunión, los miembros del Grupo de Trabajo examinaron el material de referencia recopilado por la Secretaría Ejecutiva y extrajeron la información que consideraron útil para la elaboración del informe y la formulación de recomendaciones.

La Secretaría Ejecutiva recopiló la información de las respuestas al cuestionario a medida que las iba recibiendo. Esta información se puso entonces a disposición del grupo de trabajo a través de un sitio Web seguro especialmente creado para ese fin. A medida que los coordinadores finalizaban los borradores de las secciones individuales, los distribuían a los otros miembros del grupo de trabajo para su examen en preparación para una segunda reunión.

Del 20 al 24 de octubre, el Grupo de Trabajo se reunió por segunda vez. Durante esta reunión el Grupo examinó y finalizó el informe hemisférico. Los participantes incluían 20 expertos procedentes de 10 países (Argentina, Barbados, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Estados Unidos, México, Perú, y Trinidad y Tobago) así como el CICTE.

VI. RESULTADOS DEL ESTUDIO

Veinte Estados Miembros presentaron el cuestionario del estudio relleno. El grupo de trabajo complementó esta información haciendo uso de la experiencia de los expertos del grupo y de la información de informes y documentos existentes y otras fuentes. La información resultante se presenta en el informe con los tres siguientes títulos:

- VI.1 Legislación y Acuerdos de Cooperación
- VI.2 Puertos
- VI.3 Enlaces – Puertos e Interdicción de Naves

VI.1 LEGISLACIÓN Y ACUERDOS DE COOPERACIÓN

El tráfico ilícito de estupefacientes es un problema mundial. Los acuerdos y convenciones internacionales pertinentes establecen la base jurídica para la prevención y control del tráfico ilícito de estupefacientes. Dichos instrumentos

constituyen los marcos internacionales para la formulación de leyes nacionales, acuerdos bilaterales y regionales y otros arreglos para eliminar el flujo de drogas ilícitas, limitando a su vez las repercusiones negativas que tiene en el comercio marítimo legítimo.

La magnitud del problema es tal, que ningún país puede hacerle frente por cuenta propia. Es esencial reforzar la cooperación y coordinación entre los Estados Miembros. De esta forma, los países pueden trabajar conjuntamente y aprender y beneficiarse de las experiencias de los otros. Los acuerdos bilaterales y regionales y otros arreglos entre los Estados Miembros y sus organismos son los principales mecanismos que permiten dicha cooperación y coordinación.

El marco de cooperación para eliminar el tráfico ilícito de drogas por vía marítima es el Convenio de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas (Convenio de 1988), el cual estableció las reglas contenidas en el Convenio de las Naciones Unidas sobre la Ley del Mar (UNCLOS – 1982). El artículo 17 del Convenio de 1988 establece el marco de cooperación entre los Estados Parte y específicamente para el tráfico ilícito de drogas por vía marítima.

Las enmiendas de 2002 al Convenio de la Organización Marítima Internacional (OMI) para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) también pueden contribuir a la eliminación del tráfico ilícito de drogas en los puertos, el cual requiere que todos los buques SOLAS y las instalaciones portuarias que prestan servicios internacionales realicen evaluaciones de seguridad y establezcan programas de seguridad antes del 1 de julio de 2004. Los objetivos de este Código son establecer un marco internacional de cooperación para que los Estados contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y empresas portuarias y de transporte puedan detectar y evaluar las amenazas de seguridad y adopten medidas preventivas contra incidentes relacionados con la seguridad que afectan a embarcaciones o instalaciones portuarias y que aseguren la seguridad marítima tanto a nivel nacional como internacional; para asegurar la confianza de que se han establecido medidas marítimas adecuadas; y para asegurar la recopilación e intercambio eficaz y oportuno de información en materia de seguridad.

Todos los Estados Miembros que respondieron al cuestionario han firmado el Convenio de 1988 y más del 80 por ciento han ratificado o accedido al mismo. Debe reconocerse el compromiso de los Estados Miembros de la OEA a participar en los Convenios Marítimos Internacionales; sin embargo, un porcentaje significativo de Estados Miembros no los ha implementado del todo. Debe reconocerse que la implementación a nivel nacional variará en función de los diferentes sistemas y de la aplicabilidad de los Convenios en las leyes y reglamentos internos de los Estados Miembros.

El artículo 17 del Convenio de 1988 también alienta a los Estados a emprender acuerdos bilaterales o regionales. Los Estados Miembros están participando en estos acuerdos y arreglos con el fin de eliminar el tráfico ilícito de drogas por vía marítima. Un ejemplo es el “Convenio sobre Cooperación para la supresión del tráfico ilícito marítimo y aéreo de estupefacientes y sustancias psicotrópicas en el área del Caribe”. Estos acuerdos y arreglos bilaterales o regionales abarcan una gama de cuestiones o aspectos del control del narcotráfico marítimo, tales como la interdicción, la cooperación operacional y el intercambio de información e inteligencia. Específicamente, estos acuerdos y arreglos pueden servir para establecer canales de comunicación entre las autoridades a fin de facilitar el intercambio rápido y seguro de información sobre tendencias específicas, rutas y métodos relacionados con buques sospechosos de tráfico de drogas.

Debe reconocerse que el establecimiento de acuerdos bilaterales o regionales puede representar un problema para algunos países, en la medida que sus marcos constitucionales pueden impedir que formen parte de dichos acuerdos, los cuales otorgan a las autoridades extranjeras facultades reservadas a las autoridades nacionales.

Todos los Estados Miembros que respondieron al cuestionario han establecido leyes relacionadas con el control marítimo nacional, naves y seguridad portuaria. En algunos casos, los controles relacionados con lo anterior forman parte de leyes más amplias sobre el control de drogas, aduanas u otros asuntos. En cuanto a la seguridad marítima, todos los Estados Miembros informaron que han introducido o van a introducir enmiendas a sus leyes o marcos reglamentarios relacionados con la seguridad marítima, de buques e instalaciones portuarias para la plena implementación del Código Internacional de Seguridad de Buques e Instalaciones Portuarias (ISPS) de la Organización Marítima Internacional (OMI) antes del 1 de julio de 2004.

Los Estados Miembros que respondieron al cuestionario indican que están trabajando en la implementación del Código ISPS. Se reconoce que el cumplimiento de los requisitos del Código ISPS puede beneficiar en gran medida las actividades contra las drogas, tales como los programas de seguridad portuaria y de embarcaciones, y el requisito de que los buques mantengan registros de sus últimos diez puertos de escala.

Algunos Estados Miembros han indicado que sus leyes pueden ser insuficientes para abordar el control marítimo antidrogas. Un porcentaje significativo de los Estados Miembros que respondieron al cuestionario mencionaron limitaciones legislativas con respecto al control, vigilancia o interdicción en los puertos; sin embargo, solo algunos Estados Miembros mencionaron limitaciones en cuanto a lo relativo al mar. En algunos casos, dichas leyes no proporcionan suficiente autoridad o facultades.

Teniendo en cuenta la declaración política adoptada por el Vigésimo Período Extraordinario de la Asamblea General de las Naciones Unidas, dedicada a la lucha contra el problema mundial de las drogas¹, y de conformidad con la Estrategia Antidrogas en el Hemisferio de la CICAD, una gran mayoría de los Estados Miembros han establecido estrategias nacionales de control de drogas o planes de acción que guardan relación o incluyen el control marítimo de drogas.

RECOMENDACIONES:

El Grupo de Trabajo recomienda que la Comisión:

- Inste a los Estados Miembros a que reiteren su compromiso de convertirse en estados parte del UNCLOS y el Convenio de 1988 y de implementar los instrumentos de la OMI relacionados con la seguridad marítima.
- Exhorte a los Estados Miembros a que continúen con sus esfuerzos relacionados con la seguridad portuaria y el control de narcotráfico marítimo a través de la implementación eficaz de las normas y reglamentos marítimos internacionales y la promulgación y aplicación de leyes y reglamentos marítimos nacionales apropiados.
- Aliente a los Estados Miembros a que consideren el establecimiento de acuerdos y arreglos bilaterales y regionales que conduzcan al logro de las metas del Artículo 17, trabajando a su vez dentro de los marcos nacionales.
- Inste a los Estados Miembros a que incluyan la cuestión de la eliminación del narcotráfico marítimo en los temarios de las comisiones o reuniones, órganos de consulta y grupos de trabajo.
- Inste a los Estados Miembros a que desarrollen mecanismos internos para asegurar una respuesta eficaz y oportuna a las solicitudes de cooperación realizadas de acuerdo con el Artículo 17.
- Aliente a los Estados Miembros a que continúen con sus esfuerzos dirigidos a la implementación del Código ISPS antes del 1 de julio de 2004.
- Encomiende a la Secretaria Ejecutiva que colabore con el Comité Interamericano de Puertos (CIP) de la OEA y el Comité Interamericano contra el Terrorismo (CICTE) para coordinar y armonizar esfuerzos y recursos relativos a las actividades de seguridad portuaria contra las drogas y contra el terrorismo, incluida la implementación del Código ISPS por parte de los Estados Miembros de la CICAD.

¹ Resolución A/S-20/4 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, Anexo, párrafo 2.

- Encomiende a la Secretaría Ejecutiva que proporcione asistencia técnica a los Estados Miembros para revisar las leyes marítimas y de control de puertos nacionales con el fin de cumplir plenamente con los acuerdos internacionales y mejorar su capacidad nacional y eficacia en el control marítimo y el cumplimiento de las leyes. Al hacerlo, deberá considerar el desarrollo de tendencias, entre ellas la obligación de la industria de notificar las modificaciones que se realizan en los buques.
- Encomendar a la Secretaría Ejecutiva que proporcione asistencia técnica para ayudar a los Estados Miembros en el desarrollo de sus estrategias nacionales antidrogas o planes de acción, a fin de que incluyan el control marítimo antidrogas.
- Revise el cuestionario del Mecanismo de Evaluación Multilateral (MEM) con el fin de incorporar indicadores (cualitativos y cuantitativos) sobre los esfuerzos que se realizan para eliminar el narcotráfico marítimo.

VI.2 PUERTOS

El tráfico de drogas representa una amenaza potencialmente generalizada para los puertos en todo el Hemisferio Occidental. Las organizaciones del tráfico de drogas con suficientes conocimientos sobre el ciclo o procedimientos del transporte comercial están explotando las vulnerabilidades tanto de los puertos comerciales como no comerciales para el transporte de drogas ilícitas y el contrabando asociado. Aproximadamente una tercera parte de los cargamentos de cocaína se transportan a través de los puertos de los países del Hemisferio utilizando medios de transporte marítimo comerciales. Los puertos que manejan mayores volúmenes de buques y carga en tránsito corren el riesgo de ser explotados por los narcotraficantes marítimos comerciales. Por lo tanto, todos los puertos del Hemisferio se encuentran potencialmente en riesgo de ser explotados por los contrabandistas de drogas y requieren especial atención para los fines de control de drogas.

Las conspiraciones internas en las que participan personas que de otra forma tienen acceso legítimo al ciclo del transporte, representan un gran desafío para hacer frente al contrabando marítimo comercial de drogas en los puertos. En los países donde los puertos han mejorado su seguridad y han limitado las oportunidades de explotación por parte del contrabando de drogas, el desplazamiento de las operaciones de contrabando a través de las fronteras se ha trasladado a puertos más vulnerables en otros países, especialmente para los cargamentos de drogas hacia Europa. Para hacer frente a estas amenazas de la delincuencia organizada transnacional, los programas de seguridad portuaria antidrogas deberán incluir enfoques y mecanismos de investigación interinstitucionales e internacionales sofisticados e integrales.

Los grandes volúmenes del tráfico de contenedores y otros cargamentos hacen que sea necesario centrarse en la inspección e interdicción. Según los Estados Miembros que respondieron al cuestionario, el examen de los manifiestos de carga y otros documentos es fundamental para la identificación eficaz de contenedores y buques sospechosos, y sirve de base para determinar los perfiles de riesgo en los programas de seguridad portuaria. Para contrarrestar los flujos de drogas del comercio marítimo, algunos puertos – independientemente de los volúmenes de tráfico – han adoptado e implementado un programa de seguridad portuaria antidrogas. Los puertos con zonas francas y puertos libres representan un desafío particular para los países en el sentido de que, a pesar de tener una condición económica o comercial especial, aún así están sujetos al cumplimiento del Artículo 18 (del Convenio de 1988), relativo a los sistemas de control de seguridad portuaria.

Solamente unos pocos Estados Miembros que respondieron al cuestionario informaron que utilizan métodos para controlar el tráfico, manejo y auditoria de los cargamentos marítimos comerciales de sustancias químicas que pueden

estar vinculadas con la producción ilícita de drogas. Para abordar el problema de los cargamentos de sustancias químicas ilícitas y el desvío de cargamentos comerciales legítimos, estos países han implementado procedimientos para examinar algunos detalles relacionados con la importación, exportación y tránsito de cargamentos con el fin de identificar el comercio de mercancías que pueden ser motivo de preocupación, tales como los precursores químicos.

De acuerdo con las recomendaciones de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes (JIFE), los países están utilizando el proceso de notificación previa a la exportación para mejorar el control de las sustancias químicas. A través de este proceso, los países pueden notificar por adelantado un cargamento para el examen e investigación preliminar. Esta notificación permite un procesamiento más eficaz de los cargamentos de importación, exportación y tránsito que pueden ser motivo de preocupación a través de sus puertos.

Prácticamente todos los Estados Miembros que respondieron al cuestionario informan que varios organismos del gobierno participan activamente en las actividades de vigilancia e interdicción antidrogas en los puertos. Estos organismos del gobierno son responsables de proporcionar un enfoque programático integral para las operaciones antidrogas en los puertos. En aproximadamente la mitad de Estados Miembros, las partes interesadas de la industria portuaria privada desempeñaron un papel en los programas de seguridad portuaria antidrogas a nivel nacional o en puertos específicos.

La mayoría de los Estados Miembros que respondieron al cuestionario informan que la autoridad portuaria del gobierno es responsable de coordinar la implementación de los programas de seguridad portuaria antidrogas. En algunos casos, los Estados Miembros informaron que esta responsabilidad se comparte a través de una entidad u organismo gubernamental-privado. Asimismo, los países mencionaron la importancia de que las empresas del sector privado relacionadas con la exportación, importación, transporte, carga y seguridad privada participen en la implementación de los programas de seguridad portuaria. Casi todos los Estados Miembros informan que las partes interesadas del sector privado no proporcionan financiamiento para los programas de seguridad portuaria, y que dicho financiamiento proviene principalmente del gobierno.

La mayoría de los países indican que utilizan un conjunto integral de mecanismos y actividades en sus programas de seguridad portuaria antidrogas para la vigilancia, control y recopilación e intercambio de información. Estos incluyen grupos de trabajo interinstitucionales; el intercambio de información entre las entidades participantes de los sectores público y privado; el acceso mutuo a bases de datos; reuniones regulares entre organismos, examen de manifiestos y otra documentación a fin de fijar objetivos; el uso de informantes; y la coordinación con organismos del orden público y otras entidades en el extranjero.

RECOMENDACIONES:

El Grupo de Trabajo recomienda que la Comisión:

- Establezca un Grupo de Expertos sobre cuestiones relacionadas con el narcotráfico marítimo para emprender las siguientes actividades:
 - Elaborar una guía de referencia de mejores prácticas sobre los métodos para el intercambio de inteligencia antidrogas y de información que se utiliza para los programas de seguridad portuaria.
 - Elaborar una guía para el establecimiento de un consejo o comisión interinstitucional que coordine la implementación de los programas de seguridad portuaria antidrogas mediante la cooperación.
 - Elaborar una guía de referencia de mejores prácticas y procedimientos para el control sistémico eficaz de los cargamentos de sustancias químicas que se transportan a través de los puertos, a fin de prevenir su desvío ilícito.
 - Elaborar una guía de mejores prácticas y procedimientos para mejorar la seguridad en las zonas francas de los puertos y puertos libres a un nivel comparable con el de otros puertos.
 - Desarrollar alternativas para incrementar la participación de las partes interesadas de la industria privada en el financiamiento de la seguridad portuaria antidrogas y en sus programas.
- Encomiende a la Secretaría Ejecutiva que expanda sus programas de asistencia técnica para la implementación de programas nacionales de seguridad portuaria, basándose en el éxito de las actividades y experiencias en esta materia de los Estados Miembros, y continúe sus esfuerzos para “regionalizar” las mejores prácticas.
- Encomiende a la Secretaría Ejecutiva que proporcione asistencia técnica a los Estados Miembros para asegurar que sus programas nacionales de seguridad portuaria están sincronizados con las estrategias nacionales antidrogas y otros programas antidrogas, o se incorporan en los mismos.
- Encomiende a la Secretaría Ejecutiva que promueva la expansión de los programas antidrogas del sector privado, tales como la Coalición Empresarial Anticontrabando (BASC).

VI.3 ENLACE – PUERTOS E INTERDICCIÓN DE NAVES

El control eficaz del narcotráfico marítimo por parte de los Estados Miembros depende de un enfoque equilibrado, que por un lado promueva y facilite el tráfico y comercio marítimos legítimos y, a su vez, disuada y ponga fin a las actividades ilícitas en los puertos, zonas costeras y medios marítimos. Para lograr este equilibrio, los Estados Miembros deben tener una clara Conciencia del Dominio Marítimo (MDA). En este estado, el país debe conocer la situación actual del narcotráfico marítimo y la amenaza que representa, los desafíos y obstáculos y lo que se requiere para superar lo anterior.

La mayoría de las drogas ilícitas que se transportan en naves de superficie hacia América del Norte y Europa desde América del Sur pasan por una zona de tránsito marítimo de seis (6) millones de millas cuadradas (15 millones de kilómetros cuadrados) de océano, aproximadamente el tamaño de los Estados Unidos continentales. Esta zona incluye el Mar del Caribe, el Golfo de México y la región oriental del Océano Pacífico. Se ha observado una nueva tendencia con la detección de nuevas rutas en el sur del Océano Atlántico y en el sur del Océano Pacífico.

Actualmente, el tráfico de drogas por mar, en comparación con el tráfico por aire o por tierra, es más rentable. Las fuentes de inteligencia estiman que más del 90% de la cocaína se transporta a bordo de buques y embarcaciones tanto comerciales como no comerciales.

La mayoría de las drogas que pasan por la zona de tránsito se transportan en embarcaciones no comerciales, si bien debe mencionarse que el tráfico de cocaína hacia Europa se transporta principalmente a través de cargamentos en contenedores comerciales. Las embarcaciones multimotor de fibra de vidrio, conocidas como “lanchas rápidas” se utilizan a menudo en el Mar del Caribe y el Océano Pacífico Oriental ya que son pequeñas, rapidísimas y maniobrables, casi imposible de detectar por radar y muy difíciles de detectar visualmente, incluso desde aeronaves cuando la lancha rápida esta parada. Sin embargo, también se utilizan otros medios, entre ellos barcos de pesca, embarcaciones de recreo y buques de cabotaje pequeños, lo cual hace imposible concentrarse en un solo tipo de embarcación. Las drogas se esconden a bordo de grandes buques de pesca comercial o buques atuneros, lo cual representa un problema especial para las autoridades encargadas de hacer cumplir ley en el medio marítimo debido a su gran tamaño, resistencia, uso de helicópteros a bordo para evitar la detección por parte de los equipos policiales y el uso de pequeños botes para transferir y/u ocultar las drogas.

La situación y dinámica del tráfico de drogas es que los contrabandistas pueden actuar y reaccionar con rapidez frente a los métodos y controles policiales, mientras que las entidades encargadas de aplicar la ley, las cuales se enfrentan a muchas restricciones y otras complicaciones, reaccionan con más lentitud, de acuerdo con la formulación de leyes, políticas y procedimientos. A medida que las entidades encargadas de hacer cumplir las leyes logran tener éxito en un método particular de transporte o ruta, los contrabandistas de drogas cambian rápidamente sus métodos y/o rutas para evitar la detección y captura. Por lo tanto, las entidades encargadas de la aplicación de la ley deben modificar sus propios esfuerzos para hacer frente a los procedimientos recién implementados de los contrabandistas.

En la actualidad, la flexibilidad y rapidez de las fuerzas del orden público para responder a los cambios de los contrabandistas son problemáticas e inadecuadas para ser eficaces. Por ejemplo, si bien era bien conocido que los contrabandistas estaban utilizando lanchas rápidas, las fuerzas del orden público tardaron muchos años en desarrollar medios eficaces para detectar y detener a estos objetivos difíciles de aprehender. Se tuvieron que adquirir y modificar helicópteros armados, equipados y reforzados para proteger a las autoridades encargadas de hacer cumplir las leyes. Se tuvieron que desarrollar procedimientos para utilizar armas no letales y ponerlos a prueba antes de que pudieran utilizarse contra los contrabandistas en lanchas rápidas. Una vez estos helicópteros y métodos fueron establecidos, se lograron resultados satisfactorios contra las lanchas rápidas en el Mar Caribe. Los contrabandistas cambiaron entonces rápidamente sus rutas para transportar más drogas a lo largo de los corredores del Pacífico Oriental, utilizando buques de pesca para el suministro de gasolina, alimentos y agua a los contrabandistas en lanchas rápidas que utilizan las rutas del Pacífico Oriental, las cuales son más largas pero más difíciles de detectar. De nuevo, las autoridades encargadas de la aplicación de la ley, tuvieron que invertir tiempo, esfuerzos, fondos y capacitación para reaccionar a este cambio de ruta y método de suministro para las lanchas rápidas. La cuestión es que a medida que las autoridades del orden público eliminan o disminuyen la eficacia de un método, ruta o actividad de contrabando, los contrabandistas tienen los medios económicos y las conexiones con la delincuencia para cambiar rápidamente de ruta o método para poder producir, transportar y distribuir sus drogas ilícitas.

Los contrabandistas, dado que actúan fuera del marco jurídico, no respetan las soberanías o fronteras y actúan puramente con el objetivo de producir, transportar y distribuir con éxito su producto a su destino con muy pocas reglas de procedimiento a seguir. Su abundante riqueza combinada con menos limitaciones les permite superar rápidamente las restricciones de recursos.

Los Estados Miembros que respondieron al cuestionario proporcionaron poca información sobre las rutas que están utilizando los narcotraficantes para el transporte de drogas ilícitas y el contrabando relacionado. Al mismo tiempo, las

rutas generales que se utilizan para el transporte de cocaína, heroína y otro contrabando a través del Caribe y el Pacífico Oriental se mencionan en otras secciones de los informes. Si bien no se proporcionan detalles, no hay duda alguna de que los narcotraficantes continúan utilizando estos canales y varios puntos intermediarios de parada para transportar sus productos. Los métodos que se utilizan cambian según las presiones que ejercen las entidades de control y las oportunidades que se presentan que pueden potencialmente incrementar las ventajas o beneficios de los narcotraficantes. Más recientemente, los Estados Miembros han observado que se utilizan las zonas del sur del Atlántico y del Pacífico Oriental para evitar la detección en las zonas más hacia el norte.

Los resultados del cuestionario y las referencias muestran que actualmente los conocimientos sobre el dominio marítimo están limitados en todos los Estados Miembros. Si bien hay un mayor conocimiento y control sobre las embarcaciones que entran a los puertos, en comparación con las embarcaciones no comerciales (embarcaciones de recreo y barcos de pesca tradicionales), los conocimientos generales del tráfico actual de mercancías que entran y salen de los puertos y las zonas de desembarco fuera de los puertos son mínimos y varían mucho según el país y región. Prácticamente todos los Estados Miembros cuentan con mecanismos para el registro del movimiento del tráfico marítimo comercial de entrada y salida de los puertos, y la mayoría de los mecanismos son computerizados. Los organismos gubernamentales (Aduanas, Servicio de Guardacostas, Inmigración y otros) normalmente son los responsables de esta información y su acceso. La información recopilada parece estar bastante uniformada y proporciona medios para identificar buques en los que se deben realizar inspecciones más a fondo debido a la sospecha de que pueden llevar drogas ilícitas.

Todos los Estados Miembros informan que realizan actividades marítimas de detección y vigilancia y que, por medio de estas actividades, han logrado cierto nivel de control dentro de sus aguas jurisdiccionales. Sin embargo, la eficacia de la detección y vigilancia está limitada y es difícil de evaluar por varias razones. La mayoría de los Estados Miembros no pudieron proporcionar mucha información sobre incautaciones. También se observan problemas en la cooperación entre entidades y/o países, y la escasez de inteligencia procesable para identificar buques o rutas. Se realizan una gran variedad de esfuerzos de patrulla y vigilancia, tanto cerca de la costa como costa afuera, entre los Estados Miembros, aunque el patrullaje más allá de 200 millas de la costa está limitado. Existen, sin embargo, medidas limitadas para vincular este nivel relativamente alto de esfuerzos con su eficacia. La información estadística con respecto a los niveles estimados de producción y el precio relativamente estable de la cocaína en las calles y su fácil disponibilidad en comparación con el nivel de incautaciones sugiere que las actividades de detección y vigilancia no son tan eficaces como podrían ser dados los recursos adicionales y/o la inteligencia procesable.

La diversidad geográfica y las extensas áreas abiertas, en puertos, zonas costeras y marítimas representan un desafío importante para lograr un nivel útil de conciencia del dominio marítimo. Los contrabandistas tienen la ventaja de poder escoger el momento y el lugar y no deben ocuparse de cuestiones relacionadas con la soberanía, reglamentos o limitaciones presupuestarias. Para los buques de contrabando es sumamente fácil ocultarse a plena vista mezclándose con el tráfico legítimo. Entre los problemas que enfrentan las autoridades encargadas del cumplimiento de las leyes se encuentran las leyes de privacidad, falta de financiamiento y comunicación, documentos falsos, información falsa y la recopilación de datos fragmentados. Hay capacidades de reconocimiento heterogéneas entre subregiones; algunas zonas (tales como el sur del Océano Pacífico o el sur del Océano Atlántico) pueden no estar incluidas o vigiladas correctamente para crear conciencia del dominio marítimo.

La Marina de Guerra, el Servicio de Guardacostas, Aduanas o la Policía Nacional realizan actividades de aplicación de la ley en el medio marítimo en la mayoría de los Estados Miembros; Sin embargo, muchos otros departamentos o entidades también tienen responsabilidades en esta área. La mayoría de los Estados Miembros informan que la falta de cooperación interinstitucional repercute en las incautaciones de drogas.

La información que se proporciona sobre incautaciones no es suficiente para llegar a ninguna conclusión verdadera. La poca información que se presentó indica que se realizan muy pocas incautaciones en los puertos. Las incautaciones se realizan en zonas costeras y en el mar; dependiendo de la región y el país o países involucrados.

La mayoría de los Estados Miembros informan que no tienen suficientes recursos para llevar a cabo actividades antidrogas de aplicación de la ley en el medio marítimo. Los problemas que se identifican incluyen la falta de fondos, insuficientes recursos humanos y materiales, la falta de capacitación adecuada y la escasez de información procesable.

Las luchas internas de la burocracia, la competencia o celos, la duplicación de responsabilidades, la insuficiente autoridad legislativa y las diferentes políticas y procedimientos, muchas veces impiden que las entidades puedan trabajar de forma conjunta o en cooperación. Algunas veces, las entidades pueden realizar actividades de patrullaje y/o de detección y vigilancia sin que haya una coordinación apropiada entre ellas, lo cual resulta en la falta de cobertura de algunas áreas críticas, la duplicación de esfuerzos y el desperdicio de recursos en áreas que se cubren varias veces y/o simultáneamente por varios aviones y/o unidades de superficie.

Como se indica en la sección LEGISLACIÓN Y ACUERDOS DE COOPERACIÓN, todos los países han firmado el Convenio de 1988, y varios participan en acuerdos o arreglos bilaterales y regionales. En algunos países, el

departamento o entidad que recibe una solicitud de asistencia de acuerdo con el Artículo 17 (del Convenio de 1988) no es la que responde a dicha solicitud. En dos países, las respuestas se atienden las 24 horas del día, los siete días de la semana. Los métodos de comunicación que más se utilizan para responder a las solicitudes son el fax y el correo electrónico, aunque varios países reciben y responden las solicitudes verbalmente. Algunos países informan que han firmado acuerdos o arreglos bilaterales o regionales para el intercambio de información, acelerar las respuestas a las solicitudes de asistencia y facilitar las operaciones. Al mismo tiempo, los países utilizan de forma limitada este mecanismo para promover y facilitar la coordinación, cooperación e intercambio de información.

Las deficiencias en áreas de cooperación entre los Estados Miembros permiten a los contrabandistas viajar sin ser detectados o molestados a través de grandes extensiones del océano y aguas territoriales muy poco patrulladas. La falta de confianza entre las autoridades encargadas del cumplimiento de la ley, la competencia entre entidades y la sospecha de corrupción impiden la cooperación. Las restricciones jurídicas e intereses nacionales opuestos, las políticas o prioridades de recursos en algunos países socios obstaculizan los esfuerzos de cooperación.

La inteligencia está limitada en todos los Estados Miembros en cuanto a las rutas marítimas y métodos del tráfico de drogas y la capacidad de los contrabandistas. Las tendencias del tráfico de drogas (tales como rutas, tipo de embarcaciones utilizadas, métodos de ocultación, etc.) son históricas; se identifican una vez ya están bien establecidas y pueden no ser útiles para fines tácticos. Es muy difícil vincular de forma directa el nivel de esfuerzos operacionales con los resultados o incautaciones, pero no hay duda alguna de que la inteligencia procesable y los esfuerzos operacionales deben mejorar.

Todos los Estados Miembros carecen de suficiente información e inteligencia táctica (procesable). Las deficiencias en la cantidad y/o calidad de la inteligencia varían entre países. Mientras que algunos países carecen de datos básicos sin procesar, otros carecen de los instrumentos y/o técnicas de análisis necesarios para generar inteligencia fiable y utilizable. Las unidades que operan sin el apoyo de la inteligencia y/o vigilancia tienen pocas posibilidades de detectar a los contrabandistas. El intercambio de información e inteligencia entre países normalmente no se realiza de forma oportuna y competente para poder llevar a cabo operaciones antidrogas eficaces y efectivas. El intercambio de información e inteligencia entre las entidades/países está limitado por varias posibles razones. Entre ellas, el temor a comprometer las operaciones o fuentes, la falta de un contacto directo entre funcionarios que promueva la confianza, la falta de comunicación, rivalidades institucionales, la falta de acuerdos/arreglos bilaterales o regionales, la falta de medios seguros para el intercambio de información, conocimientos limitados sobre la capacidad operacional de otros y la falta de comprensión de las necesidades de otros.

RECOMENDACIONES:

El Grupo de Trabajo recomienda que la Comisión:

- Encomiende a la Secretaría Ejecutiva que reestablezca reuniones hemisféricas para que las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley en el medio marítimo y otras autoridades intercambien mejores prácticas y establezcan contactos formales e informales de cooperación; crear un sitio Web interactivo para permitir las comunicaciones informales y el intercambio de información entre las personas que asisten a estas reuniones. Estas reuniones deberán servir de base para el fomento de la confianza y un intercambio de información más eficaz.
- Inste a la Secretaría Ejecutiva que proporcione asistencia técnica a los Estados Miembros interesados en establecer Centros Nacionales de Comando y Control Conjunto (NJC²C).
- Inste al Gobierno de los Estados Unidos a que considere expandir la disponibilidad del Sistema de Intercambio de Información Antidrogas (CNIES) para permitir comunicaciones seguras en tiempo real entre las fuerzas de orden y otras autoridades en todos los Estados Miembros de la OEA.
- Aliente a los Estados Miembros a establecer o mejorar los Centros Nacionales de Inteligencia y Operaciones Conjuntas con personal procedentes de diferentes entidades judiciales y policiales (por ejemplo, la Policía Nacional, el Servicio de Guardacostas y Aduanas) que servirán además de punto focal de contacto para todos los países. Aliente la cooperación internacional con estos Centros de Inteligencia y Comando y Control/Operaciones Conjuntas.
- Establezca un Grupo de Expertos de la CICAD sobre la cooperación marítima antidrogas en el Hemisferio, en las siguientes áreas:
 - Crear una matriz uniforme de evaluación de riesgo/amenaza que los países pueden utilizar para evaluar vulnerabilidades y deficiencias en seguridad portuaria, zonas costeras y medios marítimos.
 - Desarrollar prácticas óptimas y estrategias relacionadas que los Estados Miembros podrían implementar para promover controles eficaces sobre los puertos y el narcotráfico marítimo en un entorno de recursos limitados (humanos, financieros y equipo)
 - Examinar y evaluar los sistemas actuales de recopilación de datos que se utilizan en los puertos y elaborar una guía de referencia que

los Estados Miembros pueden utilizar para el desarrollo o perfeccionamiento de sus sistemas nacionales.

- Crear Legislación Modelo de Control Marítimo (o un conjunto de leyes y reglamentos) que los países pueden utilizar en su examen y actualización de leyes y reglamentos para asegurar una jurisdicción y seguridad marítimas adecuadas. Dicha legislación puede incluir leyes relativas a las embarcaciones de suministro logístico que asisten a las naves de contrabando de drogas, embarcaciones modificadas o construidas con el fin de ocultar carga ilícita y embarcaciones modificadas con una gran capacidad de gasolina para transportar drogas ilícitas a través de largas distancias y/o resumistrar a los barcos de contrabando de drogas.
- Elaborar una Guía de Operaciones Marítimas Modelo para la Cooperación y Coordinación Interinstitucional que los países pueden utilizar para el alineamiento de los procedimientos operativos nacionales entre entidades de conformidad con las leyes y reglamentos de ese país.
- Preparar un Manual de Procedimientos Operativos Modelo para los ejercicios de interdicción conjuntos y combinados bilaterales o regionales para aquellos Estados Miembros cuyas leyes y reglamentos les permiten llevar a cabo dichos ejercicios, teniendo en cuenta los límites jurisdiccionales y los sistemas jurídicos nacionales de las partes involucradas cuando se establecen acuerdos o arreglos bilaterales o regionales para tales ejercicios.
- Examinar la viabilidad de establecer Centros de Operaciones Conjuntas regionales o subregionales para la cooperación entre los Estados Miembros cuyas leyes y reglamentos se lo permiten.
- Desarrollar un mecanismo para que las entidades en los Estados Miembros puedan intercambiar información con organismos de contrapartida en otros países sobre métodos de ocultación, tendencias, rutas e información general de eventos relacionados con la seguridad portuaria y el control del narcotráfico marítimo.
- Desarrollar un sistema modelo o registro de embarcaciones para vigilar las embarcaciones de recreo, los barcos de pesca tradicionales y las “lanchas rápidas” en respaldo a los conocimientos e investigaciones del dominio marítimo.

Las recomendaciones anteriores concernientes a las acciones o consideraciones del Grupo de Expertos no pretenden limitar o restringir a este grupo de ninguna

manera. Sus deliberaciones deberán abarcar todos los aspectos de las acciones que se recomiendan. En algunas recomendaciones, se incluyen ejemplos específicos para ayudar al Grupo de Expertos a determinar lo que pretende este Grupo de Trabajo. Sin embargo, no deben considerarse las únicas cuestiones que se deben incluir.

VII. CONCLUSIONES

Los narcotraficantes están haciendo un extenso uso de los medios marítimos y puertos en los Estados Miembros para el transporte de drogas ilícitas y el contrabando relacionado. Las grandes extensiones de océano y las largas zonas costeras del Hemisferio, combinado con los volúmenes de tráfico de contenedores y buques que los Estados Miembros manejan, son dos desafíos importantes para los países que intentan vigilar y controlar el narcotráfico marítimo.

Los países tienen recursos limitados (financieros, humanos y de equipo) para hacer frente a estos desafíos. Si bien los Estados Miembros emprenden actividades de vigilancia e interdicción, es difícil evaluar la eficacia de estas actividades. Los Estados Miembros deben utilizar mejor y con más eficacia los limitados recursos que tienen. Esto requiere una mejor planificación y actividades más enfocadas basadas en la recopilación y el intercambio de información, así como la cooperación, coordinación e intercambio de información internacional e interinstitucional. Los Estados Miembros podrían aprovechar el uso expandido de acuerdos bilaterales y regionales y otros arreglos para este fin, así como otros mecanismos informales.

VIII. RESUMEN DE RECOMENDACIONES

Recomendación a la Comisión de que lleve estos temas a la atención de los Estados Miembros de la CICAD para su consideración y acción:

- Solicitar al Gobierno de los Estados Unidos de América que considere expandir disponibilidad del Sistema de Intercambio de Información Antidrogas (CNIES) para permitir comunicaciones seguras en tiempo real entre las fuerzas de orden y otras autoridades en todos los Estados Miembros de la OEA.
- Alentar a los Estados Miembros que establezcan o mejoren los Centros de Inteligencia y Operaciones Nacionales Conjuntas con personal procedente de diferentes organismos judiciales y policiales (por ejemplo, la Policía Nacional, el Servicio de Guardacostas y Aduanas) que servirán además de punto focal de contacto para todos los países. Aliente la cooperación internacional con estos Centros de Inteligencia y Comando y Control/Operaciones Conjuntas.
- Instar a los Estados Miembros a que reiteren su compromiso de convertirse en estados parte del UNCLOS y el Convenio de 1988 y de implementar los instrumentos de la OMI relacionados con la seguridad marítima.
- Instar a los Estados Miembros a que prosigan con sus esfuerzos relacionados con la seguridad portuaria y el control de narcotráfico marítimo a través de la implementación eficaz de las reglas y normas marítimas internacionales y la promulgación y aplicación de leyes y reglamentos marítimos nacionales apropiados.
- Alentar a los Estados Miembros a que consideren el establecimiento de acuerdos y arreglos bilaterales y regionales que conduzcan al logro de las metas del Artículo 17, trabajando a su vez dentro de los marcos nacionales.
- Solicite a los Estados Miembros que incluyan el tema de la eliminación del narcotráfico marítimo en los temarios de las comisiones o reuniones, órganos de consulta y grupos de trabajo.
- Solicite a los Estados Miembros que desarrollen mecanismos internos para asegurar una respuesta eficaz y oportuna a las solicitudes de cooperación realizadas de acuerdo con el Artículo 17.
- Aliente a los Estados Miembros a que continúen sus esfuerzos para implementar el Código ISPS antes del 1 de julio de 2004.

Recomendación de que la Comisión encomiende a la Secretaría Ejecutiva que emprenda las siguientes tareas o actividades:

- Encomiende a la Secretaría Ejecutiva que proporcione asistencia técnica a los Estados Miembros para revisar las leyes marítimas y de control de puertos nacionales para cumplir plenamente con los acuerdos internacionales y mejorar su capacidad nacional y eficacia en el control y aplicación de la ley en el medio marítimo. Al hacerlo, deberá considerarse abordar el desarrollo de tendencias, entre ellas la obligación de la industria de informar sobre las modificaciones que se realizan en los buques.
- Expandir sus programas de asistencia técnica para la implementación de programas nacionales de seguridad portuaria, basándose en el éxito de las actividades y experiencias en esta materia de los Estados Miembros, y continúe sus esfuerzos para “regionalizar” las mejores prácticas.
- Reestablecer reuniones hemisféricas para que las autoridades encargadas de hacer cumplir las leyes en el medio marítimo y otras autoridades intercambien mejores prácticas y establezcan contactos formales e informales de cooperación; crear un sitio Web interactivo para permitir las comunicaciones informales y el intercambio de información entre las personas que asisten a estas reuniones. Estas reuniones deberán servir de base para el fomento de la confianza y un intercambio de información más eficaz.
- Colaborar con el Comité Interamericano sobre Puertos (CIP) de la OEA y el Comité Interamericano contra el Terrorismo (CICTE) para coordinar y armonizar esfuerzos y recursos relativos a las actividades de seguridad portuaria contra las drogas y contra el terrorismo, incluida la implementación del Código ISPS por parte de los Estados Miembros de la CICAD.
- Proporcionar asistencia técnica para ayudar a los Estados Miembros en el desarrollo de sus estrategias nacionales antidrogas o planes de acción, a fin de que incluyan el control marítimo antidrogas.
- Proporcionar asistencia técnica a los Estados Miembros para asegurar que sus programas nacionales de seguridad portuaria están sincronizados con las estrategias nacionales antidrogas y otros programas antidrogas, o se incorporan en los mismos.
- Proporcionar asistencia técnica a los Estados Miembros interesados en establecer Centros Nacionales de Comando y Control Conjunto (NJC²C).
- Promover la expansión de los programas antidrogas del sector privado, tales como la Coalición Empresarial Anticontrabando (BASC).

- Revisar el cuestionario del Mecanismo de Evaluación Multilateral (MEM) a fin de incluir indicadores (cualitativos y cuantitativos) sobre los esfuerzos que se realizan para eliminar el narcotráfico marítimo.

Recomienda la creación de un Grupo de Expertos Sobre Asuntos de Control Marítimo para que emprenda las siguientes tareas:

- Crear una matriz uniforme de evaluación de riesgo/amenaza para que los países puedan utilizar para evaluar vulnerabilidades y deficiencias en seguridad portuaria, zonas costeras y medios marítimos.
- Crear Legislación Modelo de Control Marítimo (o un conjunto de leyes y reglamentos) que los países pueden utilizar en su examen y actualización de leyes y reglamentos para asegurar una jurisdicción y seguridad marítimas adecuadas.
- Desarrollar prácticas óptimas y estrategias relacionadas que los Estados Miembros podrían implementar para promover controles eficaces sobre los puertos y el narcotráfico marítimo en un entorno de recursos limitados (humanos, financieros y equipo)
- Examinar y evaluar los sistemas actuales de recopilación de datos que se utilizan en los puertos y elaborar una guía de referencia que los Estados Miembros pueden utilizar para el desarrollo o perfeccionamiento de sus sistemas nacionales.
- Elaborar una guía de referencia de mejores prácticas sobre los métodos para el intercambio de inteligencia antidrogas y de información que se utiliza para los programas de seguridad portuaria.
- Elaborar una guía para el establecimiento de un consejo o comisión interinstitucional para coordinar la implementación de los programas de seguridad portuaria antidrogas en cooperación.
- Elaborar una Guía de Operaciones Marítimas Modelo para la Cooperación y Coordinación Interinstitucional que los países puedan utilizar para el alineamiento de los procedimientos operativos nacionales entre entidades de conformidad con las leyes y reglamentos de ese país.
- Preparar un Manual de Procedimientos Operativos Modelo para los ejercicios de interdicción conjuntos y combinados bilaterales o regionales para aquellos Estados Miembros cuyas leyes y

reglamentos les permiten llevar a cabo dichos ejercicios, teniendo en cuenta los límites jurisdiccionales y los sistemas jurídicos nacionales de las partes involucradas cuando se establecen acuerdos o arreglos bilaterales o regionales para tales ejercicios

- Desarrollar un mecanismo para que las entidades en los Estados Miembros puedan intercambiar información con organismos de contrapartida en otros países sobre métodos de ocultación, tendencias, rutas e información general de eventos relacionados con la seguridad portuaria y el control del narcotráfico marítimo.
- Desarrollar alternativas para incrementar la participación de las partes interesadas de la industria privada en el financiamiento de la seguridad portuaria antidrogas y en sus programas.
- Desarrollar un sistema modelo o registro de embarcaciones para vigilar las embarcaciones de recreo, los barcos de pesca tradicionales y las “lanchas rápidas” en respaldo a los conocimientos e investigaciones del dominio marítimo.
- Elaborar una guía de referencia de mejores prácticas y procedimientos para el control sistémico eficaz de los cargamentos de sustancias químicas que se transportan a través de los puertos, a fin de prevenir su desvío ilícito.
- Elaborar una guía de mejores prácticas y procedimientos para mejorar la seguridad en las zonas francas de los puertos y puertos libres a un nivel comparable con el de otros puertos.
- Examinar la viabilidad de establecer Centros de Operaciones Conjuntas regionales o subregionales para la cooperación entre los Estados Miembros cuyas leyes y reglamentos se lo permiten.



**Comisión Interamericana para el Control del Abuso
de Drogas (CICAD)
Cuestionario del Estudio sobre el Narcotráfico
por vía Marítima**

**Favor completar el cuestionario adjunto y enviarlo a la Secretaría Ejecutiva,
a la atención del señor Rafael Parada por correo electrónico
(rparada@oas.org) o fax (202-458-3658)**

**Favor notar que en las preguntas que se requiere una respuesta de “Sí” o
“No”, las respuestas en blanco serán consideradas como “No”**



Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas (CICAD) **Cuestionario del Estudio sobre el Narcotráfico por vía Marítima**

Legislación y Acuerdos

1	¿A cuáles de los siguientes convenios internacionales se han adherido, ratificado e implementado:								
	Adherido			Ratificado			Implementado		
	Sí	No	En caso afirmativo, indiquen cuándo	Sí	No	En caso afirmativo, indiquen cuándo	Sí	No	En caso afirmativo, indiquen cuándo
	Convenio contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas, 1988								
	Convenio de las Naciones Unidas sobre la Ley del Mar (UNCLOS -1982)								
	Convenio de la ONU sobre Crimen Organizado Transnacional (2000)								
	Convenio de la OMI de Seguridad de la Vida en el Mar (1974)								
Enmienda del año 2002 al Convenio de la OMI del 1974									
2a	¿Han suscrito o proyectan suscribir algún acuerdo bilateral o multinacional para la cooperación marítima antidrogas?								
							Sí	No	
	Suscrito o ratificado								
	Pendiente ¹								

¹ “**Pendiente**” se refiere a una situación donde la acción, tal como la firma, adopción o implementación de un acuerdo o legislación, o instrumento similar, no ha sido cumplido pero se le anticipa o está en progreso.

2b	Si respondieron "Sí" o "Pendiente"¹, proporcionen los siguientes detalles:			
	Nombre del acuerdo (según corresponda)	Países participantes		Fecha de entrada en vigencia
3a	¿Han notado alguna tendencia en la cual la estructura de las naves o los motores son contruidos o alterados para facilitar el tráfico ilícito de drogas?			
		Sí	No	
Comentarios / explicación				
3b	¿Requiere su legislación nacional que la industria de construcción de naves informe a las autoridades pertinentes sobre casos sospechosos cuando tienen un pedido de alterar una nave de manera que pueda ser utilizada para el narcotráfico?			
		Sí	No	Pendiente ¹
Comentarios / explicación				

¹ "Pendiente" se refiere a una situación donde la acción, tal como la firma, adopción o implementación de un acuerdo o legislación, o instrumento similar, no ha sido cumplido pero se le anticipa o está en progreso.

4	¿Que legislación nacional marítima, naviera, y de seguridad portuaria tienen en vigencia, incluidos los decretos, reglamentos u otros instrumentos pertinentes relativos al control de drogas, sustancias químicas, u otro contrabando similar?							
	Nombre y/o numero de referencia de la legislación	Marítima	Naviera	Portuaria	Seguridad Portuaria	Otra	Fecha de entrada	
5a	¿Han puesto en practica un plan de acción o estrategia nacional relacionada al control marítimo antidrogas?							
						Sí	No	Pendiente ¹
5b	Si responden afirmativamente, suministren los siguientes detalles:							
	Nombre del plan o estrategia	Fechas de entrada	Objetivos					
5c	Si respondieron "Pendiente"¹, proporcionen los siguientes detalles:							
	Nombre	Fechas de implementación anticipada	Objetivos propuestos					

¹ "Pendiente" se refiere a una situación donde la acción, tal como la firma, adopción o implementación de un acuerdo o legislación, o instrumento similar, no ha sido cumplido pero se le anticipa o está en progreso.

5d	¿Tienen algún mecanismo para medir la efectividad de este plan de acción o estrategia nacional?			
		Sí	No	
5e	Si responden afirmativamente, suministren algunos detalles de estas medidas:			
6a	¿Han implementado el Reglamento Internacional de Seguridad de Buques e Instalaciones Portuarias de la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptado en diciembre 2002?			
		Implementado		
		Sí	No	En caso "Sí", fecha
6b	¿Quien es responsable de coordinar la implementación?			
	Nombre de oficina	Nombre de Departamento, Ministerio o agencia		
6c	¿En caso "No", propone hacerlo y cuando?			
		Sí	No	En caso "No", cuando

Puertos	
---------	--

[illegible]

² **“Zona de libre comercio o zona franca” / “Puertos libres”** se refiere a los puertos o zonas con una situación económica especial en las cuales la carga no esta sujeta al pago de impuestos, derechos arancelarios u otras cuotas, o las que éstos están reducidos.

8b	En caso afirmativo, proporcionen la información siguiente en relación con dichos “puertos designados”:			
	Nombre / ubicación	Designado para la importación de que carga?	Designado para la exportación de que carga?	Designado para el tránsito de que carga?
9a	¿De acuerdo con el artículo 18 de la Convención de Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Drogas y Sustancias Psicotropicas de 1988, las "zonas de libre comercio" y "puertos libres"² están sometidas a la legislación nacional para el control y prevención del tráfico de drogas ilícitas, sustancias químicas y otro contrabando relacionado?			
		Sí	No	NA
9b	En caso afirmativo, señale los controles aplicados:			
		Sí	No	
	Vigilancia ⁴ del movimiento de bienes y personas sospechosas de contener drogas ilícitas y sustancias químicas.			
	Autorización de las autoridades competentes para inspeccionar la entrada y salida de naves y carga, incluidas las embarcaciones no-comerciales ⁸ o de recreo.			
	Establecimiento de sistemas permanentes de vigilancia para detectar envíos sospechosos de contener drogas ilícitas, sustancias químicas, armas y otro contrabando relacionado.			
	Otros (favor especificar)			

² “Zona de libre comercio o zona franca” / “Puertos libres” se refiere a los puertos o zonas con una situación económica especial en las cuales la carga no esta sujeta al pago de impuestos, derechos arancelarios u otras cuotas, o las que éstos están reducidos.

⁴ **Vigilancia/Monitoreo**” se refiere a las actividades que tienen por objeto asegurar el cumplimiento de las normas e identificar actividades ilícitas, incluidos el desvío y el contrabando. El “monitoreo” puede realizarse mediante la observación directa, el seguimiento y observación por medios electrónicos, incluidos el radar y tecnologías similares, así como el examen de documentos, trabajos escritos y otras fuentes de información.

⁸ **Embarcaciones no-comerciales**” se refiere a cualquier tipo de nave marítima no comprometida con transferencias de puerto a puerto en lo que concierne a carga o pasajeros (ex. embarcaciones de recreo, de pesca, barcos de trabajo en la costa, etc.)

10	Cuales de las siguientes entidades participan en actividades de interdicción ³ y vigilancia ⁴ antidrogas en sus puertos?									
		Sí	No		Responsabilidades					
					Coordinación	Control de carga	Control de personas	Recopilación de información	Interdicción ³	Vigilancia ⁴
	Autoridad portuaria privada									
	Autoridad portuaria gubernamental									
	Fiscalía									
	Aduanas									
	Policía Nacional									
	Guardia Nacional									
	Servicio de Guardacostas									
	Marina de Guerra									
	Otros (favor especificar)									

³ “**Interdicción**” se refiere a actividades tales como intercepción, detención, búsqueda, confiscación y otras actividades relacionadas con operaciones antidrogas.

⁴ “**Vigilancia/Monitoreo**” se refiere a las actividades que tienen por objeto asegurar el cumplimiento de las normas e identificar actividades ilícitas, incluidos el desvío y el contrabando. El “monitoreo” puede realizarse mediante la observación directa, el seguimiento y observación por medios electrónicos, incluidos el radar y tecnologías similares, así como el examen de documentos, trabajos escritos y otras fuentes de información.

11	¿Cuentan con un programa de seguridad portuaria antidrogas⁵?			
	Nivel de implementación	Sí	No	Pendiente ¹
	Nacional (todos o la mayoría de los puertos)			
	Ciertos puertos (favor especificar)			
	Implementación de un piloto (favor especificar)			
	Otro (favor especificar)			
12	¿Qué entidad se encarga de coordinar la ejecución del programa de seguridad portuaria antidrogas, y qué otras entidades (gubernamentales o no gubernamentales) participan en dicha actividad?			
		Coordinador		Participante
		Sí	No	Sí No
	Autoridad portuaria privada			
	Autoridad portuaria gubernamental			
	Fiscalía			
	Aduanas			
	Policía Nacional			
	Guardia Nacional			
	Servicio de Guardacostas			
	Marina de Guerra			
	Empresas exportadoras			
	Empresas Importadoras			
	Empresas de transporte / seguros			
	Empresas navieras			
	Empresas privadas de seguridad portuaria			
	Agencias gubernamentales extranjeras o embajadas			
	Otros (favor especificar)			

⁵ **Programa de seguridad portuaria** se refiere a la aplicación operacional de actividades anti-criminales por agencias gubernamentales y por participantes del sector privado para contraatacar la explotación criminal de puertos marítimos a fin de apoyar la estrategia de seguridad de los mismos

¹ **"Pendiente"** se refiere a una situación donde la acción, tal como la firma, adopción o implementación de un acuerdo o legislación, o instrumento similar, no ha sido cumplido pero se le anticipa o está en progreso.

13	¿Cuáles de los siguientes elementos figuran en su programa de seguridad portuaria⁵ antidrogas?		
		Sí	No
	Participación activa del sector privado o comercial		
	Financiamiento del programa por el sector privado o comercial del puerto		
	Financiamiento del programa por el gobierno		
	Financiamiento compartido por el gobierno y el sector privado		
14	¿Cuáles de los siguientes mecanismos formales están establecidos para recopilar, analizar, intercambiar y compartir información e inteligencia entre las dependencias gubernamentales enumeradas arriba y otras entidades que participan en las actividades de control de drogas y terrorismo en los puertos?		
		Sí	No
	Bases de datos comunes entre organismos ⁶		
	Acceso mutuo a bases de datos ⁷		
	Grupos de trabajo interinstitucionales		
	Intercambio de información entre las entidades participantes de los sectores público y privado		
	El programa "Conozca a su cliente"		
	Examen de manifiestos y otra documentación a fin de fijar objetivos		
	Reuniones regulares entre organismos		
	Vigilancia nacional electrónica		
	Información de vigilancia electrónica proveniente de otros países o agencias		
	Informantes		
	Sector privado		
	Documentos de carga		
	Organismos policiales extranjeros		
	Otros (favor especificar)		

⁵ “**Programa de seguridad portuaria**” se refiere a la aplicación operacional de actividades anti-criminales por agencias gubernamentales y por participantes del sector privado para contraatacar la explotación criminal de puertos marítimos a fin de apoyar la estrategia de seguridad de los mismos.

⁶ “**Base de datos común entre organismos**” se refiere a un sistema en el que se establece una única base de datos, a la cual varios órganos, ministerios y departamentos aportan datos y a la cual todos tienen acceso (remoto o directo)

⁷ “**Acceso mutuo a bases de datos**” se refiere a un sistema en el cual los órganos individuales, ministerios y departamentos mantienen sus propias bases de datos electrónicas a las cuales las organizaciones tienen acceso (remoto o directo) para buscar información.

Enlace - Puertos e Interdicción de Naves							
15a	¿Cuentan con un mecanismo o sistema establecido (manual o automático) para llevar el control o el registro del movimiento de naves comerciales y no comerciales entrando y saliendo de sus puertos?						
							Sí
							No
15b	De ser así, ¿de qué tipo de mecanismo o sistema se trata?						
		Comercial			No-Comercial ⁸		
		Sí	No	NA	Sí	No	NA
	Manual						
	Computerizado						
	Otros (favor especificar)						
15c	¿Cómo se recopila la información?						
		Comercial			No-Comercial ⁸		
		Sí	No	NA	Sí	No	NA
	Observación y vigilancia						
	La notificación por el barco a su llegada al piloto del puerto, a la autoridad portuaria o a otra entidad						
	Otros (favor especificar)						

⁸ “Embarcaciones no-comerciales” se refiere a cualquier tipo de nave marítima no comprometida con transferencias de puerto a puerto en lo que concierne a carga o pasajeros (ex. embarcaciones de recreo, de pesca, barcos de trabajo en la costa, etc.)

15d	¿Quien opera el sistema?						
		Comercial			No-Comercial⁸		
		Sí	No	NA	No	Sí	NA
	Autoridad portuaria privada						
	Autoridad portuaria gubernamental						
	Fiscalía						
	Aduanas						
	Policía Nacional						
	Guardia Nacional						
	Servicio de Guardacostas						
	Marina de Guerra						
	Otros (favor especificar)						
15e	¿Quién tiene acceso a esta información?						
		Comercial			No-Comercial⁸		
		Sí	No	NA	No	Sí	NA
	Autoridad portuaria privada						
	Autoridad portuaria gubernamental						
	Fiscalía						
	Aduanas						
	Policía Nacional						
	Guardia Nacional						
	Servicio de Guardacostas						
	Marina de Guerra						
	Grupo o equipo especial ínter organismos						
	Agencias internacionales						
	Otros (favor especificar)						

⁸ “**Embarcaciones no-comerciales**” se refiere a cualquier tipo de nave marítima no comprometida con transferencias de puerto a puerto en lo que concierne a carga o pasajeros (ex. embarcaciones de recreo, de pesca, barcos de trabajo en la costa, etc.)

15f	¿Cómo tienen acceso a esta información o la reciben esta información esas entidades?						
		Comercial			No-Comercial⁸		
		Sí	No	NA	No	Sí	NA
	Acceso por computadora						
	Reuniones ínter organismos						
	Intercambios bilaterales						
	Otros (favor especificar)						

16a	¿Que registros, archivos, u otra documentación reciben en cuanto a contenedores, cargamentos, pasajeros y personal de tripulación que llegan a sus puertos?		
		Sí	No
	Manifiesto de carga		
	Documentos de embarque		
	Horarios de llegadas		
	Documentos aduaneros de exportación e importación		
	Documento de peso		
	Informe de importación		
	Recibos o facturas comerciales		
	Certificado de origen		
	Certificado de seguro		
	Plan de estiva		
	Listado de tripulación		
	Listado de pasajeros		
	Otro (favor especificar)		

⁸ “**Embarcaciones no-comerciales**” se refiere a cualquier tipo de nave marítima no comprometida con transferencias de puerto a puerto en lo que concierne a carga o pasajeros (ex. embarcaciones de recreo, de pesca, barcos de trabajo en la costa, etc.)

16b	¿Son las siguientes normalmente recibidas a tiempo para propósitos de vigilancia⁴ e interdicción³?			
		Sí	No	NA
	Manifiesto de carga			
	Documentos de embarque			
	Horarios de llegadas			
	Documentos aduaneros de exportación e importación			
	Documento de peso			
	Informe de importación			
	Recibos o facturas comerciales			
	Certificado de origen			
	Certificado de seguro			
	Plan de estiva			
	Listado de tripulación			
	Listado de pasajeros			
	Otro (favor especificar)			
16c	¿Que criterio usan para señalar buques, contenedores, o cargamentos hacia inspecciones mas completas?			
		Sí	No	
	Revisión de documentos			
	Uso de indicadores de riesgo			
	Intercambio interinstitucional de información			
	Informes provenientes de instituciones de otros países			
	Otros (favor especificar)			

⁴ “**Vigilancia/Monitoreo**” se refiere a las actividades que tienen por objeto asegurar el cumplimiento de las normas e identificar actividades ilícitas, incluidos el desvío y el contrabando. El “monitoreo” puede realizarse mediante la observación directa, el seguimiento y observación por medios electrónicos, incluidos el radar y tecnologías similares, así como el examen de documentos, trabajos escritos y otras fuentes de información

³ “**Interdicción**” se refiere a actividades tales como intercepción, detención, búsqueda, confiscación y otras actividades relacionadas con operaciones antidrogas.

18b	¿Qué métodos se han empleado para introducir o sacar en sus puertos drogas ilícitas, sustancias químicas, armas u otros contrabandos conexos?		
18c	¿Qué impedimentos existen para responder a estos métodos y mantener un control efectivo de drogas ilícitas, sustancias químicas, armas y contrabandos conexos en los puertos?		
		Sí	No
	Insuficientes recursos financieros		
	Insuficiente personal capacitado		
	Insuficiente equipos de vigilancia y detección		
	Insuficiente numero de elementos marítimos (barcos, aviones, etc.) para las actividades de vigilancia e incautación		
	Falta de coordinación efectiva entre las entidades participantes		
	Legislación inadecuada		
	Legislación que limita o impide el control, la vigilancia y la interdicción		
	Facultades o autoridades insuficientes		
	Cooperación limitada entre entidades		
	Limitaciones en la capacidad para recopilar o intercambiar información		
	Renuencia entre los organismos a compartir la información		
	Cantidad insuficiente de información disponible en tiempo real		
	Otros (favor especificar)		

Vigilancia e Interdicción Marítima									
19a	¿Realizan actividades marítimas de detección, vigilancia ⁴ e interdicción ³ antidrogas?								
								Sí	No
19b	En caso afirmativo, donde?								
								Sí	No
	En aguas hasta 12 millas de la costa								
	En aguas hasta 24 millas de la costa								
	En aguas hasta 200 millas de la costa								
	Mas allá de 200 miles de la costa								
	Otros (favor especificar)								
20	¿Quién se encarga de coordinar las actividades de vigilancia ⁴ y operaciones de interdicción ³ marítimas, y qué otras entidades participan?								
		Vigilancia ⁴				Interdicción ³			
		Coordinador		Participante		Coordinador		Participante	
		Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No
	Fiscalía								
	Aduanas								
	Policía Nacional								
	Guardia Nacional								
	Servicio de Guardacostas								
	Marina de Guerra								
	Otros (favor especificar)								

³ “**Interdicción**” se refiere a actividades tales como intercepción, detención, búsqueda, confiscación y otras actividades relacionadas con operaciones antidrogas

⁴ “**Vigilancia/Monitoreo**” se refiere a las actividades que tienen por objeto asegurar el cumplimiento de las normas e identificar actividades ilícitas, incluidos el desvío y el contrabando. El “monitoreo” puede realizarse mediante la observación directa, el seguimiento y observación por medios electrónicos, incluidos el radar y tecnologías similares, así como el examen de documentos, trabajos escritos y otras fuentes de información.

21a	¿Qué ministerio, departamento, rama de las fuerzas armadas u organismo de su país se encarga de RECIBIR las solicitudes conforme al Artículo 17, párrafo 7 del Convenio de 1988?		
		Sí	No
	Ministerio de Relaciones Exteriores		
	Fiscalía		
	Aduanas		
	Policía Nacional		
	Guardia Nacional		
	Servicio de Guardacostas		
	Marina de Guerra		
	Otros (favor especificar)		
21b	¿Qué ministerio, departamento, rama de las fuerzas armadas u organismo de su país se encarga de RESPONDER a las solicitudes conforme al Artículo 17, párrafo 7 del Convenio de 1988?		
		Sí	No
	Fiscalía		
	Aduanas		
	Policía Nacional		
	Guardia Nacional		
	Servicio de Guardacostas		
	Marina de Guerra		
	Otros (favor especificar)		
21c	¿Cuentan con un centro u oficina encargado de responder a las solicitudes conforme al Artículo 17, que atienda las 24 horas del día, los siete días de la semana?		
		Sí	No

22a	¿Qué ministerio, departamento, rama de las fuerzas armadas u organismo de su país se encarga de RECIBIR las solicitudes de asistencia o cooperación conforme a acuerdos bilaterales o multinacionales de cooperación marítima antidrogas?		
		Sí	No
	Ministerio de Relaciones Exteriores		
	Fiscalía		
	Aduanas		
	Policía Nacional		
	Guardia Nacional		
	Servicio de Guardacostas		
	Marina de Guerra		
	Otros (favor especificar)		
22b	¿Qué ministerio, departamento, rama de las fuerzas armadas u organismo de su país se encarga de RESPONDER a las solicitudes de asistencia o cooperación conforme a acuerdos bilaterales o multinacionales de cooperación marítima antidrogas?		
		Sí	No
	Fiscalía		
	Aduanas		
	Policía Nacional		
	Guardia Nacional		
	Servicio de Guardacostas		
	Marina de Guerra		
	Otros (favor especificar)		
22c	¿Cuentan con un centro u oficina encargado de responder a las solicitudes conforme a dichos acuerdos bilaterales o multinacionales que atienda las 24 horas del día, los siete días de la semana?		
		Sí	No

22d	¿Cuales de los siguientes métodos de comunicación aceptan para recibir solicitudes conforme al Artículo 17 del Convenio de 1988?						
		Sí	No				
	Verbal						
	Fax						
	Correo electrónico (email)						
	Otros (favor especificar)						
22e	¿Se han presentado dificultades a caso de bordo de los buques de su pabellón con motivo de inspecciones por agencias de otros países conforme al Artículo 17 del Convenio de 1988?						
		Sí	No				
22f	En caso afirmativo, favor explicar.						
23	Durante el año 2002, cuantas solicitudes de cooperación envió su país conforme al Artículo 17 del Convenio de 1988 y los acuerdos bilaterales o multinacionales vigentes para el control del narcotráfico marítimo y en cuanto tiempo recibieron las respuestas?						
		Numero de respuestas y tiempo promedio de respuesta					
		menos de 2 horas	2 a 6 horas	6 a 12 horas	12 a 24 horas	más de 24 horas	Información no está disponible
	Artículo 17						
	Acuerdos bilaterales / multinacionales						

24a	¿Durante el año 2002, cuanto tiempo le dedicaron a actividades de vigilancia y detección marítimas y aéreas antidrogas?		Tiempo	
	Días de patrullaje ⁹ por naves marítimas (día de patrullaje = 6 horas)		Días	
	Horas de patrullaje por aeronave		Horas	
24b	¿Durante este periodo, cuantas de las siguientes actividades operativas antidrogas se realizaron?		Número de actividades	
	Detecciones (identificación de naves sospechosas)			
	Abordajes y requisas de naves sospechosas			
	Incautaciones			
	Disrupciones (una operación de interdicción que resulta con los sospechosos tratando de destruir la nave o deshacerse de la carga ilícita)			
24c	¿Del total de operativos de visitas de inspección realizadas por su país durante el año 2002, cuantas se realizaron a embarcaciones sin nacionalidad?			
				Número
	Naves sin nacionalidad			
25a	¿Durante el año 2002, cuantas operaciones marítimas antidrogas¹⁰ realizó su país en conjunto con uno o mas países?			
	Número de operaciones		Países involucrados	
25b	¿Durante el año 2002, cuantas entregas vigiladas de cargamentos por vía marítima permitió su país?			
				Número
	Entregas vigiladas ¹¹			

⁹ “Días de patrullaje” se refiere a cualquier día en el cual naves marítimas patrulleras realizan actividades marítimas antidrogas tales como la detección, monitoreo, abordamiento, y búsqueda, por un periodo de seis horas o mas.

¹⁰ **Operaciones marítimas antidrogas** se refiere a actividades o patrullas realizadas por naves marítimas o aéreas para detectar, monitorear, o intervenir naves sospechadas de tomar parte en el narcotráfico.

¹¹ “Entrega vigilada” se refiere a la técnica consistente en dejar que remesas ilícitas o sospechosas salgan del territorio de uno o más Estados, lo atraviesen o entren en él, con el conocimiento y bajo la supervisión de sus autoridades competentes, con el fin de investigar delitos e identificar a las personas involucradas en la comisión de éstos.

26	Que incautaciones de drogas ilícitas, sustancias químicas, armas y contrabandos conexos se realizaron en el mar durante el año 2002?	
		Número de incautaciones
	Materiales incautados	Cantidades (número, peso, volumen) incautadas

28	¿Qué impedimentos existen para una vigilancia⁴ marítima eficaz del narcotráfico y la interdicción efectiva de naves?		
		Sí	No
	Insuficientes recursos financieros		
	Insuficiente personal capacitado		
	Insuficiente equipos de vigilancia y detección		
	Insuficiente numero de elementos marítimos (barcos, aviones, etc.) para las actividades de vigilancia e incautación		
	Falta de coordinación efectiva entre las entidades participantes		
	Falta de información de contacto con la contraparte operativa en otros países		
	Legislación inadecuada		
	Legislación que limita o impide el control, la vigilancia y la interdicción		
	Facultades o autoridades insuficientes		
	Cooperación limitada entre entidades		
	Limitaciones en la capacidad para recopilar o intercambiar información		
	Renuencia entre los organismos a compartir la información		
	Cantidad insuficiente de información disponible en tiempo real		
	Falta de mecanismos de cooperación con otros países y sus agencias de la región		
	Limitaciones en lo referente a equipo para comunicaciones		
	Limitaciones en los medios para comunicarse con otros organismos nacionales		
	Limitaciones en los medios para comunicarse con las contrapartes de otros países por cuestiones de idioma		
	Limitaciones en la capacidad para registrar e incautar naves		
	Limitaciones debidas a demoras en las respuestas a las solicitudes hechas conforme al Artículo 17		
	Requisitos especiales del país a cuyos tribunales se presentará el caso, para mantener la "cadena de pruebas" en las operaciones de interdicción		
	Otros (especificar)		
29a	¿Han enfrentado problemas u obstáculos en cuanto a la aplicación efectiva de tratados o acuerdos vigentes para la cooperación bilateral / multinacional en actividades marítimas antidrogas?		
		Sí	No
			NA

⁴ “**Vigilancia/Monitoreo**” se refiere a las actividades que tienen por objeto asegurar el cumplimiento de las normas e identificar actividades ilícitas, incluidos el desvío y el contrabando. El “monitoreo” puede realizarse mediante la observación directa, el seguimiento y observación por medios electrónicos, incluidos el radar y tecnologías similares, así como el examen de documentos, trabajos escritos y otras fuentes de información.

29b	En caso afirmativo, favor explicar:	
30	¿Con excepción de los recursos (financieros y de personal) y los elementos (barcos y aviones) adicionales, ¿qué iniciativas o acciones específicas (nacionales o regionales) recomendarían ustedes a fin de ayudar a resolver los impedimentos, limitaciones y problemas en el control efectivo del narcotráfico en los puertos y en el mar?	
31	¿En orden prioritario, siendo el "1" el más alto, que orden le darían ustedes a las siguientes áreas de actividad en cuanto a importancia en el control nacional de narcotráfico por vía marítima?	
		Orden
	Legislación	
	Comunicación (interinstitucional)	
	Comunicación (internacional)	
	Recopilación e intercambio de información y/o inteligencia (interinstitucional)	
	Intercambio de información y/o inteligencia (internacional)	
	Coordinación de planificación y ejecución de interdicción (internacional)	
	Coordinación de planificación y ejecución de interdicción (interinstitucional)	
	Seguridad portuaria	
	Identificación de naves, contenedores, cargamentos y personal de tripulación sospechosas	